



**Kancelária Národnej rady Slovenskej republiky
Odbor Parlamentný inštitút**

**Edícia: Porovnávacie analýzy
25/2024**

Stanice technickej kontroly STK a emisnej kontroly SEK vo vybraných štátoch Európy

Martina Hogenová

**Bratislava
december 2024**



Postavenie odboru Parlamentný inštitút definuje § 144 zákona NR SR č. 350/1996 Z. z. o rokovacom poriadku Národnej rady Slovenskej republiky, podľa ktorého Parlamentný inštitút plní informačné, vzdelávacie a dokumentačné úlohy súvisiace s činnosťou NR SR a jej poslancov. Súčasťou odboru je aj oddelenie Parlamentná knižnica a oddelenie Parlamentný archív.

V rámci informačnej činnosti odbor Parlamentný inštitút vydáva spravidla tieto informačno-analytické materiály:



V oblasti vzdelávania Parlamentný inštitút zastrešuje úvodné inštruktážne semináre najmä pre novozvolených poslancov, účasť Kancelárie NR SR na parlamentnej rozvojovej spolupráci určenej pre zahraničné parlamenty, stážový program pre študentov vysokých škôl, ako aj ďalšiu vzdelávaciu, prednáškovú a publikačnú činnosť.



Stanice technickej kontroly STK a emisnej kontroly SEK vo vybraných štátoch Európy

Anotácia

Analýza porovnáva systémy technických kontrol vozidiel STK a tiež emisných kontrol SEK vo vybraných štátoch; venuje sa najmä požiadavkám technických kontrol, vzdelávaniu technikov STK, sankciám, intervalom povinných TK a inému. Cieľom analýzy je porovnať spoločné a odlišné prístupy k riešeniu danej problematiky, teda k pravidelným kontrolám technického stavu motorových vozidiel.

Kľúčové slová

technická kontrola vozidla, emisná kontrola, pravidelné kontroly technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel

Technical inspection stations in selected European states

Annotation

The analysis compares the system of vehicle inspections and emission test in selected countries, e.g. technical inspection requirements, training of technicians, sanctions, mandatory periodic roadworthiness tests, etc.). The aim of the analysis is to compare common and different approaches in solving the given issue – periodic roadworthiness tests for motor vehicles.

Keywords

vehicle periodic technical inspection PTI, emission test, periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers

Vypracovala: Ing. Martina Hogenová, odbor Parlamentný inštitút

Schválila: PhDr. Natália Petranská Rolková, PhD., riaditeľka PI

Materiál slúži najmä pre poslancov Národnej rady Slovenskej republiky a zamestnancov Kancelárie NR SR a nemôže v plnej miere nahrádzať právne alebo iné odborné poradenstvo v danej oblasti. Zverejňovanie materiálu je možné iba so súhlasom odboru Parlamentný inštitút a autorov. Údaje, použité v materiáli, sú aktuálne k dátumu jeho zverejnenia. Materiál neprešiel jazykovou úpravou.

Obsah

1. Úvod	5
2. Technické kontroly vozidiel v Slovenskej republike	6
3. Podmienky technických kontrol vo vybraných štátoch.....	9
3.1 Technické a emisné kontroly motorových vozidiel.....	9
3.1.1. Možnosti získania licencií pre STK.....	9
3.1.2. Frekvencia povinných technických kontrol vozidiel	10
3.1.3 Spoločnosti, ktoré vykonávajú technické kontroly	13
3.1.4 Iné činnosti, ktoré môžu vykonávať stanice technickej a emisnej kontroly	14
3.1.5 Dohľad nad stanicami technickej a emisnej kontroly	15
3.2 Požiadavky na výkon technických kontrol.....	16
3.3 Kontrola identity vozidiel v Slovenskej republike a vo vybraných štátoch.....	17
3.3.1 Právny rámec kontroly originality	19
3.3.2 Kontrola originality vo vybraných štátoch.....	20
4. Porovnanie systému technických kontrol	22
4.1 Metodické postupy na vykonávanie technických a emisných kontrol vozidiel.....	22
4.2 Počet staníc technických kontrol a emisných kontrol	23
4.3 Automatický centrálny informačný systém	24
4.3.1 Správa informačných systémov technických a emisných kontrol vozidiel	24
4.3.2 Vstupy do informačného systému.....	25
4.4 Pokuty za neplatnú technickú/emisnú kontrolu.....	26
4.5 Objektívna zodpovednosť	27
4.6 „Mystery shopping“ (nastrčené vozidlo s chybami).....	28
4.7 Kamerové systémy	29
4.8 Vzdelávanie technikov STK.....	30
4.8.1. Forma skúšky kontrolných technikov.....	32
5. Porovnanie systému technických kontrol v štátoch V4	33
5.1 Česká republika.....	34
5.2 Maďarsko.....	36
5.3 Poľsko	37
6. Zhrnutie a záver.....	39
7. Zdroje	42

1. Úvod

Balík opatření Evropské unie z roku 2014 ve věci technického stavu vozidel pozostává z troch právných predpisov zameraných na zlepšenie kvality technických kontrol vozidiel, harmonizáciu požiadaviek počas cestných technických kontrol a zavedenie opatrení proti podvodom spojených s počítaním celkovej prejdenej vzdialenosti vozidla (počtu najazdených kilometrov).

- *Smernica [2014/45/EÚ](#) o pravidelných kontrolách technického stavu motorových vozidiel*
- *Smernica [2014/46/EÚ](#) o registračných dokumentoch pre vozidlá*
- *Smernice [2014/47/EÚ](#) o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel*

Podľa [Správy EP o bezpečnosti cestnej premávky v rámci balíka opatrení o technickom stave vozidiel](#) majú členské štáty úlohu harmonizovať testovací režim vozidiel a zaviesť povinnosť dodatočných kontrol vozidiel po dosiahnutí stanoveného počtu najazdených kilometrov; využívať elektronické záznamy; využívať platformu informácií o vozidle, ďalej využívať centrálny systém navrhnutý EK v smernici 2014/45/EÚ na elektronickú výmenu údajov medzi členskými štátmi; a zaviesť povinnú výmenu údajov o počte najazdených kilometrov a tiež o nehodách a frekvencii porúch.

2. Technické kontroly vozidiel v Slovenskej republike

- [Zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov¹](#)

Podľa § 45 ods. 1 písm. b) prvého a druhého bodu zákona č. 106/2018 Z. z. je prevádzkovateľ vozidla povinný v ustanovených lehotách bez vyzvania a na vlastné náklady podrobiť vozidlo pravidelnej technickej a emisnej kontrole.

Technická kontrola vozidla (TK) je povinný proces, ktorý zabezpečuje, že vozidlo spĺňa všetky bezpečnostné a technické normy. Jej cieľom je zabezpečiť bezpečnosť na cestách a znížiť riziko nehôd spôsobených technickými poruchami. Technická kontrola je povinná pre vozidlá určitých kategórií (určených vykonávacou vyhláškou) prihlásené v evidencii a musí sa vykonávať pravidelne, aby sa zabezpečilo, že vozidlo plní minimálne požiadavky na to, aby bolo pripustené do premávky na verejných komunikáciách. Nesplnenie tejto povinnosti môže viesť k právnym sankciám, vrátane pokút.

Emisná kontrola (EK) nie je súčasťou technickej kontroly, je samostatnou kontrolou, ktorá sa špecificky zameriava na emisie vozidla. Jej cieľom je zabezpečiť, aby vozidlo nespôsobovalo nadmerné znečistenie ovzdušia. Kontrolujú sa hodnoty emisií výfukových plynov a ich súlad s normami. Pri technickej kontrole sa kontrolujú všetky hlavné systémy a súčasti vozidla. V prípade, že vozidlo neprejde technickou kontrolou, musí byť opravené a znovu prekontrolované.

Od roku 2018 stúpol počet staníc technickej kontroly (súkromné spoločnosti) o viac než štvrtinu a aktuálne je v Slovenskej republike **204 staníc technickej kontroly a 240 staníc emisnej kontroly**. Udelenie povolenia na zriadenie stanice technickej kontroly (§ 83 zákona č. 106/2018 Z. z.) v rámci určenej siete STK (podľa prílohy k zákonu) a neskôr aj udelenie oprávnenia na vykonávanie technickej kontroly (§ 84 zákona č. 106/2018 Z. z.) udeľuje Okresný úrad v sídle kraja, v ktorom má byť STK zriadená. Zriadenie ďalšej STK nad rámec existujúcej siete povoľuje ministerstvo dopravy, ak ide o zriadenie STK v rámci určenej siete, rozhodnutie ministerstva nie je potrebné.

Prvú povinnú kontrolu TK a emisnú kontrolu je potrebné absolvovať **po štyroch rokoch od dátumu prvého prihlásenia nového vozidla, to platí pre vozidlá kategórií L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, O2, T, R2, R3, R4, M1 a N1 (okrem taxíkov, výcvikových vozidiel autoškoly niektorých kategórií a vozidiel špeciálneho použitia ako napr. sanitky).**

Na Slovensku funguje automatizovaný informačný systém technických kontrol a automatizovaný informačný systém emisných kontrol, z ktorých sa prenášajú údaje o technickej

¹ Zákon č. 106/2018 Z. z. Dostupné na: <https://www.slov-lex.sk/ezbierky/pravne-predpisy/SK/ZZ/2018/106/20240101>; pozri tiež: https://www.testek.sk/files/prez/skolenie_zakon_106_tecnici_2018.pdf

a emisnej kontrole do **jednotného informačného systému v cestnej doprave (JISCD)**², ten je prepojený s ďalšími informačnými systémami štátnej správy, predovšetkým s informačným systémom evidencie vozidiel (IS EVO). Podobne sa do jednotného informačného systému v cestnej doprave, prenášajú aj údaje o povinnom zmluvnom poistení vozidla. Okresné úrady, odbory cestnej dopravy a pozemných komunikácií si vedia v JISCD skontrolovať vozidlá, ktoré nemajú platnú technickú alebo emisnú kontrolu.³

Správneho deliktu sa dopustí prevádzkovateľ vozidla, pokiaľ nepodrobí vozidlo v ustanovenej lehote pravidelnej technickej kontrole alebo nepodrobí motorové vozidlo v ustanovenej lehote pravidelnej emisnej kontrole. Okresný úrad odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií uloží podľa § 148 ods. 14 písm. b) štvrtého bodu zákona č. 106/2018 Z. z. **pokutu vo výške 165 EUR** tomu, kto nepodrobil vozidlo v ustanovenej lehote pravidelnej technickej kontrole. Taktiež okresný úrad odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií uloží podľa § 148 ods. 14 písm. b) piateho bodu zákona č. 106/2018 Z. z. **pokutu vo výške 165 EUR** tomu, kto nepodrobil motorové vozidlo v ustanovenej lehote pravidelnej emisnej kontrole.⁴

Zákon č. 106/2018 Z. z., počnúc § 90 udeľovanie osvedčenia technika – **Osvedčenie technika technickej aj emisnej kontroly** obsahuje v § 143 obmedzenú platnosť osvedčenia **na päť rokov** od nadobudnutia právoplatnosti osvedčenia:

§ 143 (6) Odborná spôsobilosť je platná päť rokov od ukončenia základného školenia podľa odseku 5. Po ukončení platnosti sa odborná spôsobilosť preukazuje potvrdením o absolvovaní doškľoňovacieho kurzu technikov technickej kontroly, technikov emisnej kontroly, technikov kontroly originality alebo technikov montáže plynových zariadení, a to v rozsahu teoretickej výučby, ktoré je platné päť rokov od ukončenia doškľoňovacieho kurzu.⁵

² Jednotný informačný systém v cestnej doprave. Dostupné na: https://www.jiscd.sk/moja-zona/elektronicka-servisna-kniha-vozidla/prehľad-vozidiel/?tx_esdekv_esdekv%5Baction%5D=login&tx_esdekv_esdekv%5Bcontroller%5D=Ekv&cHash=ec6208be3597d1ef4505633815a03349

³ MD SR, pokuty za TK a EK. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/statny-dopravny-urad-4/technicke-sluzby-a-kontroly-vozidiel/technicke-kontroly-vozidiel/pokuty-za-nepodrobenie-vozidla-technickej-kontrole>

⁴ Ministerstvo dopravy. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/statny-dopravny-urad-4/technicke-sluzby-a-kontroly-vozidiel/technicke-kontroly-vozidiel/pokuty-za-nepodrobenie-vozidla-technickej-kontrole>

⁵ Zákon o prevádzke vozidiel v cestnej premávke. Dostupné na: <https://www.slov-lex.sk/ezbierky/pravne-predpisy/SK/ZZ/2018/106/>

Tabuľka č. 1: Povinná technická a emisná kontrola vozidiel v Slovenskej republike⁶

Kategória vozidla	Lehoty	
	Technická kontrola	Emisná kontrola
L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, O2, R2, R3a a R4a	do 4 rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v štvorročných lehotách	-
Ta		do 4 rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v štvorročných lehotách
R3b a R4b	do 4 rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách	-
M1 a N1 (vznetové alebo zážihové so zdokonaleným emisným systémom)		do 4 rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách
M1 a N1 (zážihové bez zdokonaleného emisného systému)		do 1 roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách
Tb		do 4 rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách
M2, N2, N3, O3 and O4	do 1 roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách	do 1 roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách
M3	do 1 roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách, po 8 rokoch od prvého prihlásenia do evidencie v polročných lehotách	
M a N používané <ul style="list-style-type: none"> na zdravotnícku záchrannú službu, ak ide o vozidlá s právom prednostnej jazdy na banskú záchrannú službu, ak ide o vozidlá s právom prednostnej jazdy ako sanitné vozidlá na poruchovú službu plynárenských zariadení, ak ide o vozidlá s právom prednostnej jazdy 	do 1 roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách	do 1 roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách
vozidlá používané na taxislužbu a vozidlá kategórie L3e, M1, N1 a T používané v autoškole ako výcvikové vozidlo	do 1 roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách	do 1 roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách (okrem L3e)

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

⁶ Lehoty STK a EK v SR. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/statny-dopravny-urad-4/technicke-sluzby-a-kontroly-vozidiel/technicke-kontroly-vozidiel/pokuty-za-nepodrobenie-vozidla-technickej-kontrole>

3. Podmienky technických kontrol vo vybraných štátoch

3.1 Technické a emisné kontroly motorových vozidiel

Základný rámec systému kontroly technickej spôsobilosti vozidiel v rámci EÚ stanovuje *smernica 2014/45/EÚ*. Jednotlivé členské štáty EÚ majú tento predpis transponovaný vo svojich národných legislatívach, avšak s rôznymi odlišnosťami vzhľadom k ich národným špecifikám, historicky zaužívaným systémom a podobne. Pre zriadenie staníc technickej kontroly a tiež emisnej kontroly je nutnosť splnenia určitých podmienok, ktoré každý štát stanovil pre výkon činnosti technických kontrol, čím je táto oblasť de facto v každom štáte EÚ určitým spôsobom regulovaná.

