

Obzretie sa za problémami s dostupnosťou služieb STK v máji a júni 2019

Krátka rekapitulácia

Po pár mesiacoch už možno s odstupom času presnejšie analyzovať príčiny nedávnych problémov s dostupnosťou služieb STK. Na úvod krátka rekapitulácia udalostí. Z pohľadu verejnosti ako keby v druhej polovici mája 2019 náhle klesla výkonnosť siete všetkých STK na Slovensku. Tí, ktorí sa chceli objednať na kontrolu, boli odkazovaní na najbližšie voľné termíny až o niekoľko týždňov. Pod vplyvom správ v médiách začali o termín na STK postupne žiadať aj tí, ktorým mala platnosť kontroly vypršať omnoho neskôr - o niekoľko týždňov, mesiacov, v extrémnych prípadoch aj o rok. Prichádzalo k zahlcovaniu objednávacích systémov STK a posunu voľných termínov ďalej a ďalej do budúcnosti. Táto vnútorná dynamika krízy spôsobovala, že problémy zasahovali čoraz viac majiteľov vozidiel. Nespokojnosť verejnosti rástla a niektoré médiá sa začali predháňať v označovaní príčin a vinníkov, žiaľ väčšinou nesprávnych.

Čo sa udialo v skutočnosti, bolo to, že 20. mája 2019 uplynula zákonom č. 106/2018 stanovená prechodná lehota na modernizáciu kamerových systémov monitorujúcich priebeh technických a emisných kontrol. Pre technické kontroly pribudla oproti starej konfigurácii používanej už od roku 2013 k minimálne trom dovtedajším kamerám jedna navyše, predĺžila sa tiež lehota na ukladanie videozáznamu. Postupy a kritériá používané pri kontrolách sa k tomuto dátumu nezmenili vôbec. Samotné monitorovanie priebehu kontroly, tak ako predtým, naďalej prebieha automaticky, bez potreby zásahu technika počas kontroly. Nepribudli ani žiadne nové administratívne procesy, ktoré by technika alebo prevádzkovateľa STK mohli zaťažovať viac ako v minulosti.

Ludský faktor

Ak máme identifikovať skutočné príčiny zahltenia kapacity STK, je potrebné začať skúmaním konania dvoch skupín hlavných aktérov – technikov technickej kontroly a zákazníkov STK. Na prvom diagrame pripojenom na konci tohto článku vidno vývoj počtu vykonaných technických kontrol na celom Slovensku po jednotlivých kalendárnych týždňoch v rokoch 2018 a 2019. Podľa neho už týždeň pred 20. májom 2019, bez akejkolvek zjavnej príčiny, prichádza k skokovému nárastu záujmu o vykonanie technickej kontroly. Zdá sa, že pomerne veľká skupina prevádzkovateľov vozidiel, disponujúca informáciami o chystanom rozšírení kamerových systémov STK a pracovísk emisnej kontroly, ešte chcela využiť „poslednú príležitosť“. Pravdepodobne sa domnievali, že sa im môže podariť prejsť kontrolou jednoduchšie, vďaka staršími kamerovými systémami ťažšie odhaliteľnej benevolentnosti technikov.

A mali skutočne pravdu. Ako vidno na ďalšom diagrame, zobrazujúcom podiel neúspešných vozidiel pri technických kontrolách, okolo 20. mája prichádza aj tu ku skokovej zmene. Podiel neúspešných narástol v priebehu niekoľkých dní z 10 % na 15 %, a to bez akéhokoľvek sprísnenia postupov alebo kritérií posudzovania technického stavu vozidiel. Išlo o dôsledok čisto psychologického pôsobenia vylepšenia kamerových systémov na správanie sa technikov. Veľmi podobné spontánne sprísnenie hodnotenia vozidiel technikmi sme zaznamenali už v roku 2013, pri zavedení prvej generácie kamerových systémov. Vtedy prvotný „šok“ technikov po pár mesiacoch opadol a podiel neúspešných vozidiel opäť klesol. Na konci septembra 2019 pozorujeme podobný efekt, podiel neúspešných klesol z rekordne vysokých májových a júnových hodnôt na približne 13 %.

