Na STK zaplatíme viac

Mnohé úkony technickej kontroly sú už automatizované, ale ľudský faktor je pre posúdenie a vyhodnotenie stavu vozidla stále kľúčový. ILUSTRAČNÁ SNÍMKA: DREAMSTIME

KONTROLY

Sieť staníc technickej kontroly vozidiel sa rozšíri, ale ceny za kontroly rastú už teraz. Dôvodom sú vynútené investície do prístrojov na pracoviskách emisných kontrol.

Ministerstvo dopravy a výstavby podľa zoznamu zverejneného na stránkach rezortu udelilo zatiaľ 43 právoplatných rozhodnutí na zriadenie nových staníc technickej kontroly. Kým však začnú skutočnú činnosť nové prevádzky, majitelia vozidiel budú využívať tie doterajšie a platiť viac. Zámerom rozšírenia siete STK bolo skrátiť čas čakania a znížiť ceny vďaka väčšej konkurencii. Prevádzkovatelia sú však už tento rok nútení zvyšovať ceny za emisné kontroly kvôli vynúteným investíciám zo strany štátu – nákupu drahých prístrojov. Na niektorých miestach Slovenska sa zatiaľ nenašli záujemcovia o novú STK.

Ako sa zmenia služby

„Podľa zverejnených aktuálnych počtov nových povolení by sa mal celkový počet STK zvýšiť asi o tretinu. Niektoré nové voľné miesta zatiaľ ešte neboli využité, preto je možné, že ich počet bude ešte vyšší. Nový zákon 106/2018 okrem toho umožnil aj pridanie ďalších kontrolných liniek na už zriadených STK, čo mnohé z nich v tomto období využívajú.

Väčšia kapacita STK pravdepodobne prinesie verejnosti zvýšenie dostupnosti služieb technickej a emisnej kontroly, aspoň v niektorých regiónoch," hovorí Marián Rybianský, riaditeľ a predseda predstavenstva spoločnosti TESTEK.

„Očakávame, že počet kontrol, ktoré sa ročne v celej sieti STK na Slovensku vykonávajú, oproti minulosti klesne, pretože spod režimu pravidelných kontrol boli niektoré kategórie vozidiel vyradené. Menší počet kontrol si tak bude musieť medzi sebou rozdeliť viac STK," dodáva Rybianský. Konkurenčný tlak medzi STK sa môže nepriaznivo prejaviť v kvalite výkonu STK. Zabrániť tomu musí štát, ktorý podľa európskej smernice 2014/45/EÚ za kontroly zodpovedá, aj keď sú vykonávané súkromnými subjektmi. Pre štát bude teda nová situácia tiež náročnejšia, najmä pri zabezpečovaní štátneho odborného dozoru nad činnosťou STK.

Povinné odborné vzdelávanie

Vznik nových STK už teraz zvýšil dopyt po odbornom vzdelávaní, ktoré poskytuje spoločnosť Testek. Noví technici technickej kontroly musia absolvovať šesťtýždňové základné školenie. „Aby sme pokryli skokový nárast dopytu po nových technikoch, operatívne otvárame v našom školiacom stredisku v najbližších mesiacoch dva turnusy základného školenia, v prípade záujmu pred koncom roka aj tretí. Do konca roka tak môžeme vyškoliť až 120 nových technikov, ďalších potom priebežne v budúcom roku," objasňuje Rybianský. Novovznikajúce STK podliehajú inšpekcii plnenia podmienok, ktorú tiež vykonáva spoločnosť Testek. Kapacity príslušného oddelenia zvýšili už v predstihu, aby zvládli očakávaný zvýšený dopyt pred koncom tohto roka.