3.1.1. Možnosti získania licencií pre STK

Zavedenie staníc technických a emisných kontrol je vo všeobecnosti vo všetkých štátoch podobný proces, štát prostredníctvom vystavovania oprávnení / licencií, autorizácií... a podobne deleguje činnosť technických kontrol na rôzne väčšie alebo menšie organizácie / subjekty prevádzkujúce STK alebo drobné súkromné servisy.

Niektoré štáty zaviedli rôzne obmedzenia, napríklad počet staníc v určitej lokalite voči počtu evidovaných vozidiel, počet občanov s volebným právom v regióne, podľa vzdialenosti medzi STK, počet navzájom konkurenčných staníc, veľkosti staníc, kategórie vozidiel, ktoré môžu stanice kontrolovať... atď. *Exitujú štáty, ktoré napriek takýmto obmedzujúcim podmienkam nazývajú systém STK voľným trhom, pretože pokiaľ nimi stanovené požiadavky aktuálne umožnia vznik ďalšej stanice (napr. nejaká zanikne alebo sa zatvorí pre nedodržiavanie predpisov, prípadne narastie počet vozidiel...), potom ktokoľvek môže požiadať o zriadenie novej.*

Zaujímavé je napr. *Írsko a Lotyšsko*, kde sa trh STK otvára **štátnym výberovým konaním každých 10 rokov** (prevádzkovateľ STK má garantovaný na danom území monopol na dobu určitú 10 rokov).

Iným atypickým prípadom je napr. *Holandsko*, ktoré uviedlo „open market“ bez obmedzení pre akýkoľvek autoservis, ak má požadovaný personál, môže vykonávať TK po zapojení sa do centrálného systému. Konkurenčný tlak znižujúci kvalitu kontroly v zmysle dodržiavania predpisov je vyvážený komplexným a prepracovaným spôsobom dohľadu nad dodržiavaním predpisov. Ten je charakteristický početnými vopred neohlásenými kontrolami organizácie, ktorá je poverená vykonávaním dozoru nad kontrolami. Zákazník musí s vozidlom ostať na mieste kontroly po určitú dobu počas výkonu kontroly, počas tejto doby môže prísť inšpektor vykonávajúci nezávislý dozor a vozidlo opätovne skontrolovať.

V *Českej republike* je situácia veľmi podobná aktuálnemu systému u nás (vydávanie licencií STK ministerstvom dopravy vypočítavanej kapacity zohľadňujúcej počet registrovaných vozidiel, a tiež počet vykonaných kontrol).

3. 1.2. Frekvencia povinných technických kontrol vozidiel

Frekvencia povinných technických kontrol vozidiel (*Tabuľka 2*)⁷ je v jednotlivých štátoch rôzna. *Smernica EÚ (2014/45/EÚ)* uvádza, že osobné vozidlá sú povinné vykonať technickú kontrolu najneskôr štyri roky po prvej registrácii vozidla, a potom aspoň každé dva roky (4-2-2-2- atď.). Pre iné kategórie vozidiel sú lehoty stanovené odlišne. Členské štáty môžu tieto lehoty skrátiť, nie však predĺžiť.

Tabuľka č. 2: Lehoty technických kontrol pre motorové vozidlá M1 vo vybraných štátoch

Štát	STK frekvencia/rok
Slovenská republika	4 -2-2-2 -
Belgicko	4 -1-1-1 -
Bulharsko	3 -2-2-2 -
Cyprus	4 -2-2-2 -
Česká republika ⁸	4 -2-2-2 -
Chorvátsko	2 -1-1-1 -
Dánsko	4 -2-2-2 -
Estónsko ⁹	4 -2-2-2-1-
Fínsko	4 -2-2-2-1 -
Francúzsko ¹⁰	4 -2-2-2 -
Grécko	4 -2-2-2 -
Holandsko	4 -2-2-1-1 -
Írsko	4 -2-2-1-1 -
Litva	3 -2-2-2 -
Lotyšsko	2 -2-1-1 -
Luxembursko	4 -2-1-1 -
Maďarsko	4 -2-2-2 -
Malta	4 -1-1-1 -
Nemecko	3 -2-2-2 -
Nórsko	4 -2-2-2-1
Poľsko	3 -2-1-1 -
Portugalsko	4 -2-2-1-1 -
Rakúsko	3 -2-1-1-
Rumunsko	3 -2-2-2 -
Slovinsko	4 -2-2-1-1 -
Španielsko	4 -2-2-2-1 -
Švédsko	3 -2-1-1 -
Taliansko	4 -2-2-2-1-
Spojené kráľovstvo	3 -1-1-1 -

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

⁷ Dostupné na: <https://www.ereg-association.eu/media/2718/2022-the-vehicle-and-driver-chain.pdf> a [https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/Media/PDF/publications/etudes_et_rapports/Etudes_EN/Cross border car purchases and registration.pdf](https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/Media/PDF/publications/etudes_et_rapports/Etudes_EN/Cross_border_car_purchases_and_registration.pdf)

⁸ Česká republika. Dostupné na: <https://www.cebica.cz/pruvodce/technicka-kontrola-stk> a <https://dekra.cz/>

⁹ Estónsko. Dostupné na: <https://www.tehnoulevaatus.ee/millal-teha-autole-tehnoulevaatus/>

¹⁰ Francúzsko. Dostupné na: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/entretien-de-la-voiture/controler>

Väčšina štátov stanovuje všeobecné časové rámce začínajúce dátumom prvej registrácie vozidla. V *Českej republike, Dánsku, Grécku, Francúzsku, na Cypre, v Maďarsku a na Slovensku* prvá technická kontrola vozidla sa musí vykonať 4 roky od prvej registrácie vozidla a následne každé 2 roky. Najčastejšie kontroly sú v *Chorvátsku* kedy je prvá kontrola po 2 rokoch a potom každý rok. V *Lotyšsku* sú prvé dve kontroly po dvoch rokoch a následne každý rok.

V *Írsku, Holandsku, Portugalsku a Slovinsku* sa musí vykonať prvá pravidelná technická kontrola po 4 rokoch po prvej registrácii vozidla. Ďalšie dve kontroly prebiehajú v 2-ročných intervaloch a následne je vozidlo kontrolované každý rok.

V *Belgicku* a na *Malte* sa musí auto podrobiť prvej technickej kontrole vozidla po 4 rokoch po jeho prvej registrácii, a potom každý rok. V *Rakúsku, Luxembursku, Poľsku a Švédsku* platí takzvané pravidlo 3-2-1. Každé auto musí prejsť prvou pravidelnou technickou kontrolou po 3 roku po prvom zaregistrovaní, druhá kontrola po ďalších 2 rokoch a potom každý rok. V *Estónsku, Fínsku, Nórsku, Španielsku* a v *Taliansku* prvá kontrola po 4 rokoch a následne po 2 rokoch, vozidlá staršie ako 10 rokov každý rok.

V *Bulharsku* a v *Nemecku* 3 roky po prvej registrácii a potom každé 2 roky. *Spojené kráľovstvo* a *Litva* majú prvú kontrolu po 3 rokoch, ale následné kontroly sú v *Spojenom kráľovstve* každý rok a v *Litve* každé 2 roky.

Tabuľka č. 3: Lehoty technických kontrol pre rôzne typy motorových vozidiel vo jednotlivých štátoch Európy

category	PTI frequencies in certain countries (in Years)											
	Austria ¹⁾	Croatia	Czechia	Hungary	Latvia	Lithuania	Luxembourg	Poland	Slovakia	Slovenia	Sweden	Finland
L1e	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	No PTI	No PTI	3-2	No PTI	3-2-2-2	No PTI	4-2-2-1 ¹⁶⁾	No PTI	No PTI
L2e	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	No PTI	No PTI	3-2	No PTI	3-2-1-1	No PTI	4-2-2-1	No PTI	No PTI
L3eA1	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	4-2-2	2-2-2	3-2	4-2-1-1	3-2-1-1	4-4-4	4-2-2-1	4-2-2	No PTI
L3eA2	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	4-2-2	2-2-2	3-2	4-2-1-1	3-2-1-1	4-4-4	4-2-2-1	4-2-2	No PTI
L3eA3	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	4-2-2	2-2-2	3-2	4-2-1-1	3-2-1-1	4-4-4	4-2-2-1	4-2-2	No PTI
L4eA1	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	4-2-2	2-2-2	3-2	4-2-1-1	3-2-1-1	4-4-4	4-2-2-1	4-2-2	No PTI
L4eA2	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	4-2-2	2-2-2	3-2	4-2-1-1	3-2-1-1	4-4-4	4-2-2-1	4-2-2	No PTI
L4eA3	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	4-2-2	2-2-2	3-2	4-2-1-1	3-2-1-1	4-4-4	4-2-2-1	4-2-2	No PTI
L5e	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	4-2-2	2-2-2	3-2	4-2-1-1	3-2-1-1	4-4-4	4-2-2-1	4-2-2	4-2-2-2-1
L6e	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	No PTI	No PTI	3-2	No PTI	3-2-1-1	4-4-4	4-2-2-1	No PTI	3-2-1-1
L7e	3-2-1-1	2-1-1	6-4-4	No PTI	2-2-2	3-2 ⁹⁾	4-2-1-1	3-2-1-1	4-4-4	4-2-2-1	4-2-2	4-2-2-2-1
M1	3-2-1-1 ²⁾	2-1-1 ⁴⁾	4-2-2 ⁵⁾	4-2-2	2-2-1	3-2 ¹⁰⁾	4-2-1-1	3-2-1-1 ¹³⁾	4-2-2 ¹⁵⁾	4-2-2-1 ¹⁷⁾	3-2-(14 months)	4-2-2-2-1
M2	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-0,5	1-0,5	1-1-1-1	1-0,5-0,5	1-1-1	1-½-½	1-1-1	1-1-1-1
M3	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-0,5	1-0,5	1-1-1-1	1-0,5-0,5	1-1-1-1-1-1-1-1-0,5	1-½-½	1-1-1	1-1-1-1
N1	1-1-1-1	2-1-1	4-2-2 ⁵⁾	4-2-2	1-1-1	2-1	1-1-1-1	3-2-1-1 ¹³⁾	4-2-2	1-1-1	3-2-(14 months)	4-2-2-2-1
N2	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1	1-1-1-1	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1-1
N3	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1	1-1-1-1	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1-1
O1	3-2-1-1	3-3-3	6-4-4 ⁶⁾	4-2-2	2-2-1	3-2	No PTI	No PTI	No PTI	4-4-4	4-2-2	No PTI
O2	3-2-1-1	2-1-1	4-2-2	4-2-2	2-2-1	3-2	4-2-1-1	3-2-1-1 ¹⁴⁾	4-4-4	1-1-1 ¹⁸⁾	4-2-2	2-2-2
O3	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1	1-1-1-1	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1-1
O4	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1	1-1-1-1	1-1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1-1
Ta (up to 40km/h)	3-2-1-1	2-1-1	4-4-4	5-5-5	⁸⁾	No PTI	4-2-2-2 ¹²⁾	3-2-2-2	4-4-4	4-2-2-1	No PTI	No PTI
Tb (over 40km/h)	1-1-1-1	2-1-1	4-2-2	4-2-2	⁸⁾	No PTI ¹¹⁾	4-2-2-2	3-2-2-2	4-2-2	4-2-2-1	4-2-2	4-2-2
R1	3-2-1-1 ³⁾	2-1-1	4-2-2 ⁷⁾	5-5-5	⁸⁾	No PTI	No PTI	3-2-2-2	No PTI	No PTI ¹⁹⁾	4-2-2 ²⁰⁾	No PTI
R2	3-2-1-1 ³⁾	2-1-1	4-2-2 ⁷⁾	5-5-5	⁸⁾	No PTI	No PTI	3-2-2-2	4-4-4	No PTI	4-2-2 ²⁰⁾	No PTI
R3	3-2-1-1 ³⁾	1-1-1	4-2-2 ⁷⁾	5-5-5	⁸⁾	No PTI	1-1-1-1	3-2-2-2	4-2-2	4-2-2-1	4-2-2 ²⁰⁾	No PTI
R4	3-2-1-1 ³⁾	1-1-1	4-2-2 ⁷⁾	5-5-5	⁸⁾	No PTI	1-1-1-1	3-2-2-2	4-2-2	4-2-2-1	4-2-2 ²⁰⁾	No PTI

3. 1.3 Spoločnosti, ktoré vykonávajú technické kontroly

Takmer vo všetkých štátoch vykonávajú technické kontroly vozidiel súkromné kontrolné strediská, ktoré sú pod dohľadom štátnej autority disponujúcej príslušnými právomocami podľa národnej legislatívy (vo väčšine prípadov je to ústredný orgán ako ministerstvo alebo orgán, ktorý licenciu na vykonávanie kontrol vydal).

Existuje niekoľko štátov – *Cyprus, Grécko, Luxembursko, Maďarsko, Lotyšsko a Španielsko*, kde TK vykonávajú súkromné aj verejné (štátne) strediská kontroly. Jeden štát *Malta* uvádza, že TK vykonávajú iba štátne kontrolné strediská. V troch štátoch (*Rakúsko, Holandsko a Nórsko*) majú technické kontroly povolenie vykonávať súkromné strediská/autoservisy, ktoré môžu vykonávať aj opravy, v iných štátoch to prípustné buď nie je, alebo len s istými obmedzeniami. V *Lotyšsku a v Luxembursku* vykonáva technické kontroly okrem súkromných a verejných stredísk kontroly, tiež centrálny licenčný orgán (agentúra / technická služba)¹¹ (Tabuľka 4).