Spúšťačom májovej krízy teda bola v prvom rade kombinácia skoršieho príchodu „prezieravých a informovaných“ majiteľov vozidiel a nárastu podielu neúspešných pri technických kontrolách. Tí neúspešní totiž musia následne na opakovanú kontrolu, po 20. máji v počtoch výrazne prevyšujúcich počty známe z minulosti, ako vidno na ďalšom diagrame. To opäť znižuje dostupnú kapacitu siete STK, ktorá na to nebola dimenzovaná.

Pohľad STK

Médiá problémy STK samozrejme zaregistrovali a hľadali príčiny. Pýtali sa technikov a prevádzkovateľov STK, ako odpoveď často dostávali nie celkom pravdivé informácie o údajných zmenách postupov technickej kontroly alebo súvisiacej administratívy, a bez overenia ich žiaľ aj zverejňovali. Časť argumentov, ktoré vtedy odzneli, ale istý reálny základ mala. Napríklad nedostatočné personálne kapacity niektorých STK. Jedným z dôsledkov zavedenia novej legislatívy v roku 2018 bol odchod časti technikov z STK. Zákon č. 106/2018 zaviedol s účinnosťou už od 20. mája 2018, teda rok pred týmito udalosťami, rozšírenie dohľadu nad kontrolami a sprísnenie súvisiacich sankcií. Povolanie technika tým prestalo byť pre niektorých až tak atraktívne. Na konci roka 2018 sme zaznamenali medziročný pokles celkového počtu technikov na slovenských STK o približne 3,5 %. V máji 2019 už ale boli úbytky na celoštátnej úrovni vykryté novo vyškolenými technikmi, celkový počet technikov sa dostal na pôvodnú úroveň. V niektorých okresoch, kde nedokázali stavy technikov včas doplniť, však lokálny nedostatok personálnych zdrojov skutočne kapacitu STK počas májovej krízy a po nej výrazne znižoval. Rozšírením dozoru nad STK narástla aj pravdepodobnosť odhalenia nedodržiavania predpisov. Niektorí technici reagovali zdĺhavejším vykonávaním kontrol, čo na niektorých STK zasa zvýšilo časové nároky na kontrolu. Opäť však dáta za celé Slovensko výraznejšie zmeny priemerného času potrebného na vykonanie kontroly nepreukázali. Tieto faktory vyzdvihované STK a často citované médiami sa na problémoch spolupodieľali, ale len lokálne, v niektorých regiónoch Slovenska.

Nejednotné objednávanie

Osobitnú zmienku si zaslúži objednávanie sa na STK. Médiá ako test toho, či STK stíhajú vykonávať kontroly, využívali pokusy objednať sa na kontrolu vo vybraných regiónoch, či už cez internet alebo telefonicky. Často dostávali šokujúce odpovede o najbližších voľných termínoch až o niekoľko mesiacov. Nešlo práve o najšťastnejšie zvolený indikátor dostupnosti služieb STK, pretože práve objednávanie sa na kontrolu je zhodou okolností jednou z mála súčastí agendy STK bez jednotnej úpravy a regulácie. Väčšina STK funguje tak, že len časť svojej kapacity poskytuje na objednanie sa vopred. Zvyšok ponúka zákazníkom prichádzajúcim počas dňa bez objednania sa, tých vybavuje priebežne, s kratším či dlhším čakaním. Pomer medzi oboma spôsobmi vybavenia zákazníkov závisí na obchodnej stratégii konkrétnej STK. Spravidla je daný okrem aktuálneho dopytu po službách aj konkurenčným prostredím v konkrétnom meste alebo okrese.