Nové aktivity spoločnosti Testek však nesúvisia len s nárastom počtu STK. Podľa zákona 106/2018 im tento rok pribudli nové povinnosti, napríklad služby pre políciu v oblasti cestných technických kontrol, pravidelné inšpekcie STK alebo spolupráca so štátnou správou pri dohľade nad dodržiavaním predpisov na STK. Ako potvrdil Marián Rybianský, na tieto činnosti museli už skôr zamestnať kvalifikovaných odborníkov, okrem toho pripravujú väčšiu investíciu do ďalšieho rozšírenia vzdelávacieho a výskumno-vývojového pracoviska. Pribudnúť by mali učebne a kancelárske priestory. Viac práce v Testeku teda očakávali a včas sa začali pripravovať.

STK budú pod kontrolou

„Donedávna podliehali STK a ich technické vybavenie komplexným inšpekciám vykonávaným našou spoločnosťou len jednorazovo, pred uvedením do prevádzky. Jednou zo zmien, ktoré priniesol nový zákon, je zavedenie pravidelných inšpekcií STK s dvojročnou periodicitou. Tak, ako podlieha technickej kontrole v pravidelnej lehote auto, bude po novom pravidelnej kontrole podliehať aj STK a jej vybavenie," vysvetľuje Rybianský. Vylúčiť by sa tým mali prípady používania zle udržiavaných, opotrebených alebo chybných zariadení, ktoré mohli negatívne ovplyvniť hodnotenie vozidla na STK.

Mnohé čiastkové úkony technickej kontroly sú síce už automatizované, ale „ľudský faktor" je pre posúdenie a vyhodnotenie technického stavu vozidla stále kľúčový. „Treba si uvedomiť, že STK je veľmi špecifickou oblasťou služieb. Pre technika technickej kontroly by spokojnosť zákazníka rozhodne nemala mať vyššiu prioritu než dodržanie predpisov." Z hľadiska predpisov kvalitné vykonanie kontroly a vyhodnotenie vozidla môže byť príčinou nespokojnosti zákazníka, najmä ak kvôli zisteným chybám nemôže vozidlo ďalej používať. Základnou zásadou technika technickej kontroly podľa Rybianského musí byť dôsledné dodržiavanie predpisov. Ich porušenie, hoci motivované snahou vyjsť v ústrety zákazníkovi, nie je prípustné, v prípade odhalenia je technik sankcionovaný. To platí aj pre STK, ktoré sú tiež sankcionované, ak nezabezpečia dodržiavanie predpisov svojimi technikmi. „Priestor na zlepšenia, ktoré by verejnosť mohla vnímať pozitívne, preto vidím skôr v čakacej lehote a možnosti rezervovať si termín na kontrolu alebo v slušnej a zrozumiteľnej komunikácii so zákazníkmi."

Znižovanie korupcie

Nový zákon 106/2018 nadobudol účinnosť 20. mája 2018. Pozornosť verejnosti si zaslúži jedna téma. „Obraz STK v očiach verejnosti nie je z minulosti dobrý, jedným z dôvodov je všeobecná mienka o korupcii rozšírenej na staniciach. Podiel na tomto stave má aj časť zákazníkov, ktorí svojimi ‚ponukami' útočia na statočnosť technikov STK. Podľa môjho názoru aj v oblasti STK pôsobí veľa čestných ľudí, ktorí negatívnym obrazom celej brandže trpia," hovorí Rybianský. Jedným z nástrojov, ktorý by mal poctivým prevádzkovateľom STK pomôcť neutralizovať korupciu medzi technikmi, je zavedenie systému protikorupčného manažérstva – ABMS podľa normy ISO 37000. Norma z roku 2016 zatiaľ nie je príliš známa. Na Slovensku budú asi prvou oblasťou s celoplošnou certifikáciou na normu ISO 37000 práve STK. Podľa informácií Testeku od zahraničných partnerov je Slovensko jednou z prvých krajín s aplikáciou normy na oblasť kontroly vozidiel. Pre existujúce STK bude zavedenie systému povinné od 20. 5. 2021, novovznikajúce ho musia mať už skôr.