Tabuľka č. 4: Spoločnosti STK v jednotlivých štátoch

Štát	Spoločnosti STK ¹²
Slovenská republika	▪ Súkromné kontrolné strediská
Belgicko	▪ Súkromné kontrolné strediská
Bulharsko	▪ Súkromné kontrolné strediská
Cyprus	▪ Súkromné kontrolné strediská ▪ Štátne kontrolné strediská
Česká republika¹³	▪ Súkromné kontrolné strediská
Chorvátsko	▪ Súkromné kontrolné strediská
Dánsko	▪ Súkromné kontrolné strediská
Estónsko¹⁴	▪ Súkromné kontrolné strediská
Fínsko	▪ Súkromné kontrolné strediská
Francúzsko¹⁵	▪ Súkromné kontrolné strediská
Grécko	▪ Súkromné kontrolné strediská ▪ Štátne kontrolné strediská
Holandsko	▪ Súkromné strediská/ autoservisy
Írsko	▪ Súkromné kontrolné strediská
Litva	▪ Súkromné kontrolné strediská
Lotyšsko	▪ Súkromné kontrolné strediská ▪ Centrálny licenčný orgán ▪ Štátne kontrolné strediská

¹¹ STK automobily. Dostupné na: <https://www.ereg-association.eu/media/2718/2022-the-vehicle-and-driver-chain.pdf>

¹² Dostupné na: https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/Media/PDF/publications/etudes_et_rapports/Etudes_EN/Cross_border_car_purchases_and_registration.pdf

¹³ Česká republika. Dostupné na: <https://www.cebia.cz/pruvodce/technicka-kontrola-stk>

¹⁴ Estónsko. Dostupné na: <https://www.tehnolevaatus.ee/millal-teha-autole-tehnolevaatus/>

¹⁵ Francúzsko. Dostupné na: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/entretien-de-la-voiture/controle>

Luxembursko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská ▪ Centrálny licenčný orgán ▪ Štátne kontrolné strediská
Maďarsko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská ▪ Štátne kontrolné strediská
Malta	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Štátne kontrolné strediská
Nemecko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská
Nórsko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné strediská/ autoservisy
Poľsko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská
Portugalsko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská
Rakúsko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné strediská/ autoservisy
Rumunsko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská
Slovinsko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská
Španielsko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská ▪ Štátne kontrolné strediská
Švédsko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská
Taliansko	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská
Spojené kráľovstvo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Súkromné kontrolné strediská

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných informácií

3. 1.4 Iné činnosti, ktoré môžu vykonávať stanice technickej a emisnej kontroly

Zákaz majetkového prepojenia podnikateľských subjektov vykonávajúcich technickú a emisnú kontrolu vozidiel s inou podnikateľskou činnosťou (napr. servis vozidiel) je v jednotlivých štátoch rôzny, v závislosti od toho, či národný model vychádza z autorizovania drobných servisov na výkon technických kontrol alebo konkrétnych fyzických osôb – technikov STK ako držiteľov licencie vykonávať kontroly a migrujúcich po servisoch, kde kontrolujú pripravené vozidlá, alebo či sa jedná o zavedený systém špecializovaných staníc, ktoré sú určené výlučne pre technické (emisné) kontroly. Treba uviesť, že *smernica 2014/45/EÚ* takéto prepojenie nezakazuje, členským štátom EÚ však ukladá pri takomto prepojení vyvážiť riziko konfliktu záujmov prísnejšími požiadavkami na kontrolu zachovania objektivitu pri posudzovaní vozidiel.

Vo väčšine štátov, v ktorých sieť staníc technických kontrol tvoria stanice vykonávajúce iba kontroly vozidiel, je prepojenie kontrolných činností s **inými činnosťami v súvislosti s opravou/údržbou vozidiel zakázané** (*Francúzsko, Portugalsko, Nemecko, Švédsko, Slovinsko, Česká republika, Nemecko, Chorvátsko, Fínsko*). V *Českej republike* je zákaz iba na úrovni kontrolného technika, avšak v *Nemecku* platí zákaz ako na úrovni kontrolného technika, tak aj na úrovni organizácie, jej majiteľov, akcionárov a ostatných osôb vymedzených zákonom. V *Chorvátsku* je striktný zákaz akéhokoľvek prepojenia STK organizácie na servis alebo údržbu vozidiel. Vo *Fínsku* je zákaz inej činnosti na úrovni organizácie, ak by taká činnosť mohla ovplyvniť výsledok technickej kontroly.

3. 1.5 Dohľad nad stanicami technickej a emisnej kontroly

Vo väčšine štátov EÚ robí **dohľad a kontrolu nad STK/SEK priamo štát**, prípadne v spolupráci s na to autorizovanými neštátnymi subjektmi (*Francúzsko, Nemecko, Chorvátsko*), podobne ako v Slovenskej republike. V *Írsku* je zavedená kontrola neštátnym subjektom v mene štátneho úradu.

Tabuľka č. 5: Dohľad a kontrola nad stanicami technickej a emisnej kontroly vozidiel

Slovenská republika	Ministerstvo dopravy, okresné úrady, technické služby
Česká republika	Krajský úrad najmenej raz za 3 roky kontroluje dodržiavanie povinností prevádzkovateľa STK.
Chorvátsko	Aspoň raz za rok pre každú STK alebo podľa potreby aj častejšie, neštátny subjekt.
Fínsko	Existuje systém hodnotenia rizika, ktorý ovplyvňuje periodicitu.
Francúzsko	Pravidelne štátnymi orgánmi (periodicita nie je zákonom stanovená) v spolupráci s neštátnymi subjektmi.
Holandsko	Systém dohľadu nad rizikom. Najmenej 3 % všetkých registrácií STK opätovne kontroluje inšpektor centrálnej agentúry RDW. Tieto opakované kontroly sú neohlásené a v reálnom čase registrácie STK. Systém dohľadu je založený na zbere a analýzach údajov, ktorých výsledkom je rizikový profil pre STK a dozor pre inšpektora STK.
Írsko	STK sú neustále kontrolované, vrátane overovania mesačných správ súkromnou spoločnosťou v mene Úradu pre bezpečnosť cestnej premávky. V prípade NCTS a CVRT je počet kontrol/dohľadov v strediskách STK a inšpektoroch závislý od objemu kontrol vozidiel vykonaných jednotlivým strediskom STK a inšpektormi.
Lotyšsko	Každoročná kontrola STK zameraná na činnosť inšpektorov, analýzu rizík, vek vozidla, nie je tam pravidelnosť/periodicita, ale v každom centre STK je 8-10 kontrol/dohľadov ročne, to znamená minimálne raz ročne na každého inšpektora (v Lotyšsku je 260 – 270 inšpektorov STK).
Maďarsko	Počet kontrol závisí od počtu kontrolovaných vozidiel a ďalších rizík. (od 3 do 50 ročne).
Nemecko	Pravidelne štátnymi orgánmi (periodicita nie je zákonom stanovená) v spolupráci s neštátnymi subjektmi.
Nórsko	Nie je určená periodicita. Zameriavajú sa na dohľad na základe analýzy dát a tiež na základe sťažností zákazníkov.
Poľsko	Min. 1 ročne, ale to závisí od samosprávy.
Portugalsko	V priemere dvakrát do roka.
Rakúsko	Vo všeobecnosti pravidlá stanovené ministerstvom vyžadujú pravidelné kontroly každé 3 roky.
Taliansko	Podľa zákona aspoň raz ročne, no pre nedostatok zamestnancov DMV nie sú niektoré STK kontrolované dlhodobo (v niektorých prípadoch aj viac ako 15 rokov).
Slovinsko	Pravidelne raz za rok.
Švédsko	Švédska dopravná agentúra navštívi približne polovicu centier každej spoločnosti STK v priebehu 12-16 mesiacov od ich predchádzajúceho dohľadu. Agentúra vykonáva počas roka nepretržité terénne a dátové testy.

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

3.2 Požiadavky na výkon technických kontrol

Základ systému kontroly technickej spôsobilosti vozidiel v rámci EÚ stanovuje v podobe **minimálnych požiadaviek** *smernica 2014/45/EÚ*. To sa týka aj európskych štátov, ktoré nie sú členmi EÚ, ako je *Spojené kráľovstvo, Island, Nórsko, Lichtenštajnsko* alebo *Švajčiarsko*, tieto tiež dobrovoľne zaviedli systémy kontrol vozidiel kompatibilné so *smernicou 2014/45/EÚ*. Kandidátske štáty majú zavedenie takéhoto systému ako podmienku vstupu do EÚ.

Podľa [smernice 2014/45/EÚ](#) sa výkon periodických technických kontrol zameriava prinajmenšom na tieto oblasti:

- Identifikácia vozidla
- Brzdové zariadenie
- Riadenie
- Výhľad
- Osvetľovacie zariadenie a časti elektrického systému
- Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie
- Podvozok a jeho príslušenstvo
- Iné vybavenie
- Zaťaženie životného prostredia;
- Doplnujúce kontroly pri vozidlách kategórií M2 a M3 určených na prepravu osôb.

Väčšina štátov zaviedla požiadavky na TK nad rámec smernice EÚ/ zaviedli vlastné špecifické chyby; výhradne povinné minimum smernice je implementované iba v *Taliansku*.

Tabuľka č. 6: Zavedené požiadavky nad rámec smernice EÚ

Slovenská republika	áno	Viaceré opatrenia, v snahe zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky
Česká republika	áno	Aktuálne od 1.1.2024 kontrolné úkony takmer zhodné s 2014/45.
Chorvátsko	áno	Počas TK sa kontroluje bod varu brzdovej kvapaliny, pre TK je povinná aj kategória T, L, O1 a O2.
Fínsko	áno	K minimu v smernici sa pridávajú niektoré vnútroštátne ustanovenia. Tie väčšinou súvisia s pneumatickými brzdami.
Francúzsko¹⁶	áno	Nie je špecifikované.
Holandsko	áno	Základom je Smernica 2014/45/EÚ, + niektoré dodatočné požiadavky, napr. testovanie pevných častíc výfukových motorov a ďalšie požiadavky n a taxíky
Írsko	áno	TK sa vykonáva hlavne v súlade s kritériami uvedenými v smernici
Lotyšsko	áno	TK pre prívesy a motocykle. Povinné zimné pneumatiky, od 1. decembra až 1. marca.
Maďarsko	áno	Nie je špecifikované.
Nemecko	áno	Nemecká legislatíva o STK pridáva okrem smernice 2014/45/EÚ kontrolné body, metódy a zariadenia. Okrem toho centrálna agentúra FSD pre STK poskytuje vo svojom informačnom systéme mnoho dodatočných (a povinných) kontrolných bodov a metód.

¹⁶ Francúzsko. Dostupné na: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/entretien-de-la-voiture/controle>

Nórsko	áno	Okrem minimálnych požiadaviek existuje niekoľko dodatočných požiadaviek, napr.: - ďalšie kontrolné položky pre elektromobily a hybridy, - od STK sa vyžaduje, aby kontrolovala smerovú stabilitu, brzdy atď., - požiadavky na účinnosť prevádzkového brzdenia sú prísnejšie pre určité kategórie ťažkých úžitkových vozidiel, - meranie bodu varu brzdovej kvapaliny, - špecifická kontrolná položka týkajúca sa úprav vozidla.
Poľsko	áno	Zavedené ďalšie kontrolné položky.
Portugalsko	áno	Nie je špecifikované.
Rakúsko	áno	Nie je špecifikované.
Taliansko	nie	-
Slovinsko	áno	Áno, existujú niektoré národné požiadavky.
Švédsko	áno	Národné nariadenie, ktoré vo väčšine prípadov spĺňa minimálne požiadavky smernice a v niektorých prípadoch má vyššie požiadavky. Nepovinné časti smernice nie sú vždy zahrnuté vo vnútroštátnych predpisoch. Doplnené rozdiely pre posudzovanie pneumatík s hrotmi, špecifické požiadavky na hasiace zariadenia na autobusoch kategórií M2 a M3, rozšírený rozsah chýb ohľadom antiblokovacieho systému ABS v položke 1.6 prílohy č. 1 smernice 2014/45/EU.

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

3.3 Kontrola identity vozidiel v Slovenskej republike a vo vybraných štátoch

V Slovenskej republike, podľa § 29 ods. 6 zákona č. 106/2018 Z. z. schvaľovací orgán nesmie uznať ani schváliť jednotlivé dovezené vozidlo okrem iného aj v prípade,

- ak jednotlivé dovezené vozidlo nemá identifikačné číslo vozidla VIN, má pozmenené identifikačné číslo vozidla VIN, má neúplné alebo nečitateľné identifikačné číslo vozidla VIN alebo ho nemožno určiť alebo ak na vozidle je identifikačné číslo vozidla VIN, ktoré výrobca nikdy nevyrobil; to neplatí, ak bolo vozidlu pridelené náhradné identifikačné číslo vozidla VIN,
- ak údaje v zahraničnom osvedčení uvedené nezodpovedajú uvedenému vozidlu, prípadne v zahraničnom osvedčení sú neoprávnene vykonané zmeny, alebo zahraničné osvedčenie je falošné,
- ak vozidlo alebo doklady boli ukradnuté (§ 39 ods. 12 Zákona).

Manipulácie nie je možné odhaliť bez fyzickej kontroly vozidla a dokladov dostatočným množstvom vyškoleného a skúseného personálu za použitia špeciálneho technologického vybavenia.

Pred **zavedením kontroly originality (KO)**, fyzickú obhliadku vozidiel a kontrolu dokladov vykonávali zamestnanci okresných úradov a dopravných inšpektorátov. Bez praktických skúseností, osobitnej odbornej spôsobilosti, technického, programového a databázového vybavenia takáto „kontrola“ bola a vždy bude takmer neúčinná. Bez overenia pravosti identity vozidla sú akékoľvek dopyty do registračných a pátracích systémov vrátane EUCARISu,

Schengenského IS a Interpolu málo účinné. Legalizované vozidlo nadobudne identitu iného vozidla, ktoré sa v žiadnom pátracom systéme nevyskytuje. Bežne sú použité identifikátory a doklady z ťažko poškodeného vozidla.

Neoprávnená zmena identity vozidla sa voľným okom zistiť nedá. Zmeny sú natoľko sofistikované, že bez špeciálnych meraní a postupov vykonaných priamo na aute nie je možné neoprávnenú manipuláciu zistiť. KO má zásadný význam aj pre ochranu spotrebiteľov kupujúcich jazdené vozidlo a bezpečnosť v doprave, pretože sa kontrolujú aj zásahy do konštrukcie, ktoré nie sú predmetom technickej kontroly.

Kontrolu originality v SR aktuálne vykonáva 111 pracovísk KO, ktoré zamestnávajú 347 technikov a 42 administratívnych pracovníkov. Tento model preneseného výkonu štátnej správy nezafažuje štátny rozpočet, ale naopak, pracoviská odvádzajú do štátneho rozpočtu dane a odvody.

V prípade zrušenia KO je potrebné počítať s dvoma scenármi:

- buď zaťažiť štátny rozpočet a zabezpečiť kontrolný systém na okresných úradoch minimálne na kvalitatívnej úrovni KO. V opačnom prípade by vynaložené prostriedky nemali význam,
- alebo ignorovať (možno zrušiť) predchádzajúce ustanovenia zákona a uznávať alebo schvaľovať jednotlivo dovezené vozidlá aj s neoprávnenými zmenenými identifikačnými číslami vozidiel VIN a pozmeňovanými, či falošnými dokladmi, napriek skutočnosti, že je falšovanie alebo pozmeňovanie identifikačného čísla motorového vozidla, výrobného čísla motora, výrobných štítkov podľa § 220 Trestného zákona trestným činom. To je aj dôvod, prečo technik KO je na rozdiel od technika technickej kontroly trestnoprávne zodpovedný za výkon KO a môže byť stíhaný a odsúdený za spolupáchateľstvo pri prípadnej legalizácii vozidla.