Aj samotný systém objednávanie je na STK zabezpečený rôznymi spôsobmi. Štát ponúka prevádzkovateľom STK možnosť zdarma využívať objednávací systém zahrnutý v ním prevádzkovanom tzv. jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave, mnohé STK však preferujú vlastné informačné systémy a niektoré ešte stále používajú rôzne formy ručne vedenej rezervácie termínov. Pri takejto rôznorodosti nemožno zabrániť duplicitám v objednávaní. Zákazníkom STK len ťažko možno vyčítať, ak sa pod vplyvom poplašných správ objednávajú pre istotu na dvoch, troch alebo viacerých STK naraz. V navzájom nesynchronizovaných objednávacích systémoch to však zbytočne blokuje miesta a odsúva voľné termíny ďalej do budúcnosti. Chýbajúca centrálna regulácia objednávanie na kontrolu sa pri extrémnom nápre na kapacity STK ukázala ako jeden z faktorov spolupodieľajúcich sa na vzniku tohtoročnej krízy.

Prognóza

Vráťme sa späť k prvému grafu s počtami kontrol po jednotlivých kalendárnych týždňoch. Začiatkom roka 2019 nič nenasvedčovalo tomu, že môže nastať zahľtenie kapacít siete STK. Absolútne počty kontrol boli oproti roku 2018 dlhodobu nižšie, predovšetkým kvôli zrušeniu povinných kontrol pre ľahké prípojné vozidlá do 750 kg k 20. máju 2018. V máji a júni 2019 sa situácia úplne obrátila a zažili sme extrémny nápor na existujúce kapacity STK.

V nasledujúcich týždňoch roka 2019 už v grafe vidno takmer presnú kópiu minuloročného trendu vrátane všetkých výkyvov. Absolútne počty vykonaných kontrol sú ale oproti roku 2018 vyššie, predovšetkým vďaka nárastu potreby opakovaných kontrol.

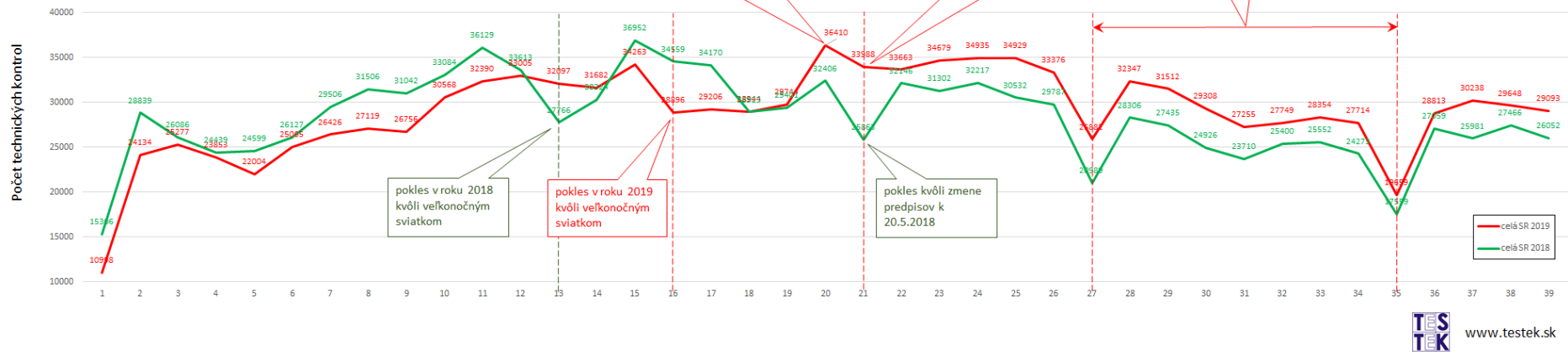
Zdá sa, že STK jesenný nárast dopytu po tradične slabších dovolenkových mesiacoch zatiaľ zvládajú. Počty kontrol na jeseň spravidla nedosahujú úroveň jarných mesiacov a zimné mesiace sú vždy pre STK najslabšie. Dostatočnosť kapacít siete STK tak pravdepodobne preverí až jar 2020. Vtedy by už mala fungovať aj časť z očakávaných približne päťdesiatich nových STK, ktoré sú v procese zriaďovania. Okrem toho ministerstvo dopravy pristúpilo na väčšinu návrhov prevádzkovateľov STK združených v Národnej asociácii STK smerujúcich k uľahčeniu ich situácie. Zmeny by mali napríklad zvýšiť dostupnosť kvalifikovaných pracovných síl, odbúrať niektoré administratívne záťaže alebo zmierniť sankcie v niektorých špecifických situáciách. Zaviesť do praxe by sa mali prostredníctvom vládneho návrhu novelizácie zákona č. 106/2018 a jeho vykonávacích predpisov s účinnosťou od 1. januára 2020.

