

O technickej kontrole kolujú myty

ROZHовор

Zmyslom technickej kontroly nie je zaplatiť poplatok, len aby sa vozidlo mohlo ďalej používať. Jej účelom je odhaliť vázne a nebezpečné chyby vozidla, tvrdí Marián Rybiánský, riaditeľ a predseda predstavenstva spoločnosti TESTEK.

Marta Svitková ©hn
marta.svitkova@mafraslovakia.sk

Vaša spoločnosť sa vlastní pripravovala preškolit väčšie množstvo technikov pre stanice technickej a emisnej kontroly. Aký bol záujem o vzdelávanie?

Základné školenie na získanie kvalifikácie technika technickej kontroly u nás v roku 2018 absolvovalo 97 osôb. Limitom nebola kapacita nášho školiaceho strediska, ale počet prihlásených. V minulosti sa počty vyškolených nových technikov pohybovali v rozmedzí 90 až 120 osôb ročne. Záujem o kvalifikáciu teda minulý rok nevybočil z trendu predchádzajúcich rokov. V roku 2019 je situácia úplne iná. Za prvý polrok sme vyškobili 78 nových technikov, v troch jeseniných turnusoch očakávame vyškolenie asi stovky ľudí ďalších.

Bude teda dostatok kvalifikovaných technikov?

Zaujímavé je porovnanie počtu vyškolených osôb s počtom aktívnych technikov. V druhej polovici roka 2018 sme zaznamenali pokles počtu aktívnych technikov, ten sa však už v prvej polovici roka 2019 podarilo vykriť príčinu nových vyškolených ľudí. K 1. 7. 2019 bolo na všetkých STK na Slovensku 826 aktívnych technikov. To je len

Domnievame sa, že okrem bežných príčin ako osobné a zdravotné dôvody či odchody do dôchodku, zohralo svoju úlohu aj sprísnenie dohľadu nad dodržiavaním predpisov pri technických kontrolách. Povolanie technika sa tak stalo pre niektorých ľudí menej atraktívny.

Motoristická verejnosc' by mala získať tým, že pribudnú nové stanice technickej kontroly. Bude fungovať zdravá konkurencia?

Zvýšenie konkurenčie bolo jedným z deklarovaných cieľov ministerstva dopravy a výstavby v minuloročnej čiastočnej liberalizácii trhu s technickými kontrolami. Príprava a otvorenie novej stanice je dlhodobý proces, preto zatiaľ vznikli len dve. V súčasnosti je na Slovensku 148

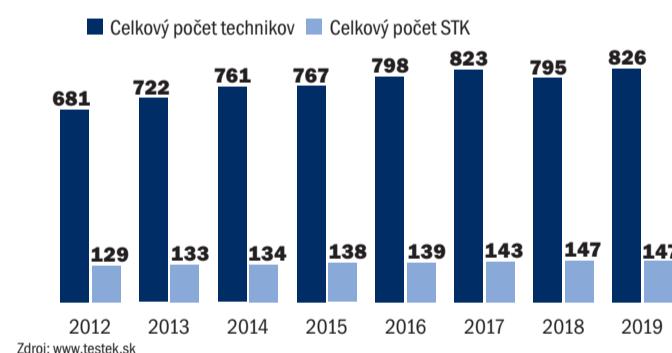
STK. V štádiu zriaďovania, s právoplatným povolením je ďalších 54. Dôsledky rozšírenia siete sa zatiaľ nemali ako prejav. Vyčkajme na vývoj v roku 2020, keď by mal počet nových staníc významne narásť.

Bolo verejným tajomstvom, že vozidlá v minulosti neraz prešli kontroloou, aj keď neboli v poriadku. Teraz to už nie je možné kvôli „novým“ postupom?

Posledné podstatnejšie zmeny postupov pri technickej kontrole sa udiali ešte 20. mája 2018.

Počet technikov a staníc technickej kontroly

(v rokoch 2012 až 2019)



o troch viac, ako na začiatku roka 2018. Napriek pomerne veľkému počtu vyškolených technikov a na rozdiel od predchádzajúcich rokov neprišlo v roku 2018 k významnejšiemu nárastu personálnych kapacít existujúcich staníc, skôr sa priebežne zapĺňali miesta po odchádzajúcich ľuďoch. Počet zariadení pritom zostal približne rovnaký, nové vznikajúce STK v minuloročnej čiastočnej liberalizácii trhu sú až na dve výnimky stále ešte len v procese prípravy.

Prečo chýbajú ľudia v tejto žiadanej profesii a odchádzajú do iných odvetví?

Nešlo o všeobecný nedostatok pracovníkov na STK na celom Slovensku. Medziročný pokles celkového počtu technikov na Slovensku predstavoval na konci roka 2018 menej ako 3,5 percenta a v súčasnosti už ich počtom prekonávame úroveň spred roka 2018. Problémy boli skôr lokálne, v niektorých regiónoch a mestách, pretože STK väčšinou prevádzkujú malé spoločnosti s obmedzenými personálnymi zdrojmi. Odchod hoci jedného alebo dvoch technikov z malej stanice vždy spôsobí prevádzkové problémy. Vyškolenie nových ľudí, nielen na technické, ale aj na emisné kontroly trvá mesiace.