Ak by sa zvolila cesta len parciálnej kontroly kvalitatívne na nižšej úrovni ako KO a predchádzajúce ustanovenia by zostali v platnosti, dochádzalo by k porušovaniu zákona zo strany schvaľovacieho orgánu. Čiastkový systém by nedokázal zachytiť všetky prípady neoprávnených manipulácií, ktoré zachytáva KO. Kvalita výkonu KO sa neustále zvyšuje, čo je nevyhnutnou podmienkou pre súčasnú situáciu. Turbulentné obdobie prináša so sebou nárast podvodov a krádeží. Vojna za našimi hranicami celú situáciu len zhoršuje a nedáva predpoklad na pozitívnejší vývoj. Kým v roku 2021 KO odhalila 971 prípadov, u ktorých boli zistené odstrániteľné, alebo vážne chyby, vrátane zmien identifikátorov, pozmeňovanie dokladov alebo výskyt skutočností brániacich registrácii vozidla na Slovensku, v roku 2022 to už bolo 1 028 prípadov, v r. 2023 1 106 prípadov a v období I.- X. 2024 už 1 019 prípadov. KO má aj silný preventívny účinok.

Vozidlá, ktoré by bez KO boli legalizované na Slovensku, sú registrované v iných štátoch. Preto Slovenská republika nie je cieľovou, ani tranzitnou krajinou pre legalizáciu kradnutých vozidiel. Ak by sa kontrola originality na Slovensku zrušila, nasledoval by nekontrolovateľný nárast trestnej činnosti spojenej s legalizáciou zmanipulovaných vozidiel, pretože dopravné inšpektoráty už

obhliadky vozidiel nevykonávajú a okresné úrady nie sú personálne, odborne ani technicky vybavené, aby sofistikované manipulácie odhalili.

Okrem toho sa v záujme ochrany spotrebiteľa KO vykonávajú úkony, ktoré napomáhajú aj pri odhaľovaní ďalších podvodov, najmä

- neoprávnenej manipulácie so zobrazovanou hodnotou odometra, tzv. „stáčanie kilometrov“. Údaje z KO sú overované a zaznamenané aj v Registri prevádzkových záznamov vozidiel (RPZV). Záznamy o najazdených kilometroch v RPZV sú dostupné členským štátom prostredníctvom EUCARIS modulu Mileage¹⁷. KO už odhalila viac ako 25 000 vozidiel s manipuláciou najazdených kilometrov,
- skrytých opráv vozidiel poškodených haváriou, ktoré majú vplyv na umelo navýšenú cenu a bezpečnosť predávaného vozidla. Systém KO vykazuje dlhodobo vysokú účinnosť a je na nárast kriminality pripravený. Po nadobudnutých dlhoročných praktických skúseností, zručností a poznatkov z vykonávania kontrol možno zodpovedne prehlásiť, že slovenský systém kontroly originality vozidiel a dokladov je v Európe jedným z najúčinnějších systémových opatrení na odhaľovanie a predchádzanie trestnej činnosti v súvislosti s vozidlami a má zásadný význam pre ochranu spotrebiteľov kupujúcich jazdené vozidlo.

Údaje z KO najnovšie využíva aj Finančná správa SR pre odhaľovanie podvodov spojených s únikmi na DPH pomocou modulu VAT systému EUCARIS¹⁸ a odhaľovanie inej ekonomickej protiprávnej činnosti.

3. 3.1 Právny rámec kontroly originality

Právny rámec kontroly originality z pohľadu EÚ vychádza z rozhodnutia Rady 2004/919/ES o potláčaní trestnej činnosti súvisiacej s vozidlami, ktorá má cezhraničné dôsledky. Cieľom tohto rozhodnutia je zlepšiť spoluprácu v rámci EÚ na účely predchádzania a boja s cezhraničnou trestnou činnosťou súvisiacou s vozidlami. Následne Rada prijala závery o zlepšení odhaľovania odcudzených vozidiel v členských štátoch s cieľom bojovať proti nezákonnému cezhraničnému obchodovaniu s vozidlami: ¹⁹

Ak sa na registráciu odcudzeného vozidla použijú identifikátory a doklady z havarovaného (neodcudzeného) vozidla, tak identifikátory aj doklady sú originálne a bez odbornej kontroly vozidla ani samotná kontrola dokladov nezabráni prihláseniu zmanipulovaného vozidla.

¹⁷ Mileage. Dostupné na: <https://www.eucaris.net/services/mileage/>

¹⁸ EUCARIS. Dostupné na: <https://www.eucaris.net/services/vat/>

¹⁹ Právny rámec, dostupné na: <https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/192292/20130409ATT64261EN-original.pdf>

3.3.2 Kontrola originality vo vybraných štátoch

Trh s ojazdenými vozidlami rozdeľuje štáty do troch kategórií:

- s majoritným podielom vývozu,
- tranzitné,
- dovozové.

Slovenská republika patrí do tretej kategórie. Štáty s vysokým podielom vývozu sa snažia z rôznych dôvodov (od ekonomických, po ekologické) „zbaviť“ ojazdených vozidiel, preto zámere nevytvárajú administratívne prekážky pre ich vývoz. Typickou krajinou tejto kategórie je *Nemecko*. „Tranzitné“ krajiny často slúžia na legalizáciu problémových vozidiel tým, že bez dôslednej kontroly dovozu vzápätí vystavia k vozidlu dočasné doklady a tabuľky s evidenčným číslom na vývoz. Potom s originálnymi dokladmi stačí vozidlo zaregistrovať v krajine, kde sa nevykonáva dôkladná kontrola identifikátorov vozidla. Takéto vozidlá sú na KO odhalené. Napriek tomu sa rovnaké prípady objavujú v SR pravidelne. Ak by tieto vozidlá kontrolou prechádzali, *Slovensko* by sa stalo zároveň aj tranzitnou krajinou pre získanie originálnych dokladov pre registráciu v tretích štátoch. Tieto rozdiely vytvárajú aj rozdielny prístup jednotlivých krajín k fyzickým kontrolám identifikátorov vozidiel a dokladov.²⁰

Tabuľka č. 7: Porovnanie podmienok kontroly identity vozidiel v EÚ

Belgicko	Povinná fyzická kontrola identifikátorov vozidla a dokladov vrátane kontroly najjazdených km - pre dovezené ojazdené vozidlá - pred zmenou vlastníka vozidla Ročne sa vykoná cca 800-tisíc kontrol.
Bulharsko	Povinná fyzická kontrola VIN vozidla a zahraničného OE (originálnych dielov) - pre jednotlivo dovezené ojazdené vozidlá vydávajú osobitné potvrdenie
Česká republika	Tzv. evidenční kontrola, ktorou sa kontroluje fyzicky VIN (motor, výrobné štítky, atď.) vozidla je povinná (okrem výnimiek) - pre dovezené ojazdené vozidlá ako súčasť TK, - pred zmenou vlastníka vozidla ako samostatná kontrola, - pred vývozom vozidla ako samostatná kontrola. Vlani sa vykonalo 600 186 evidenčných kontrol.
Chorvátsko	Povinná fyzická kontrola VIN a dokladov (OE, zmluvy, a pod.) - pre jednotlivo dovezené ojazdené vozidlá Ročne cca 70 000 dovezených vozidiel kategórie M1.
Estónsko	Povinná fyzická kontrola identifikátorov vozidla a dokladov - pre jednotlivo dovezené nové a ojazdené vozidlá Vlani vykonali cca 33 000 kontrol.
Fínsko	Povinná fyzická evidenčná kontrola VIN a zahraničného OE - pre jednotlivo dovezené ojazdené vozidlá V roku 2023 cca 49 000 dovezených ojazdených vozidiel.

²⁰ Kontrola originality, Slovenská republika. Dostupné na: <https://www.ko.sk/>

Francúzsko	Povinná fyzická kontrola VIN a zahraničného OE - pre jednotlivito dovezené ojazdené vozidlá vykonávajú kontroly autorizované pracoviská
Holandsko	Povinná fyzická kontrola VIN a zahraničného OE - pre jednotlivito dovezené ojazdené vozidlá z krajín EÚ vykonávajú privátne spoločnosti, - pre jednotlivito dovezené ojazdené vozidlá z tretích krajín vykonávajú „schvaľovacie stanice“, - pred prepisom v prípade, ak je vozidlo po oprave po nehode. Ročne skontrolujú cca 400 000 vozidiel.
Litva	Povinná fyzická kontrola identifikátorov vozidla a zahraničného OE - pre jednotlivito dovezené ojazdené vozidlá Ročne cca 190 000 dovezených ojazdených vozidiel.
Lotyšsko	Povinná fyzická kontrola VIN a zahraničného OE - pre jednotlivito dovezené ojazdené vozidlá vykonávajú kontroly autorizované pracoviská a stanice TK - pred prepisom v prípade, ak je vozidlo po oprave po nehode alebo upravované
Maďarsko	KO je povinná (okrem výnimiek) - pre všetky jednotlivito dovezené vozidlá – nové aj ojazdené - pred zmenou vlastníka vozidla Vlani sa vykonalo 745 000 KO (pre porovnanie v SR sa vykoná ročne cca 100 000 KO).
Nemecko	Fyzická kontrola VIN a dokladov - pre jednotlivito dovezené vozidlá z tretích krajín.
Nórsko	Povinná fyzická kontrola VIN a zahraničného OE - pre jednotlivito dovezené ojazdené vozidlá - pred prepisom v prípade, ak je vozidlo po oprave po nehode alebo upravované alebo existuje dôvodné podozrenie na podvod
Poľsko	Povinná fyzická kontrola VIN vozidla a zahraničného OE - pre jednotlivito dovezené ojazdené vozidlá vydávajú osobitné potvrdenie
Rumunsko	KO je povinná (okrem výnimiek) - pre dovezené ojazdené vozidlá
Slovinsko	Povinná fyzická kontrola VIN a zahraničného OE - pre jednotlivito dovezené ojazdené vozidlá vykonáva kontroly zhruba 80 autorizovaných privátnych pracovísk Ročne skontrolujú cca 53 000 vozidiel.
Španielsko	Povinná fyzická kontrola VIN vozidla a zahraničného OE v staniciach TK - pre jednotlivito dovezené ojazdené vozidlá vydávajú osobitné potvrdenie Ročne cca 200 000 dovezených ojazdených vozidiel.

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

4. Porovnanie systému technických kontrol

4.1 Metodické postupy na vykonávanie technických a emisných kontrol vozidiel

Vo všetkých štátoch EÚ existuje model obdobný ako v Slovenskej republike, **predpisy vydáva príslušné ministerstvo**, návrhy spracúvajú buď experti externých organizácií – technických služieb, alebo, ak nimi ministerstvo disponuje, experti – pracovníci ministerstva. **Delegované niektoré z kompetencií štátu** v oblasti technickej a emisnej kontroly, školenia technikov, alebo dohľad, prípadne správa informačných systémov pre technické kontroly, väčšinou majú krajiny tieto činnosti zabezpečené prostredníctvom na to poverených organizácií – technických služieb. Výnimkou sú štáty *Nórsko a Portugalsko*, kde všetko robí štát, a čiastočne *Fínsko a Lotyšsko*, ktoré pokrývajú činnosti prostredníctvom samofinancovaných (neziskových) organizácií – agentúr.

Tabuľka č. 8: Zodpovedné inštitúcie za metodické postupy STK a SEK

Slovenská republika	Ministerstvo dopravy, technická spolupráca s technickými službami
Česká republika	Ministerstvo, prípadne prostredníctvom poverených organizácií
Chorvátsko	Metodiky sú vytvorené Centrom pre vozidlá Chorvátska. (Centrum pre vozidlá Chorvátska – CVH je organizácia v pozícii technickej služby)
Fínsko	Štátne orgány, väčšinou Traficom
Francúzsko	Ministerstvo dopravy s UTAC-OTC (UTAC-OTC je organizácia v pozícii technickej služby)
Holandsko	ministerstvo spolu s RDW (RDW je agentúra v pozícii technickej služby)
Írsko	ministerstvo
Lotyšsko	CSDD robí všetky metodiky a robí návrhy na zmeny legislatívy súvisiace s PTI a následne ich schvaľuje kabinet ministrov. (CSDD je organizácia v pozícii technickej služby)
Maďarsko	Kontroly sa vykonávajú podľa pravidiel stanovených legislatívou, podľa potreby s odborným vedením ministerstva (ÉKM).
Nemecko	federálne orgány (zodpovedné za legislatívu). Štátne orgány (zodpovedné za schvaľovanie a dohľad) môžu meniť len jednotlivé body v súvislosti s výkonom STK.
Nórsko	verejná správa ciest je zodpovedná za legislatívu v Nórsku, vrátane popisu kontrolných položiek atď.
Poľsko	Ministerstvo dopravy
Portugalsko	Štátny orgán (IMT I.P.)
Rakúsko	Ministerstvo dopravy
Taliansko	technik ministerstva dopravy
Slovinsko	štátne orgány
Švédsko	štátne orgány. Spoločnosti STK môžu vytvoriť metodiky, ktoré sú rovnaké alebo lepšie (prísnejšie z hľadiska požiadaviek) ako tie, ktoré sú uvedené v národných predpisoch. Požiadavka je potom na spoločnosti, aby preukázala tieto metodické postupy.

Zdroj: spracovala autorka na základe získaných citovaných informácií

4.2 Počet staníc technických kontrola emisných kontrol

Celkový počet vozidiel evidovaných v jednotlivých štátoch EU je rôzny, rovnako tiež štruktúra a rozdelenie do kategórií alebo skupín.