Všetko nasvedčuje tomu, že na jar 2020 bude celkový komplex zabezpečujúci vykonávanie kontroly vozidiel na Slovensku iný oproti stavu na jar 2019. Vďaka novým STK výkonnejší, vďaka legislatívnym zmenám pružnejší. A tým snád' aj odolnejší voči takým neočakávaným krízam, akú sme zažili prednedávnom.

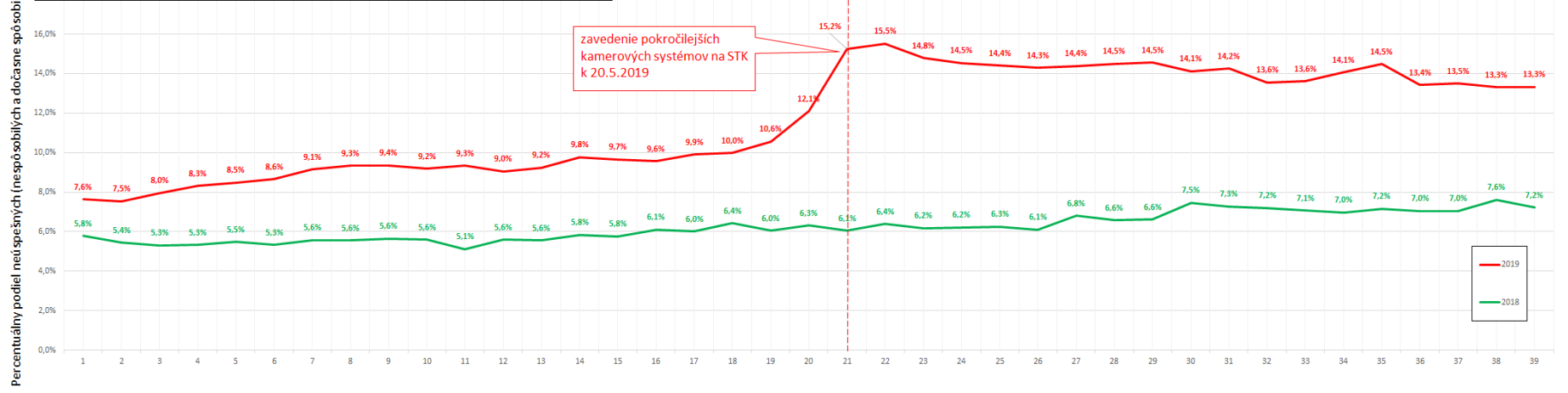
Marián Rybianský

TESTEK, a.s., technická služba technickej kontroly

Počet technických kontrol podľa kalendárnych týždňov v rokoch 2018 a 2019
(údaje za celú sieť STK v Slovenskej republike)



Percentuálny podiel neúspešných vozidiel pri technických kontrolách pravidelných podľa kalendárnych týždňov v rokoch 2018 a 2019
(údaje za celú sieť STK v Slovenskej republike)



Počet technických kontrol opakovaných podľa kalendárnych týždňov v rokoch 2018 a 2019 (údaje za celú sieť STK v Slovenskej republike)