V čom je teda problém?

V skutočnosti sa udialo len to, že technici v obave z odhalenia že nedodržujú predpisy, začali pracovať dôslednejšie. Tak, ako mali aj „po starom“, pred májom 2019. Prejavilo sa to spomalením práce väčšiny STK, čo verejnosť, ziaľ, pocítila ako zníženie dostupnosti služieb kontroly vozidiel. V posledných týždňoch sa situácia vo väčšine okresov vrá-



Súčasťou kontroly na staniciach STK je aj správne nastavenie svetlometov vozidla.

SNÍMKA: TASR/M. KAPUSTA

priamo ovplyvňujú bezpečnosť cestnej premávky.

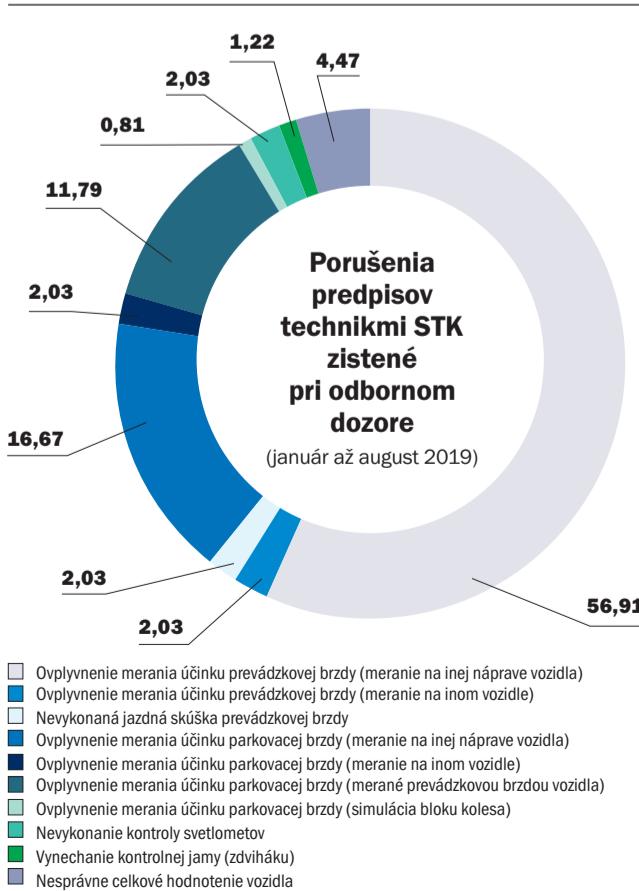
Aké nedostatky ste najčastejšie zistili?

Predmetom našej inšpekcie je väčšinou len niekoľko náhodne vybraných, relativne nedávnych dní z činnosti kontrolované STK. Spravidla nachádzame u konkrétnego technika alebo viacerých technikov tej istej STK opakujúci sa rovnaký model správania a rovnaký typ porušení predpisov. Nejde teda o jedinelé prípady, vyskytujúce sa na kontrolované STK sporadicke, raz za dlhé obdobie. Rovnako nejde ani o prípady občasného vynechania niektoré časti kontroly z nedbanlivosti. Ziaľ, v prípade pomerne veľkej skupiny technikov technickej kontroly sa zdá, že ide skôr o bežnú prax, keď napríklad údaje z merania na vozidlách, na ktorých brzdy nefungujú tak, ako majú, aktívne a zámerne menia, aby sa zdalo, že brzdia dostatočne. Skutočný počet kontrol zmanipulovaných týmito technikmi pravdepodobne mnohonásobne presahuje počet dokumentovaných prípadov. Rozšíreniu nekalých praktík na STK v minulosti veľmi napomohlo to, že štát nemal dostatočné technické prostriedky, nástroje a kapacity na efektívny dohľad nad ich činnosťou. Obávame sa, že snaha vrátiť sa späť do tohto stavu môže byť jednou z príčin iniciatív smerujúcich k zrušeniu používania zariadení monitorujúcich priebeh kontroly alebo ich nahradeniu menej efektívnymi metódami dozoru.

Zvyšok tvorili vynechanie kontroly nastavenia svetlometov, podvozku alebo náprav a nesprávne hodnotenie technického stavu vozidla. Napriek medializovaným tvrdneniam niektorých technikov a prevádzkovateľov STK, v ziaľnom z riešených prípadov nešlo o administratívne pochybenia technikov alebo STK. Ich argumenty o šikanovaní kvôli nepodstatným porušeniam preto nie sú korektné, ak, samozrejme, nepovažujeme nefungujúce brzdy vozidiel za administratívnu chybu. Náš odborný dozor je zameraný na skontrolovanie tých častí vozidla, ktoré

Čo ukázali kontroly „kontrolór“, majú opodstatnenie?