Tabuľka č. 9: Počty staníc technických a emisných kontrol

Slovenská republika	204 STK a 240 SEK
Česká republika	394 STK, z toho 39 STK iba pre traktory, 1 150 SEK
Chorvátsko	159 STK s 319 kontrolnými linkami.
Fínsko	550 STK Emisné testovanie sa vykonáva aj v autorizovaných servisoch/dielňach a ich počet je 2 270
Francúzsko	6 700 STK
Holandsko	2 023 STK, z toho 9 031 pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou 3500 kg vrátane (APK 2) 827 pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou nad 3500 kg (APK 1) 68 pre poľnohospodárske vozidlá (APK 3)
Írsko	50 STK pre osobné automobily a 148 STK pre vozidlá M2, M3, N1, N2, N3, O3, O4 a T,
Lotyšsko	159 staníc STK s 319 kontrolnými linkami. 32 staníc (väčšina z nich 1-2 pruhy) pokrývajúcich každých 30 km územia, Riga je špecifická (najväčší 8-prúdový STK).
Maďarsko	1 400 STK
Nemecko	95 000 STK 29 500 SEK Neexistuje centrálna databáza o počte
Nórsko	2 634 STK
Poľsko	2500 staníc STK (pre všetky vozidlá) 3000 staníc STK (automobily do 3,5t)
Rakúsko	6 000 STK z toho 1 500 STK spolková krajina Dolné Rakúsko
Taliansko	Súkromné STK 9 272, existuje aj 110 miestnych úradov Ministerstva motorových vozidiel (DMV), ktoré však spravidla nespracúvajú ľahké vozidlá. Čo sa týka STK ťažkých úžitkových vozidiel, robia ich pracovníci DMV niekedy aj v súkromných strediskách. Od marca 2023 bol zavedený prechodný režim pre kamióny, prívesy a návesy, ktorý umožnil súkromnému inšpektorovi (na voľnej nohe) pomáhať verejným zamestnancom, ktorí nie sú schopní spracovať všetky rezervácie.
Slovinsko	102 STK
Švédsko	600 – 620 STK

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

4.3 Automatický centrálny informačný systém

Iba niektoré štáty majú **zavedený automatický spoločný centrálny informačný systém**, ktorý spravidla funguje ako automatizované zasielanie upozornenia majiteľovi vozidla o končiacej sa platnosti kontroly, väčšinou je upozornenie podmienené registráciou v súvisiacej aplikácii alebo elektronickým prístupom, ak má majiteľ vozidla zriadené konto pre elektronickú komunikáciu (*Slovensko, Česká Republika, Holandsko, Nórsko, Chorvátsko, Fínsko-plánuje zaviesť...*). Upozornenia si možno aktivovať alebo deaktivovať a sú spojené so zaslaním ako e-mailu, tak aj SMS, výnimočne aj listom. **V krajinách, kde ešte nie je žiadny centrálny elektronický informačný systém**, buď nezasiela štátna autorita vopred nič, alebo obvykle až výzvu listom majiteľovi vozidla, ktorá je v prípade premeškanej lehoty spojená so sankciou (napr. *Nemecko*, alebo spolu so zákazom používania vozidla *Švédsko,...*).

Podobne, ako upozornenia o končiacej sa platnosti technickej kontroly, v štátoch, v ktorých majú zavedený **centrálny informačný systém, majú majitelia vozidiel obvykle dostupné údaje o ich vozidle**, a to v rôznom rozsahu – väčšinou bez protokolu o kontrole technického stavu (napr. *Slovensko, Česká Republika, Poľsko, Maďarsko, Holandsko, Taliansko, Švédsko, Lotyšsko...*), vrátane údajov o kontrole technického stavu (*Rakúsko, Nórsko, Slovinsko, Írsko, Chorvátsko, Fínsko, čiastočne Holandsko*).

Na prístup k údajom je poväčšine potrebná konkrétna aplikácia naviazaná na centrálny informačný systém alebo registrácia, konto, prípadne aktivovaná elektronická komunikácia občana/majiteľa vozidla so štátnymi orgánmi, resp. príslušným informačným systémom a pod. V prípade verejnosti viac otvorených systémov je obvykle potrebné zadať aspoň identifikačné číslo vozidla VIN, evidenčné číslo, dátum prvej registrácie vozidla, prípadne číslo registračného dokladu (*Česká Republika, Poľsko, Holandsko, Taliansko, Rakúsko, Slovinsko, Nórsko...*). Avšak takéto možnosti nie sú napr. v *Nemecku* alebo už vôbec nie vo *Francúzsku a Portugalsku*.

Vo väčšine krajín **existujú štatistické informácie o technickej spôsobilosti/nespôsobilosti vozidiel pri kontrole** a register subjektov vykonávajúcich technické/emisné kontroly (STK/SEK) štatistiky, občas s určitými obmedzeniami, napr. v *Rakúsku* sú neverejné, iba v *Taliansku* zatiaľ nemajú žiadne obdobné štatistiky. Zoznamy STK sú zverejnené vo všetkých štátoch.

4.3.1 Správa informačných systémov technických a emisných kontrol vozidiel

Správu informačných systémov technických a emisných kontrol vozidiel (vrátane vlastníctva procesov a dát) má v časti štátov EÚ v **kompetencii ministerstvo** (*Česká republika, Taliansko, Poľsko, Slovinsko...*), v časti **štátne alebo neziskové agentúry** (*Švédsko, Fínsko, Holandsko...*), v časti rovnako ako na *Slovensku* **neštátne centrálné organizácie** – technické služby (*Nemecko, Francúzsko, Chorvátsko...*)

Tabuľka č. 10: Kompetentné orgány správy informačných systémov STK

Slovenská republika	Ministerstvo dopravy, a technické služby
Česká republika	Ministerstvo
Chorvátsko	ministerstvo vnútra. Údaje sa zhromažďujú prostredníctvom Centra pre vozidlá Chorvátska (organizácia v pozícii technickej služby).
Fínsko	Informačný systém STK vlastní Traficom (samofinancovaná agentúra)
Francúzsko	UTAC-OTC – je organizácia v pozícii technickej služby
Holandsko	Agentúra RDW je vlastníkom informačného systému STK, údajov a procesov
Írsko	RSA (štátny orgán)
Lotyšsko	CSDD (samofinancovaná agentúra)
Maďarsko	ministerstvo
Nemecko	Pre informačný systém STK týkajúci sa elektronických bezpečnostných systémov vlastní údaje Ústredná agentúra FSD pre STK (neštátna organizácia v pozícii technickej služby). Väčšina organizácií STK má (pre ostatné body) samostatné informačné systémy, ktoré vlastní. Informácie o chybách špecifických pre daný typ alebo špeciálne pokyny na kontrolu zhromažďuje Rada všetkých kontrolných organizácií (AKE).
Nórsko	Nórska správa verejných ciest
Poľsko	Ministerstvo digitalizácie
Portugalsko	IMT I.P (štátny orgán)
Rakúsko	Všetky informácie týkajúce sa STK sú vládne informácie, databázu, ktorá obsahuje všetky protokoly o skúškach, ako aj databázu kontrolných nálepiek prevádzkujú výrobcovia kontrolných nálepiek pod dohľadom vlády (ministerstva).
Taliansko	Spracovateľom údajov a procesov systému STK je Ministerstvo dopravy.
Slovinsko	Ministerstvo dopravy
Švédsko	dopravná agentúra

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

4. 3.2 Vstupy do informačného systému

Oprávnenia vstupu do informačných systémov STK a SEK sú rôzne, majú rôzne úrovne a tiež, niektoré štáty si určujú poplatok (*Rakúsko*) iné majú vstupy do informačných systémov zadarmo, hradené štátom (*Česká republika*).

Tabuľka č. 11: Oprávnené prístupy do informačných systémov

Slovenská republika	CISTK Celoštátny informačný systém technickej kontroly a CISEK Celoštátny informačný systém emisnej kontroly – spoplatnený v závislosti od úrovne vstupu do systému, stanice STK/SEK za prístup platia, štátna správa má bezplatný prístup. Nie je prístupný pre verejnosť, bez nároku na financovanie zo štátneho rozpočtu. JISCD (Jednotný informačný systém v cestnej doprave) – bezplatne prístupný verejnosti, financovaný zo štátneho rozpočtu, integruje údaje z jednotlivých kontrol vozidiel zaslané ostatnými informačnými systémami
----------------------------	---

Česká republika	Pre STK a ETK sú zadarmo (hradené zo štátneho rozpočtu) prístup má polícia, krajské úrady a obce s rozšírenou pôsobnosťou.
Chorvátsko	Právne orgány (dopravná kontrola, colné orgány atď.) získavajú údaje bezplatne, všetci ostatní musia zaplatiť malý poplatok za čas strávený analýzou a prípravou údajov.
Fínsko	Informačný systém nie je bezplatný. Náklady na používanie STK sú zahrnuté v poplatku za STK za každý vstup (2,3 EUR pre agentúru Traficom).
Francúzsko	Za každý vstup sa vyberá poplatok
Holandsko	Prístup k informáciám STK je rozdelený do troch častí <ul style="list-style-type: none"> - Informácie dostupné verejnosti cez rdw.nl - Informácie o STK (dostupné iba pre stanicu STK) - Informácie pre inšpektora STK (dostupné len preňho)
Írsko	Údaje STK na webovej stránke RSA, ak sú bezplatné.
Lotyšsko	Pre STK je to zadarmo, ale verejnosť má prístup cez elektronické služby a potom platí za každé ďalšie informácie.
Maďarsko	Štát hradí náklady z časti poplatku.
Nemecko	Informačný systém FSD je financovaný malým príplatkom od každej STK. Pre individuálnych používateľov je to bezplatné.
Nórsko	áno
Poľsko	Pre občanov – zadarmo (majitelia vozidiel však platia určitý poplatok spolu s poistením vozidla).
Portugalsko	Áno, za niektoré informácie je potrebné zaplatiť spoločnosti IMT I.P.
Rakúsko	Áno, je to bezplatné, je to financované z nákladov na kontrolné nálepky z STK (2,35 EUR za nálepku definovanú zákonom).
Taliansko	Ministerstvo dopravy umožňuje prístup k histórii STK vozidiel (údaje predchádzajúcich STK a počte km).
Slovinsko	Nie, STK platia mesačný poplatok za prístup a údržbu systému.
Švédsko	Za každý vstup sa vyberá poplatok.

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

4.4 Pokuty za neplatnú technickú/emisnú kontrolu

Vo všetkých krajinách je zavedená sankcia za **neplatnú kontrolu technického stavu vozidla nastavené rôzne finančné sankcie**, prípadne systémové obmedzenia prevádzky vozidla. Prístup k sankciám, ich výška a rôzne kombinácie napríklad s bodovými systémami pre vodičov, sú však veľmi rozmanité.

Sankcie ukladajú poväčšine štátne orgány ako (ústredný) dopravný úrad alebo jeho národné obdoby, ministerstvá dopravy, a vo všetkých krajinách v prípade zastavenia vozidla na ceste tiež polícia. V niektorých štátoch sú súčasne zavedené aj automatizované sankcionovania za neplatnú kontrolu (napr. Lotyšsko prostredníctvom snímania stacionárnymi kamerami na cestách).

V mnohých štátoch EÚ sú okrem rôzneho rozsahu finančných sankcií vodičom tiež strhávané body, udeľované zákazy používania vozidla, aplikované zvyšovanie sankcií v prípade opakovaného používania vozidla bez platnej kontroly, u nákladných vozidiel sa okrem vodiča navyše sankcionujú aj spoločnosti prevádzkujúce dopravu takýmito vozidlami, atď.

4.5 Objektívna zodpovednosť

Vyvodená **objektívna zodpovednosť za porušenie predpisov** kontrolnými technikmi oprávnenými osobami STK/SEK/podnikateľské subjekty/majitelia staníc, závislé od toho, či model vychádza z drobných servisov na výkon STK, alebo konkrétnych fyzických osôb – technikov STK ako držiteľov licencie vykonávajúcich migrujúce kontroly po servisoch/staniciach TK, kde kontrolujú pripravené vozidlá, alebo či sa jedná o zavedený systém špecializovaných staníc, ktoré sú určené výlučne pre technické (emisné) kontroly. Vo väčšine krajín EÚ je situácia podobná, ako ju poznáme v *Slovenskej republike*.

Tabuľka č. 12: Objektívna zodpovednosť za porušenie predpisov

Slovenská republika	áno	pre technika aj pre TK
Česká republika	áno	-
Chorvátsko	nie	Nie, ale Ministerstvo vnútra môže odobrať stanici TK licenciu
Fínsko	áno	Primárne pre stanicu TK, pretože je subjektom, ktorému bola udelená licencia, v určitých prípadoch je zodpovedný a postihovaný aj technik ako osoba.
Francúzsko²¹	áno	-
Holandsko	áno	Pre technika aj pre stanicu/servis
Írsko	áno	Primárne pre stanicu TK
Lotyšsko	áno	primárne pre stanicu TK, pretože je subjektom, ktorému bola udelená licencia na základe vysúťaženého tendra, zodpovedný a postihovaný je však aj technik ako osoba.
Maďarsko	áno	Pre technika aj pre stanicu TK
Nemecko	áno	Organizácie/stanice TK musia spĺňať požiadavky na kvalitu (akreditácia podľa ISO 17020).
Nórsko	áno	Pre technika aj pre stanicu/servis, tiež pre manažéra stanice
Poľsko	áno	Technik aj stanica TK a aj jej majiteľ
Portugalsko	áno	-
Rakúsko	áno	-
Taliansko	nie	Nie, všetka zodpovednosť je na technikovi (v Taliansku je model STK, kde technik môže chodiť kontrolovať vozidlá na rôzne stanice, pracoviská...)
Slovinsko	áno	Pre technika aj pre stanicu TK
Švédsko	áno	Primárne pre stanicu TK, pretože je subjektom, ktorému bola udelená licencia, stanica musí dávať pozor a robiť opatrenia, aby ich personál nezlyhával, inak je stanici odobratá licencia, v určitých prípadoch je zodpovedný a postihovaný aj technik, ale až na úrovni súdu.

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

²¹ Francúzsko. Dostupné na: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/entretien-de-la-voiture/controle>

4.6 „Mystery shopping“ (nastrčené vozidlo s chybami)

„Mystery shopping“ (nastrčené vozidlo s chybami) používa necelá polovica štátov.

Tabuľka č. 13: „Mystery shopping“

Slovenská republika	áno	Používa ministerstvo pri kontrole STK, nie je to pravidelné
Česká republika	áno	Vrátane audio nahrávok, video nahrávok. Je možná aj opakovaná technická prehliadka v rámci štátneho odborného dozoru. (V reakcii na porušovanie predpisov STK je téma práve zavedenie dozoru nad STK) ²²
Chorvátsko	nie	-
Fínsko	áno	Nepovažuje sa to za nákladovo efektívne.
Francúzsko²³	nie	-
Holandsko	áno	Existuje možnosť, ale nevyužíva sa.
Írsko	áno	Nie veľmi často
Lotyšsko	áno	V minulosti používali
Maďarsko	áno	Inšpektori dopravného úradu môžu vykonávať skúšobné prehliadky spolu s inšpektormi Národného daňového a colného úradu.
Nemecko	áno	Opatrenia sú: - kontroluje sa vierohodnosť náhodných správ STK, - štatistické spracovanie údajov STK, - mystery shopping, - neohlásené následné kontroly (opätovná inšpekcia priamo po STK), ktoré vykonáva poverená organizácia), - otvorené audity, - v prípade sťažností opätovné kontroly audítorom.
Nórsko	nie	-
Poľsko	nie	-
Portugalsko	nie	-
Rakúsko	nie	Vykonávajú sa opätovné kontroly starších vozidiel a tiež cestné kontroly môžu viesť aj k ďalším kontrolám testovacích staníc, ak sa nájdu nepriame dôkazy.
Taliansko	nie	-
Slovinsko	nie	-
Švédsko	nie	Vykonávajú neohlásené návštevy, ale nie mystery shopping. Neoznamujú príchod priamo a predtým, ako sa predstavia, urobia nejaký terénny test na diaľku.