> Nový zákon zavádza inšpekcie STK s dvojročnou periodicitou.
>
> **Marián Rybianský,** riaditeľ spoločnosti TESTEK

Kedy budú nové STK

„Spoločnosti, ktoré nové povolenia na zriadenie STK získali, nás postupne oslovujú. Časť z nich v prípravách už relatívne pokročila, disponujú pozemkami, budovami a majú objednané technické vybavenie. Je možné, že budú schopné otvoriť STK už koncom tohto alebo začiatkom budúceho roka. Väčšina je však ešte len na úplnom začiatku procesu a plánuje využiť väčšiu časť trojročnej lehoty, ktorú im na realizáciu zámeru dáva zákon," opisuje stav Rybianský.

V tomto období podľa neho skôr prichádza k rozširovaniu kapacít doterajších STK, či už pridávaním ďalších kontrolných liniek alebo zmenou rozsahu kontrolovaných kategórií vozidiel. STK, ktorá dosiaľ kontrolovala len ťažké úžitkové vozidlá, môže po doplnení technického vybavenia a preškolení technikov vykonávať aj kontroly ľahkých vozidiel, ktoré sú tým lukratívnejším segmentom trhu. V porovnaní so vznikom úplne novej STK ide o jednoduchší a rýchlejšie realizovateľný proces.

Veľkým problémom existujúcich aj novozriaďovaných STK, je malý záujem o pracovnú pozíciu technika technickej kontroly. Nároky na profesiu sú podľa Rybianského čoraz vyššie. Technici musia pravidelne absolvovať školenia a skúšky, ich práca je priebežne monitorovaná technickými prostriedkami vrátane kamier. Každé preukázané porušenie predpisov je sankcionované. Hoci ide o zaujímavú a perspektívnu profesiu, majú technicky vzdelaní ľudia mnoho možností uplatniť sa na porovnateľne ohodnotených pozíciách s oveľa menšími nárokmi. „Očakávame, že toto bude hlavnou prekážkou, ktorú budú musieť zriaďovatelia nových STK prekonať," dodáva na záver.

Investície a školenia

V Národnej asociácii STK je len časť staníc na Slovensku. „Je to v prvom rade profesijné občianske združenie prevádzkovateľov STK," vysvetľuje Miroslav Kobrtek, predseda asociácie STK a vedúci STK-MIKO Žilina. Biznis so stanicami technickej a emisnej kontroly je podľa neho zradný. Vyžaduje si vysoké vstupné aj priebežné náklady.

Nová legislatíva – zákon a vyhláška – priniesla okrem iného aj vynútené investície zo strany štátu. „Do prvého júla 2018 všetky pracoviská emisných kontrol museli zakúpiť a uviesť do činnosti nové prístroje na emisné kontroly s novým softvérom. Cena jedného prístroja podľa značky je 11- až 12-tisíc eur bez DPH. Vyhláška priniesla nové druhy školení, skúšok, vyžaduje si to upraviť mzdy technikov nahor, lebo je obrovský problém zohnať, vyškoliť a dobre zaplatiť pracovníka na technické a emisné kontroly," hovorí Miroslav Kobrtek.

Niektoré stanice podľa jeho slov zvyšovali ceny kontrol už v auguste a niektoré od prvého septembra. „To nie je všetko, lebo k 1. júlu budúceho roku budú ďalšie vynútené investície do meracích prístrojov a hlavne nové rozširovanie kamerových systémov na výkon emisných kontrol – nové pohľadové a priebežné kamery. Je reálny predpoklad potvrdený praxou, že znova sa v krátkom čase budú zvyšovať ceny za výkon technických a emisných kontrol a rozšírenie počtu staníc tento proces neovplyvní, lebo aj nová stanica toho bude musieť kúpiť ešte viac ako doterajšie, varuje Miroslav Kobrtek.

Marta Svítková