Od januára do augusta 2019 sme vykonali odborný dozor nad 29 stanicami technickej kontroly. Analýzou zaznamenaných údajov z meraní a videozáznamov sme na dvadsaťtich z nich zistili a zdokumentovali 246 závažných porušení predpisov technikmi. Väčšina, až 61 percent, sa zatiaľ zjavne zámerne manipulácia s meraním účinku prevádzkovej brzdy. Približne 31 percent odhalených porušení sa týkalo zámernej manipulácie s meraním účinku parkovacej



Ako vychádza porovnanie so zahraničím?

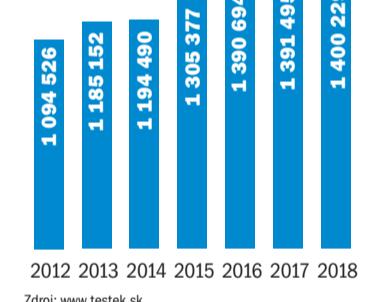
V Nemecku predstavoval podľa správy úradu Kraftfahrt-Bundesamt podiel vozidiel s väzonymi a nebezpečnými chybami pri technických kontrolách v roku 2017 približne 20 percent. Rozsah a požiadavky kontroly sú založené na jednotnej legislatíve EÚ a preto priamo porovnatelné so slovenskými. Zmyslom technickej kontroly nie je zaplatiť STK alebo technikovi poplatok, len aby vozidlo mohlo byť ďalej používané. Ziaľ, tak bola mnohí dosiaľ vnímaná. Jej účelom v skutočnosti je odhaliť vázne a nebezpečné chyby vozidla a umožniť jeho návrat do normálneho režimu používania až po ich odstránení.

Vzniknú prevádzkovateľom staníc technickej a emisnej kontroly ďalšie náklady kvôli novému zákonom?

Celý systém dohľadu nad kontroknosťou vykonávania kontroly vozidiel zahŕňa okrem dozoru nad technickými kontrolami aj ďalšie nástroje. Sú to pravidelne inšpekcie zamerané na zariadenia STK alebo dohľad nad subjektmi, ktoré kalibrujú zariadenia staníc. Prevádzkovateľom sú založené zo zákona 106/2018 a jeho vykonávacích vyhlášok už viac ako rok známe technické zariadenia, ktoré si budú musieť zadávať, aj lehoty, v ktorých nimi budú musieť stanice vybaviť. S nákladmi teda pravdepodobne vo svojich rozpočtoch rátajú. Treba zdôrazniť, že tieto na STK

Celkový počet vykonaných kontrol za rok

(v rokoch 2012 až 2018)



novozavádzané zariadenia väčšinou nesúvisia s dozorom nad stanicou, ale priamo s kontroly vozidla. Prevádzkovatelia sa viač obávajú nárastu mzdových nákladov. Nároky na technikov technickej kontroly rastú, v poslednom čase možno ani nie tak odborné, ako skôr morálne. Zákon je nastavený tak, že korupčné správanie jedného technika môže v niektorých prípadoch viest až k zrušeniu celej stanice. Ako si mnohé firmy konečne začínajú uvedomovať, dostatočnú odolnosť voči korupcii možno len ľahko očakávať u nedostatočne zaplatených technikov. Okrem toho naďalej pretrváva veľký dozvad na technicky vzdelených pracovných silách, ich mzdové nároky stále rastú. To všetko sa môže odzrkadiť v náraste cien za technické kontroly.

Vyzerá to tak, že prínes kontroly začali odstavovať z premávky viac vozidiel?

Tých prevádzkovateľov STK a technikov, ktorí dokážu vykonávať kontroly poctivo, treba vyzdvihnuť, lebo to je v prostredí s tak rozšíreným výskytom nekalých praktík mimoriadne ťažké. Konkurenčné prostredie, v ktorom si zákazník vyberá poskytovateľa služby podľa kvality alebo ceny, môže pri kontrolách vozidiel fungovať len vtedy, ak nekalé praktíky eliminujeme. Inak túto poctivú v konkurencii s nepočítivými neobstoja. Spoločné úsilie štátnych orgánov vykonávajúcich dozor nad STK, z nich predovšetkým ministerstva dopravy a výstavby, a našej spoločnosti začína v poslednom čase prinášať preukázateľné výsledky. Vidno to aj na základných štatistických ukazovateľoch za celú sieť staníc. Kým ešte v roku 2018 bol počet neúspešných vozidiel s väzonymi alebo nebezpečnými chybami pri technickej kontrole 5 až 6 percent, v súčasnosti je to 14 až 15 percent, a to bez výraznejšej zmeny kritérií hodnotenia alebo postupov kontroly vozidiel.

Čo považujete za dôležité pri kontrolách kamiónov a nákladných vozidiel?

Aj pri ťažkých úžitkových vozidlach sa na STK stretávame s tým istými negatívnymi javmi. Odhalili sme prípady, keď na návesovej súprave neboli pri technickej kontrole brzdy, svetlometry alebo podvozok vôbec kontrolované. Dôsledky v cestnej premávke môžu byť tragicke. Je potrebné, aby si aj prevádzkovatelia takýchto vozidiel uvedomili, že nezávislá a korektné vykonávanie technická kontroly je aj v ich straní. Tlak na to, aby bol technik pri kontrole benevolentnejší, často vychádza práve z ich strany.