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

²² Česká republika, Mystery shopping. Dostupné na: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10175540660-mate-slovo-s-m-jilkovou/224411030520030/> a tiež <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Dalsi-testy-poctivosti-STK-a-SME-odhalily-nedostat?returl=/Media>

²³ Francúzsko. Dostupné na: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/entretien-de-la-voiture/controle>

4.7 Kamerové systémy

Tabuľka č. 14: Kamerové systémy

Slovenská republika	áno	Uchovávajú sa iba na účely kontroly, v súlade GDPR
Česká republika	áno	STK fotia vozidlá pri TK. Online video záznam nie je.
Chorvátsko	áno	Na každej linke STK sú kamery, ktoré slúžia na fotografovanie skúmaného vozidla. Táto fotografia sa striktne používa ako dôkaz, že vozidlo bolo kontrolované. Nemožno ho použiť na iné účely.
Fínsko	nie	-
Francúzsko²⁴	nie	-
Holandsko	nie	-
Írsko	áno	Všetky strediská STK v NCTS a CVRT. Okrem toho majú centrá CVRT kamery na rozpoznávanie čísel (ANPR), ktoré poskytujú RSA živý prenos. Kamery majú možnosť záznamu fotografií aj videa.
Lotyšsko	áno	Je prístupné online.
Maďarsko	áno	Áno, počas brzdenia sa zhotovuje snímka vozidla z offline kamery a počas testu sa musí zaznamenať a nahráť do testovacieho programu niekoľko fotografií vozidla. (Např. zadané číslo podvozku, exteriér a interiér vozidla).
Nemecko	nie	-
Nórsko	nie	-
Poľsko	nie	-
Portugalsko	áno	Strediská majú na kontrolných linkách nainštalovaný systém pevných kamier, ktoré snímajú ŠPZ vozidla pri skúške brzd.
Rakúsko	nie	-
Taliansko	áno	V každej STK je povinný Platescanner. Ide o kameru so schváleným softvérom, ktorá číta ŠPZ pri teste brzd zadnej nápravy. Fotografia sa odošle aj do národnej databázy so všetkými výsledkami STK.
Slovinsko	áno	Každá linka STK má nainštalované povinné kamery, ktoré snímajú predpísaný počet fotografií vozidla pri technickej kontrole (fotografovanie nie je automatické, ale iniciované kontrolórom). Fotografie sa potom uložia na šesť mesiacov do databázy na serveri stanice TK.
Švédsko	nie	Neexistuje žiadny povinný monitorovací systém, ale väčšina, ak nie všetky, STK spoločnosti vyžadujú fotografie kontrolovaných vozidiel.

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

²⁴ Francúzsko. Dostupné na: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/entretien-de-la-voiture/controle>

4.8 Vzdelávanie technikov STK

Vo všeobecnosti majú všetky štáty zavedený systém vzdelávania technikov, vo väčšine prípadov oproti situácii v SR vo všeobecnosti intenzívnejší, s dlhšími alebo častejšími povinnými školeniami a skúškami.

Tabuľka č. 15: Vzdelávanie technikov STK

Slovenská republika	Stredoškolské vzdelanie so zameraním na automobilovú techniku. Absolvovanie školenia a záverečnej skúšky (praktické aj teoretická znalosti). Povinný interval absolvovania doškolenia revíznych technikov je rôzny, v Slovenskej republike je platnosť osvedčenia 5 rokov.
Česká republika	Musí absolvovať základný kurz pre technika STK, a tiež základný kurz technika SEK. Prehlibovali kurz po 3 rokoch. Skúška odbornej spôsobilosti.
Chorvátsko	Inšpektorom STK môže byť osoba s ukončeným odborným vzdelaním automechanik alebo autoelektrikár, s najmenej trojročnou praxou v údržbe vozidiel, ktorá absolvovala osobitnú skúšku na funkciu technický kontrolór vozidiel v oprávnenej organizácii. Alternatívne môže byť inšpektorom STK osoba, ktorá ukončila minimálne vysokoškolské alebo odborné štúdium v trvaní troch rokov v odbore strojárstvo alebo doprava (cestná alebo mestská doprava), získala príslušný titul podľa osobitného predpisu, zložila osobitnú skúšku inšpektor STK v oprávnenej školiacej organizácii.
Fínsko	Podmienkou je vzdelanie mechanik alebo inžinier. Školenie inšpektorov STK je 2-týždňový teoretický kurz, po ktorom nasledujú minimálne 2 týždne praktického školenia. Po zaškolení nasleduje skúška z teórie aj praxe.
Francúzsko	Aby si inšpektor udržal svoju kvalifikáciu, musí absolvovať školenie každý rok, musí byť auditovaný každý rok (alebo 2 roky v závislosti od kvalifikácie) a každý rok vykonať minimálne množstvo inšpekcií.
Holandsko	Inšpektor STK musí mať ukončené vzdelanie minimálne 3. úrovne (automechanik) a úspešne zložiť skúšku inšpektora STK. V Holandsku nie je povinné špeciálne školenie STK, ale možno ho absolvovať voľiteľne. Skúška inšpektora STK určuje jeho kvalifikáciu.
Írsko	Prevádzkovatelia systému staníc technických kontrol požadujú od potenciálnych inšpektorov, aby absolvovali interné úvodné školenie a boli certifikovaní na vykonávanie testovania STK. Každý inšpektor STK musí následne každoročne absolvovať preškolenie. Inšpektori sú povinní absolvovať a absolvovať počiatočný výcvikový kurz.
Lotyšsko	Vstupná skúška 2 teoretické fázy + 1 praktická a záverečná skúška. Ročné preskúšanie a preškolenie.
Maďarsko	Na školenie technika STK a na odbornú skúšku sa môžu prihlásiť osoby so špecializovanou odbornou spôsobilosťou. Školenie je ukončené písomnou a praktickou skúškou. Po získaní základného vzdelania sa musí každé 2 roky zúčastniť aktualizácie školenia a skúšky.
Nemecko	Predpokladom pre inšpektorov STK je byť strojní inžinier, automobilový inžinier alebo elektrotechnik. Inšpektorom STK sa možno stať po minimálne 6-mesačnom ďalšom vzdelávaní, po ktorom nasleduje skúška pred štátnym orgánom.

Nórsko	Existujú tri kategórie preukazov inšpektora STK (ľahké úžitkové vozidlá, ťažké úžitkové vozidlá, traktory). Žiadateľom musí byť certifikovaný automechanik (ľahké úžitkové vozidlá, ťažké úžitkové vozidlá, traktory). Okrem toho žiadateľ musí absolvovať školenie STK, podľa zamerania (školenia pre ľahké úžitkové vozidlá, ťažké úžitkové vozidlá, traktory).
Poľsko	kandidát na inšpektora PTI musí mať vzdelanie, prax, školenie a musí zložiť skúšku
Portugalsko	Inšpektor musí absolvovať odborný výcvikový kurz. Na konci školiaceho kurzu je inšpektor podrobený záverečným hodnotiacim testom: teoretickej skúške a technickej skúške. Na obnovenie licencie sa musí inšpektor zúčastniť školenia na obnovenie si vedomostí.
Rakúsko	Každý inšpektor musí mať absolvovanú odbornú prípravu v zmysle zákona. Sú niektoré profesie, ktoré si vyžadujú ďalšie vzdelávanie vo forme práce v praktickej oblasti. Toto sú základné požiadavky. Ak sa chcete stať inšpektorom, musíte absolvovať ďalšie základné školenia, ako aj pravidelné školenia. Pre STK vozidiel > 3,5t je potrebné ďalšie školenie (napr. pneumatické brzdy). Je to v súčasnosti predmetom ďalších diskusií, pre skvalitnenie týchto školení by bolo potrebné zaviesť skúšky.
Taliansko	Potrebné absolvovať kurz rozdelený do dvoch modulov A a B. Prvý má 120 hodín teoretickej, druhý 176 hodín teoretickej a praktickej. Na záver musí budúci technik zložiť písomnú a praktickú skúšku pred komisiou, ktorú menuje Ministerstvo dopravy. Preškoloňovanie každé tri roky – 30-hodinový povinný kurz a tiež záverečná písomná skúška.
Slovinsko	Sú povinní zúčastniť sa školenia a skúšok preukazujúcich, že majú požadované znalosti pre výkon inšpektorov STK. Po získaní preukazu inšpektora STK sa musia každé tri roky zúčastniť preškolenia (bez dodatočnej skúšky).
Švédsko	Vyžaduje sa školenie a následné preskúšanie/certifikácia akreditovanou certifikačnou spoločnosťou, aby bolo možné obsluhovať STK. Existujú rôzne certifikáty pre rôzne kategórie vozidiel a typy kontroly. Každoročné preškolenie.

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

4. 8.1. Forma skúšky kontrolných technikov

Vo všetkých štátoch sa skúšky vykonávajú prezenčne, prípadne prezenčne v kombinácii s ďalšími vzdelávacími kanálmi. Prakticky skoro vo všetkých štátoch EÚ sa skúšky vykonávajú na to poverené organizácie so skúšobnými komisiami a s účasťou štátnych komisárov (obdobne ako poznáme systém v SR).

Tabuľka č. 16: Forma skúšky

Slovenská republika	Písomná a praktická skúška, iba prezenčne
Česká republika	Základný kurz praktická, ústna skúška + test, prehlbovací kurz test, prebiehajú prezenčne.
Chorvátsko	Existuje mnoho foriem vzdelávania ako webináre, online videonávody, e-learning... Preferujú sa prezenčné školenia a praktické workshopy.
Fínsko	Doškoľovanie je väčšinou e-learning. Ostatné činnosti sa vykonávajú prezenčne
Francúzsko	Prezenčne.
Holandsko	Školenie nie je povinné. Skúška sa koná prezenčne v skúšobnom centre a pozostáva z teoretickej a praktickej časti.
Írsko	V NCTS sa vzdelávanie a skúšky vykonávajú interne a prezenčne. V CVRT sú všetky školenia vedené interne a osobne poskytovateľom školení schváleným RSA.
Lotyšsko	Videá, e-learning, webové služby, pri každoročnom preškoľovaní a preskúšaní prezenčne.
Maďarsko	Prezenčne a tiež dištančne (e-learning).
Nemecko	Vzdelávanie väčšinou prezenčne; skúška vo všetkých prípadoch prezenčne.
Nórsko	Počiatkové školenie pozostáva zo 60 hodín pre ľahké úžitkové vozidlá, 68 hodín pre ťažké úžitkové vozidlá a 60 hodín pre traktory. Výcvik sa vykonáva telesnou výučbou prezenčne na stálom mieste s učebňou a STK-zariadením. Danú časť teórie je možné realizovať formou e-learningu.
Poľsko	Prezenčne.
Portugalsko	Vzdelávanie/skúška môže byť vykonaná prezenčne alebo online; praktický výcvik/skúška je vždy prezenčne.
Rakúsko	Prezenčne.
Taliansko	Vzdelávanie je čiastočne prezenčne a čiastočne online, zatiaľ čo záverečná skúška iba prezenčne.
Slovinsko	Prezenčne.
Švédsko	Vzdelávanie je kombináciou prezenčnej formy a e-learningu. Skúška/osvedčenie je len prezenčne.

Zdroj: Spracovala autorka na základe získaných citovaných zdrojov informácií

5. Porovnanie systému technických kontrol v štátoch V4

V rámci V4 sú prítomné ako systémy pozostávajúce z dvoch samostatných kontrol – technickej a emisnej (*Česká republika, Slovensko*), tak aj systém jednej spoločnej kontroly zahŕňajúcej kontrolu častí relevantných z hľadiska bezpečnosti aj test emisií (*Poľsko, Maďarsko*).

Intervaly povinných technických kontrol krajín *Českej republiky, Maďarska a Slovenskej republiky* sú nastavené na minimálnu frekvenciu, podľa smernice EÚ, *Poľsko* zaviedlo častejšie povinné kontroly (nové vozidlá po 3 rokoch, a po 5 rokoch je interval skrátený na 1 rok).

- *Slovenská republika* (4 – 2 – 2 – 2-)
- *Česká republika* (4 – 2 – 2 – 2-)
- *Maďarsko* (4 – 2 – 2 – 2-)
- *Poľsko* (3 – 2 – 1 – 1-)

Technické kontroly vozidiel v *Slovenskej republike a Českej republike* vykonávajú súkromné spoločnosti. V *Maďarsku* a v *Poľsku* okrem súkromných spoločností kontrolu vozidiel vykonávajú tiež štátne kontrolné strediská.

Počet staníc technickej kontroly vozidiel a staníc emisnej kontroly vozidiel:

- *Slovenská republika* 204 STK, 240 SEK
- *Česká republika* 394 STK (z toho 39 STK iba pre traktory), 1 150 SEK
- *Maďarsko* 1 400 STK
- *Poľsko* 2 500 staníc STK (pre všetky vozidlá) a 3000 staníc STK (automobily do 3,5t)

Povinný interval absolvovania doškolenia kontrolných technikov je rôzny, v *Slovenskej republike* je platnosť osvedčenia 5 rokov, v *Českej republike* musia kontrolní technici absolvovať povinné doškolenie už po 3 rokoch a v *Maďarsku* po 2 rokoch. Na výkon kontrolného technika STK je potrebný odborný certifikát, ktorý uchádzač získa na základe kvalifikačných predpokladov a praxe a po absolvovaní vzdelávacieho kurzu a záverečnej skúšky.

Výška pokút za neplatnú TK závisí od závažnosti porúch vozidla a od dĺžky uplynutia platnosti technickej kontroly. Z krajín V4 je za neplatnú TK najnižšia pokuta v *Českej republike* 60 EUR a najvyššia maximálna pokuta až 1 148 EUR je v *Poľsku*.

- *Slovenská republika* 165 EUR
- *Česká republika* 60 EUR – 395 EUR
- *Maďarsko* 145 EUR – 220 EUR
- *Poľsko* 330 EUR – 1 148 EUR

5.1 Česká republika

- [zákon č. 361/2000 Zb. o premávke na pozemných komunikáciách a o zmenách niektorých zákonov](#)
- [vyhláška č. 211/2018 Zb. o technických prehliadkach vozidiel](#)

V Českej republike vykonávajú technické kontroly súkromné kontrolné strediská. V roku 2024 bol počet staníc technickej kontroly 394 (z toho je 39 STK pre traktory) a počet staníc emisnej kontroly 1 150.

Tabuľka 17: Lehoty technických kontrol pre motorové vozidlá v Českej republike²⁵

Kategorie vozidla	Druh vozidla	Lhúta technické prohlídky od data první registrace vozidla	Lhúta pro následující technické prohlídky
M1	Osobní automobil	4 roky	2 roky
L	Motocykly, tříkolky, čtyřkolky	6 let	4 roky
M2, M3	Autobusy	1 rok	1 rok
N1	Nákladní automobily do 3,5 t	4 roky	2 roky
N2, N3	Nákladní automobily nad 3,5 t	1 rok	1 rok
O1	Připojné vozidlo do 750 kg (nebrzděné)	6 let	4 roky
O1	Připojné vozidlo do 750 kg (brzděné)	4 roky	2 roky
O2	Připojné vozidlo od 750 kg do 3,5 t	4 roky	2 roky
T	Traktor s maximální rychlostí do 40 km/h	4 roky	4 roky
T	Traktor s maximální rychlostí nad 40 km/h	4 roky	2 roky
-	Vozidla autoškoly, autopůjčovny a taxislužby, vozidla s právem přednosti jízdy	1 rok	1 rok

Zdroj: [STK Česká republika](#)

²⁵ Lehoty STK v ČR. Dostupné na: <https://www.srovnejto.cz/blog/co-potrebujete-vedet-o-technicke-kontrole-auta-2-dil/#jak-casto-musite-s-vozidlem-na-stk>

Nové autá **absolvujú TK po štyroch rokoch**. Autá staršie ako štyri roky sa kontrolujú **každé dva roky** (4 – 2 – 2 – 2-) (Tabuľka 2)²⁶.

Platnosť TK je vyznačená na zadnej registračnej značke vozidla (ŠPZ). Na červenej nálepke je vyrazený mesiac a rok ukončenia platnosti TK. Presný dátum (vrátane dňa) je možné u vozidiel, ktoré absolvovali poslednú TK pred 1. 1. 2024, nájsť aj vo veľkom technickom preukaze. Od 1. 1. 2024 sa informácie o vykonanej technickej kontrole a meraní emisií nezapisujú do veľkého technického preukazu, tieto údaje (vrátane dátumu budúcej TK) sú evidované iba online. Česká republika využíva [online systém CIS STK](#).

Pokuta za neplatnú STK je rôzna, ak vodič zabudol na termín a vozidlo je v poriadku, pokuta je vo výške 1 500 – 2 500 Čk (60 EUR – 95 EUR). Ak je vozidlo s neplatnou TK technicky nespôsobilé, ide o závažnejší priestupok, vozidlo môže bezprostredne ohrozovať ostatných účastníkov prevádzky, pokuta je 10 000 Čk (395 EUR).

Technik technickej kontroly vozidiel **musí prejsť školením** podľa [prílohy č. 14 vyhlášky č. 211/2008 Sb, učební osnovy výuky teoretické prípravy a praktického výcviku k získání odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly v základním a prohlubovacím kurzu](#).

Učebná osnova výučby teoretickej prípravy a praktického výcviku na získanie odbornej spôsobilosti na vykonávanie technických prehliadok v stanici technickej kontroly v základnom a prehľbovacom kurze (k § 62 ods.) – pracovníci stanice technickej kontroly spĺňajúcej zákonom stanovené kvalifikačné predpoklady môžu vykonávať funkciu kontrolného technika až po absolvovaní stanovenej teoretickej prípravy a praktického výcviku, úspešnom overení znalostí a zručností a vydaní profesijného osvedčenia kontrolného technika alebo po úspešnom overení znalostí v prehľbovacom kurze.

Výučba kontrolných technikov sa delí na teoretickú prípravu formou prednášok, cvičení a odborných konzultácií a na praktický výcvik na kontrolných linkách a stanovištiach merania emisií.

Na záver základného kurzu pre kontrolné techniky preukazujú jeho účastníci odbornú spôsobilosť **záverečnou skúškou z teoretických i praktických znalostí** a zručností pred skúšobnou komisiou menovanou Ministerstvom. Absolvent základnej odbornej spôsobilosti na vykonávanie technických prehliadok vozidiel je povinný absolvovať **do 3 rokov** ďalšie školenie.²⁷

Chyby na vozidle sa rozdeľujú do troch skupín podľa miery závažnosti:

- **Lahká porucha A:** Lahké poruchy, ktoré nemajú vplyv na prevádzkyschopnosť vozidla a platnosť technickej kontroly. Do budúcnosti ale môžu znamenať komplikácie, preto ich technici často využívajú ako upozornenie (mierne korózie, mierne mechanické poškodenie dielov...).

²⁶ Lehoty STK Česká republika. Dostupné na: <https://www.srovnejto.cz/blog/co-potrebujete-vedet-o-technicke-kontrole-auta-2-dil/>

²⁷ Příloha č. 14 vyhlášky č. 211/2008 Zb. Dostupné na: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-211#f6259975>

- **Vážna porucha B:** Vážne poruchy, ktoré zároveň nie sú priamou hrozbou pre prevádzku. Do tejto kategórie patrí napríklad nefunkčnosť niektorého z brzdových svetiel či únik vybraných prevádzkových kvapalín. Po zistení poruchy typu B je vozidlo technicky spôsobilé len na 30 dní. Počas tejto doby je vodič povinný poruchy odstrániť a absolvovať opakovanú technickú prehliadku.
- **Nebezpečná porucha C:** Nebezpečné poruchy ohrozujúce bezpečnosť prevádzky a jeho ďalších účastníkov. Môže ísť napríklad o únik brzdovej kvapaliny alebo nedostatočný brzdný účinok. Vozidlo je nespôsobilé a je potrebná jeho oprava a opakovaná technická previerka.²⁸

5.2 Maďarsko

- [zákon o cestnej premávke](#)
- [vyhláška 5/1990 \(IV. 12.\) KöHÉM o technickej kontrole cestných vozidiel](#)

Všetky vozidlá musia prejsť pravidelnou kontrolou TK v oficiálnych testovacích strediskách. V roku 2024 bolo v Maďarsku **1 400 stredísk technickej kontroly vozidiel**. Kontroly vozidiel riadi Národný dopravný úrad (Nemzeti Közlekedési Hatóság). STK prevádzkujú súkromné kontrolné strediská a tiež štátne kontrolné strediská vozidiel (Národný dopravný úrad).

Nové autá musia **absolvovať prvú TK po štyroch rokoch**. Autá staršie ako štyri roky sa kontrolujú **každé dva roky** (4 – 2 – 2 – 2-). Vozidlá používané na prepravu, taxíky a vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 3,5 tony sa kontrolujú **každoročne**. Platnosť TK je uvedená v technickom preukaze vozidla a na nálepke na zadnej ŠPZ.

Výška pokuty za neplatnú technickú kontrolu vozidla, závisí od dĺžky uplynutia platnosti technickej kontroly.

- Platnosť TK skončila pred viac ako 3 mesiacmi, ale pred menej ako 6 mesiacmi:
Výška pokuty na mieste²⁹: 31 200 HUF (75 EUR), výška pokuty: 62 400 HUF (145 EUR).
- Platnosť TK skončila pred viac ako 6 mesiacmi, ale pred menej ako 12 mesiacmi:
Výška pokuty na mieste: 39 600 HUF (95 EUR), výška pokuty: 78 000 HUF (185 EUR).
- Platnosť TK skončila pred viac ako 1 rokom:
Výška pokuty na mieste: 46 800 HUF (110 EUR), výška pokuty: 93 600 HUF (220 EUR).³⁰

²⁸ Poruchy vozidiel v ČR. Dostupné na: <https://www.srovnejto.cz/blog/co-potrebuje-vedet-o-technicke-kontrole-auta-2-dil/#co-je-stk>

²⁹ Kontrola na mieste – Dopravný orgán môže skontrolovať technický stav, dopravnú bezpečnosť a stav ochrany životného prostredia, <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99000005.koh>, § 15 vyhláška 5/1990.

³⁰ Pokuty SSDK, Maďarsko. Dostupné na: <https://autoshirugynokseg.hu/ha-lejart-a-muszaki-vizsga-augusztustol-meg-tobbet-kell-fizetni>

Obsah technické kontroly upravuje [Príloha č. 5 z 5/1990. \(IV. 12.\), 5. Obsah a metódy skúšok, hodnotenie nedostatkov vozidiel](#).³¹

Chyby na vozidle sa rozdeľujú do troch skupín podľa miery závažnosti:

- **Drobné poruchy:** Ide o drobné nedostatky, ktoré výrazne neovplyvňujú bezpečnosť vozidla ani vplyv na životné prostredie a aj keď sú prítomné, vozidlo testom prejde.
- **Vážne poruchy:** Do tejto kategórie patria tie chyby, ktoré výrazne ovplyvňujú bezpečnosť vozidla, ostatných účastníkov cestnej premávky, životného prostredia alebo predstavujú značnú odchýlku od toho, čo je povolené. V tomto prípade má vozidlo technickú platnosť len dva mesiace.
- **Nebezpečné poruchy:** Tieto poruchy predstavujú priame a bezprostredné ohrozenie bezpečnosti premávky, vozidlo neprejde technickou skúškou.

[Základná príprava a doškoľovanie technických skúšajúcich](#) sa uskutočňuje v rámci špecializačného kurzu podľa *vyhlášky ministerstva o podrobných pravidlách prípravy a preskúšania vodičov cestnej premávky a špecialistov v cestnej premávke*. Periodickú prehliadku vozidiel môže vykonávať len technický skúšajúci, ktorý má kvalifikáciu technický skúšajúci základného stupňa. Skúšobný technik sa musí sa **každé dva roky** zúčastniť kurzu odborného kontinuálneho vzdelávania a zložiť skúšku.³²

5.3 Poľsko

- [zákon o cestnej premávke](#)
- [nariadenie o spôsobe vykonávania technických skúšok vozidiel](#)

Technickým kontrolám podliehajú všetky vozidlá zúčastňujúce sa cestnej premávky a zvyčajne sa vykonávajú raz za 12 mesiacov. Výnimkou sú **nové vozidlá, ktoré majú povinnosť prejsť testovaním až po 3 rokoch** od dátumu prvej registrácie a **následne po 2 rokoch**. Po 5 rokoch používania vozidla sa technické kontroly vykonávajú každoročne.³³ (3 – 2 – 1 – 1-).

Autá s plynovými inštaláciami musia byť kontrolované raz ročne bez ohľadu na ich vek. Rovnaké požiadavky sú kladené na taxíky, zásahové vozidlá, vozidlá autoškôl. Každých 6 mesiacov sa vykonávajú technické kontroly autobusov.³⁴

V roku 2024 bolo v Poľsku **2 500** stredísk technickej kontroly vozidiel (**pre všetky vozidlá**) a **3 000** staníc TK (**automobily do 3,5t**). STK prevádzkujú súkromné kontrolné strediská a tiež štátne kontrolné strediská vozidiel.

³¹ Kontrola STK, Maďarsko. Dostupné na: <https://qjob.hu/blog/articles/muszaki-vizsga-ara>

³² Technik STK. Dostupné na: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99000005.koh#ljb324idcbfb>

³³ Zákon o cestnej premávke, Poľsko. Dostupné na: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/prawo-oruchu-drogowym-16798732/dz-3-roz-3>

³⁴ Periodicita STK, Poľsko. Dostupné na: <https://www.skp-beno.pl/jak-czesto-nalezy-dokonywac-badan-technicznych/>

Informácie o technickej kontrole, emisnej kontrole a o vozidle je možné získať v **Centrálnom registri vozidiel a vodičov** ([CEPiK](#)).³⁵

Technické kontroly vozidiel vykonávajú:

- základná stanica kontroly vozidiel – v rozsahu periodickej a dodatočnej technickej kontroly vozidiel s celkovou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 t a technickej kontroly prípojných vozidiel určených na pripojenie k týmto vozidlám,
- obvodná stanica kontroly vozidiel – v rozsahu periodickej a dodatočnej technickej kontroly všetkých vozidiel, skúšky z hľadiska plnenia technických podmienok historických vozidiel.

Dozor nad stanicami technickej kontroly vozidiel vykonáva – Dopravno-technický dozor (TDT)³⁶. Pri technickej kontrole sa auto kontroluje z hľadiska bezpečnosti a životného prostredia. Obsah technickej kontroly upravuje príloha č.1 nariadenia: požiadavky na kontrolu.³⁷

Školiaci program pre technikov a spôsob vykonávania kvalifikačnej skúšky sú uvedené v zákone o cestnej premávke. Program školenia diagnostika a spôsob vykonávania kvalifikačnej skúšky definuje nariadenie o školení a skúške diagnostikov.³⁸

Oprávnenie na vykonávanie odborných skúšok vydáva okresný úrad, ak má žiadateľ požadované odborné vzdelanie a prax, absolvoval požadované školenie a vykonal kvalifikačnú skúšku. TDT – Dopravno-technický dozor vykonáva kvalifikačné skúšky žiadateľov o licenciu na diagnostiku automobilov.

Potrebná kvalifikácia technika STK:

- 1) vysokoškolské vzdelanie so špecializáciou automobilový priemysel a doloženou 6-mesačnou praxou v stanici kontroly vozidiel alebo v opravovni vozidiel,
- 2) stredné odborné vzdelanie s automobilovým zameraním a doloženou ročnou praxou v stanici kontroly vozidiel alebo v opravovni vozidiel (dielni)
- 3) vysokoškolské technické vzdelanie s iným zameraním ako automobilový a doložený rok praxe na stanici kontroly vozidiel alebo v opravovni vozidiel (dielni)
- 4) stredným odborným vzdelaním s iným ako automobilovým zameraním a doloženou 2-ročnou praxou v stanici kontroly vozidiel alebo v opravovni vozidiel (dielni).³⁹

V prípade neplatnej technickej kontroly je **výška pokuty** 1 500 PLN (330 EUR) v prípadoch, keď je stav vozidla obzvlášť zlý alebo uplynula dlhá doba od kontroly, môže byť pokuta až 5 000 PLN (1148,78 EUR).⁴⁰

³⁵ CEPiK, Poľsko. Dostupné na: <http://www.cepik.gov.pl/>

³⁶ TDT, Poľsko. Dostupné na: <https://www.tdt.gov.pl/o-tdt/o-nas/>

³⁷ STK, Poľsko. Dostupné na: <https://www.akumulator.pl/artykuly/obowiazkowe-badania-techniczne-pojazdu-to-warto-wiedziec/>

³⁸ Technické kontroly vozidiel, Ministerstvo infraštruktúry, Poľsko. Dostupné na: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/badania-techniczne-pojazdow>

³⁹ Zákon o cestnej premávke, Poľsko. Dostupné na: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/prawo-o-ruchu-drogowym-16798732/dz-3-roz-3>

⁴⁰ Pokuta, Poľsko. Dostupné na: <https://4mobility.pl/mandat-za-brak-przeglądu-technicznego-w-2024-roku-co-musisz-wiedziec/>

6. Zhrnutie a záver

System zriadenia staníc technických a emisných kontrol je vo všeobecnosti v jednotlivých štátoch podobný – štát prostredníctvom vystavovania oprávnení / licencií, autorizácií... a pod. deleguje činnosť technických kontrol na rôzne väčšie alebo menšie organizácie prevádzkujúce STK alebo drobné privátne servisy. Vždy je to však spojené so splnením ďalších národnou legislatívou daných podmienok na výkon takejto činnosti. Následne tieto subjekty štát kontroluje, či vykonávajú delegovanú činnosť v súlade s legislatívou a na požadovanej úrovni, keďže za správne vykonávanie kontrol nesie podľa smernice 2014/45/EÚ zodpovednosť členský štát EÚ, bez ohľadu na to, kto kontroly v danom štáte vykonáva. Existujú aj rôzne iné obmedzenia, napríklad počet staníc v určitej lokalite voči počtu evidovaných vozidiel, počtu občanov s volebným právom v regióne, vzdialenosti medzi STK, počtu navzájom konkurenčných staníc, veľkosti staníc, kategórii vozidiel, ktoré môžu stanice kontrolovať atď. Nie je možné nájsť spoločný kľúč, podľa ktorého by sa rovnako regulovali STK vo všetkých krajinách EÚ.

Frekvencia povinných technických kontrol vozidiel (Tabuľka č. 2 a 3) je vo väčšine štátov stanovená **všeobecným časovým rámcom začínajúc dátumom prvej registrácie vozidla**. V *Českej republike, Dánsku, Grécku, Chorvátsku, Francúzsku, Taliansku, na Cypre, na Malte, v Maďarsku a na Slovensku* sa musí prvá technická kontrola vozidla vykonať 4 roky od prvej registrácie vozidla a následne každé 2 roky. Voľnejšie intervaly oproti *Slovensku* má len *Česká republika*, a to len v prípade vozidiel kategórie L. Všetky ostatné štáty majú rôznorodo zavedené prísnejšie kritériá (kratšie intervaly TK) v závislosti od jednotlivých kategórií vozidiel. Vo *Fínsku* **motocykle nepodliehajú TK**, treba si však uvedomiť, že je to pre ich veľmi malý počet a nevhodné klimatické podmienky, kvôli ktorým sa motocykle vo *Fínsku* v bežnej premávke používajú len zriedka.

Technické kontroly vozidiel väčšinou vykonávajú súkromné kontrolné strediská, ktoré sú pod dohľadom licenčného orgánu, prípadne tiež verejné spoločnosti alebo autoservisy (v *Lotyšsku a v Luxembursku* vykonáva technické kontroly okrem súkromných a verejných stredísk kontroly tiež centrálny licenčný orgán; Tabuľka č. 4).

Vo väčšine štátov, je prepojenie kontrolných činností STK s **inými činnosťami ako opravou/údržbou vozidiel zakázané** (*Francúzsko, Portugalsko, Nemecko, Švédsko, Slovinsko, Česká republika, Nemecko, Chorvátsko, Fínsko*). **Dohľad nad STK a SEK** je vo väčšine prípadov zabezpečený štátom/ministerstvom, v niektorých krajinách, podobne ako na *Slovensku*, je však dohľad zverený neštátnym subjektom – *Francúzsko, Nemecko, Chorvátsko, Írsko* (Tabuľka č. 5).

V rámci V4 sú prítomné ako systémy pozostávajúce z dvoch samostatných kontrol – technickej a emisnej (*Česká republika, Slovensko*), tak aj systém **jednej spoločnej kontroly** STK a SEK (*Poľsko, Maďarsko*). Mimo V4 majú oddelený systém technickej a emisnej kontroly napr. tiež v *Nemecku* a čiastočne vo *Fínsku*. Pre zaujímavosť možno spomenúť oddelený systém technických kontrol pre vozidlá kategórie M1 a separátne pre ostatné kategórie M2, M3, N1, N2, N3, O3, O4 a T, implementovaný v *Írsku*.

Väčšina štátov má zavedené špecifické odchýlky chýb nad rámec smernice – Rakúsko, Nemecko, Francúzsko, Portugalsko, Holandsko, Nórsko, Fínsko, Švédsko, Chorvátsko, Lotyšsko, Maďarsko, Poľsko, Írsko, Slovinsko, ako sú napríklad meranie účinnosti prevádzkového brzdenia pre určité kategórie ťažkých úžitkových vozidiel, meranie bodu varu brzdovej kvapaliny, kontrolná položka týkajúca sa úprav vozidla, povinné zimné pneumatiky a iné (Tabuľka č. 6).

Okrem Slovenska je **kontrola originality** zavedená tiež v Maďarsku a v Rumunsku (Tabuľka č. 7). V Slovenskej republike aktuálne kontrolu originality vykonáva 111 pracovísk kontroly originality, ktoré zamestnávajú 347 technikov a 42 administratívnych pracovníkov.

Zodpovednými inštitúciami v jednotlivých štátoch, ktoré vydávajú metodické pokyny k STK a SEK, sú ministerstvá (Tabuľka č. 8), ktoré určité činnosti ako výskum a vývoj metód kontroly, školenia technikov, alebo aj dohľad nad dodržiavaním predpisov, prípadne správa informačných systémov pre technické kontroly, delegujú na poverené neštátne organizácie.

Počet staníc technických a emisných kontrol je v jednotlivých štátoch rôzny (Tabuľka č. 9), najlepšie porovnateľné so Slovenskom je podľa počtu obyvateľov Fínsko (má 550 STK a 2 270 SEK), v ktorom je omnoho viac staníc (Slovensko má aktuálne 204 aktívnych staníc technickej kontroly STK a 240 pracovísk emisnej kontroly). V mnohých európskych štátoch je počet STK a SEK vysoký, napr. v Nemecku cca 95 000 STK a cca 29 500 SEK; tiež systém technickej kontroly je rozsiahlejší. Osobitná pozornosť sa venuje ekologickému aspektu vozidiel a ich vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky.

Nie všetky štáty majú zavedený automatický spoločný centrálny informačný systém. Bez ohľadu na prítomnosť alebo neprítomnosť akéhokoľvek centrálného informačného systému kontrol technického stavu vozidiel, ponúka väčšina staníc/organizácií STK prakticky vo všetkých štátoch EÚ majiteľom vozidiel vlastnú (komerčnú) službu v podobe pripomenutia blížiaceho sa termínu končiacej platnosti TK, čím sa stanice snažia udržať si klientelu voči konkurencii; to isté platí aj priobjednávaní vozidiel na TK/EK. Vo väčšine krajín **existujú štatistické informácie o technickej spôsobilosti/nespôsobilosti** vozidiel (existujú výnimky – v Rakúsku sú neverejné a v Taliansku nemajú žiadne štatistiky o absolvovaní STK/SEK).

Správa informačných systémov STK a SEK je vo väčšine štátov v kompetencii ministerstiev (Česká republika, Taliansko, Poľsko, Slovinsko...), v časti štátnych alebo neziskových agentúr (Švédsko, Fínsko, Holandsko...) a v časti, rovnako ako na Slovensku, neštátnych centrálnych organizácií – technické služby (Nemecko, Francúzsko, Chorvátsko...; Tabuľka č. 10).

Štáty zaviedli **rôzne vstupy a povolenia do databáz**, väčšinou závisia od úrovne informácie/vstupu, ktoré sú vo väčšine prípadov spoplatnené (Tabuľka č. 11).

Za neplatné TK a EK sú v jednotlivých štátoch rôzne sankcie – finančné sankcie, prípadne systémové obmedzenia prevádzky vozidla alebo bodové systémy pre vodičov.

Viacere štáty používajú nástroj tzv. „**Mystery shopping**“ (Tabuľka č. 13). Nemecko okrem „nastrčeného vozidla“ kontroluje vierohodnosť náhodných správ STK a štatistické spracovanie údajov STK, vykonáva neohlásené následné kontroly (opätovná inšpekcia priamo po TK), ktoré vykonáva poverená organizácia), otvorené audity a v prípade sťažností opätovné kontroly audítorom. Lotyšsko v minulosti využívalo „Mystery shopping“ a vo Fínsku a Holandsku sa tento nástroj umožňuje, ale nevyužíva.

Asi polovica štátov má v rôznej forme zavedené **kamerové systémy**. Vo Švédsku všetky STK zaviedli dobrovoľne kamerové systémy. Niektoré štáty využívajú iba fotografovanie vozidiel Švédsko a Slovinsko, ale napríklad v Lotyšsku využívajú online kamery (Tabuľka č. 14).

Vo väčšine krajín **vzdelávanie technikov STK a SEK** vykonávajú organizácie poverené štátom (podobne ako systém v SR) alebo centrálné najímané štátom. V niektorých štátoch sa môžu organizácie prevádzkujúce STK rozhodnúť školiť si nových technikov aj sami (Francúzsko, Nemecko, Švédsko), prípadne si technik sám zvolí, akým spôsobom získa vedomosti overované skúškou (Holandsko; Tabuľka č. 15). Vzdelávanie môže prebiehať prezenčne aj dištančne. Skúšky sú však možné iba prezenčnou formou (Tabuľka č. 16).

7. Zdroje

1. TESTEK, a. s , Slovenská republika. Dostupné na: <https://www.testek.sk/zoznam-stk>, emailová komunikácia 20.11.2024
2. Kontrola originality. Slovenská republika. Dostupné na: <https://www.ko.sk/>
3. Zoznam STK v SR. Dostupné na: <https://www.testek.sk/zoznam-stk>
4. Česká republika. Dostupné na: <https://dekra.cz/>
5. Rakúsko. Dostupné na: <http://www.noe.gv.at/kfz>
6. Taliansko. Dostupné na: www.federispettori.org
7. Nemecko. Dostupné na: <https://fsd-web.de/>
8. Francúzsko. Dostupné na: <https://www.dekra.fr/>
9. Portugalsko. Dostupné na: <https://ancia.pt/> a <https://anivap.pt/>
10. Holandsko. Dostupné na: <https://www.rdw.nl/>
11. Nórsko. Dostupné na: www.vegvesen.no
12. Fínsko. Dostupné na: www.traficom.fi
13. Švédsko. Dostupné na: www.besikta.se a <https://opus.se/>
14. Chorvátsko. Dostupné na: www.cvh.hr
15. Lotyšsko. Dostupné na: <https://www.csdd.lv/>
16. Maďarsko. Dostupné na: www.kormany.hu
a <https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/web/guest/a-hatosagro>
17. Poľsko. Dostupné na: <https://www.tdt.gov.pl/>
18. Írsko. Dostupné na: www.rsa.ie
19. Slovinsko, dostupné na: www.amzs.si
20. Mileage. Dostupné na: <https://www.eucaris.net/services/mileage/>
21. EUCARIS. Dostupné na: <https://www.eucaris.net/services/vat/>
22. Právny rámec. Dostupné na:
<https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/192292/20130409ATT64261EN-original.pdf>
23. Jednotný informačný systém v cestnej doprave. Dostupné na: https://www.jiscd.sk/moja-zona/elektronicka-servisna-kniha-vozidla/prehlad-vozidiel/?tx_esdekv_esdekv%5Baction%5D=logIn&tx_esdekv_esdekv%5Bcontroller%5D=Ekv&cHash=ec6208be3597d1ef4505633815a03349
24. MD SR, pokuty za TK a EK. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/statny-dopravny-urad-4/technicke-sluzby-a-kontroly-vozidiel/technicke-kontroly-vozidiel/pokuty-za-nepodrobenie-vozidla-technickej-kontrole>
25. Školenia a skúšky technikov. Dostupné na: <https://testek.sk/informacie-o-skoleniach>
26. Lehoty TK a EK v SR. Dostupné na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/statny-dopravny-urad-4/technicke-sluzby-a-kontroly-vozidiel/technicke-kontroly-vozidiel/pokuty-za-nepodrobenie-vozidla-technickej-kontrole>
27. <https://www.ereg-association.eu/media/2718/2022-the-vehicle-and-driver-chain.pdf>

28. Frekvencia technických kontrol vozidiel. Dostupné na: https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/Media/PDF/publications/etudes_et_rapports/Etudes_EN/Cross-border_car_purchases_and_registration.pdf,
29. Dostupné na: https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/Media/PDF/publications/etudes_et_rapports/Etudes_EN/Cross-border_car_purchases_and_registration.pdf
30. Príloha č. 14 vyhlášky č. 211/2008 Sb. Dostupné na: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-211#f6259975>
31. Estónsko. Dostupné na: <https://www.tehnoulevaatus.ee/millal-teha-autole-tehnoulevaatus/>
32. Francúzsko. Dostupné na: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/entretien-de-la-voiture/controle>
33. STK automobily. Dostupné na: <https://www.ereg-association.eu/media/2718/2022-the-vehicle-and-driver-chain.pdf>
34. STK v Českej republike. Dostupné na: <https://www.cebia.cz/pruvodce/technicka-kontrola-stk> ; <https://www.kurzy.cz/auto/stk/>
35. STK Česká republika. Dostupné na: <https://www.srovnejto.cz/blog/co-potrebuje-vedet-o-technicke-kontrole-auta-2-dil/>
36. <https://www.autoklub.hu/muszaki-szolgalatas/vizsgapontok/>
37. Pokuty SDTK, Maďarsko. Dostupné na: <https://autoshirugynokseg.hu/ha-lejart-a-muszaki-vizsga-augusztustol-meg-tobbet-kell-fizetni>
38. Periodicita STK Poľsko. Dostupné na: <https://www.skp-beno.pl/jak-czesto-nalezy-dokonywac-badan-technicznych/>
39. STK Poľsko. Dostupné na: <https://piskp.pl/mapa-skp/>
40. Poľsko legislatíva. Dostupné na: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/badania-techniczne-pojazdow>
41. TDT, Poľsko. Dostupné na: <https://www.tdt.gov.pl/o-tdt/o-nas/>
42. Pokuta Poľsko. Dostupné na: <https://cuk.pl/porady/przegląd-auta#jaka-kara-obowiazuje-za-brak-przeglądu?>
43. CEPiK, Poľsko. Dostupné na: <http://www.cepik.gov.pl/>

Všetky zdroje sú aktuálne k dňu zverejnenia materiálu.



Všetky iniciatívne materiály PI nájdete na:
[https://www.nrsr.sk/web/?sid=nrsr/kancelaria/pi/oa/
materialy/pm](https://www.nrsr.sk/web/?sid=nrsr/kancelaria/pi/oa/materialy/pm)

Parlamentný inštitút
Kancelária Národnej rady Slovenskej republiky
pi@nrsr.sk
www.nrsr.sk

