

Vážený pan ministr  
doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA  
Ministerstvo dopravy  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

Vaše číslo jednací **27/2019-510-LD/17** a **27/2020-510-LV/17**

V Kosmonosech, dne 24. dubna 2020

Vážený pane ministře,

jménem **Asociace emisních techniků a opravářů, z.s.** (dále jen "**ASEM**"), Vám zasíláme tento otevřený dopis s důležitými dotazy, týkající se oblasti technických prohlídek vozidel, jež podléhají zákonu 56/2001 Sb. který je v současné době v mezirezortním připomínkovém řízení do 28. 4. 2020. Vaše číslo jednací je 27/2019-510-LD/17 a 27/2020-510-LV/17.

Pro Vaší informaci, jsme zájmovou organizací, jejímž hlavním cílem je udržitelný stav emisí pocházejících z dopravy motorových vozidel a ze zdrojů se spalovacími motory.

Působíme na maximální využití současných technologií a jejich udržování v takovém technickém stavu, aby ohrožení zdraví obyvatel a zatížení životního prostředí v důsledku emisí z těchto zdrojů bylo co nejmenší, jelikož právě špatně udržované či dokonce zmanipulované emisní systémy ve vozidlech, mají značný, leč zbytečný podíl na škodlivých emisích, jež představují velký zdravotní problém pro lidské zdraví ve městech.

Současně se proto snažíme rozvíjet i obor autoopravenství propojený na emisní měření, které jsou z odborného přesvědčení nezbytné k dosažení potřebného stavu, resp. k docílení vyšší kvality odváděné práce v autoservisech a stanicích měření emisí (SME).

ASEM je taktéž současně členem odborné pracovní skupiny MDČR, která je svolávána k řešení úprav podmínek pro technické prohlídky vozidel na stanicích technické kontroly (STK) a stanicích měření emisí (SME).

**Dne 27. 3. 2020 jste za MDČR předložil do mezirezortní připomínkové řízení vládní návrh novely zákona,** kterým se mění mimo jiné i zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který se výše uvedené oblasti pravidelných a státem povinných technických prohlídek vozidel bezprostředně týká.

**S ohledem na to, že zmíněný zákon 56/2001 Sb. v oblasti technických prohlídek dlouhodobě vytváří nerovné podnikatelské prostředí s vysokým korupčním potenciálem, které se ve značné míře neblaze podepisují na kvalitě technických prohlídek samotných, a přitom je současný vládní návrh novely zákona neřeší, zasíláme Vám tento otevřený dopis s konkrétními otázkami, na které bychom chtěli znát odpověď.** Otevřenou veřejnou formu komunikace volíme proto, jelikož podobné dotazy nedostáváme jen od našich členů, ale též od veřejnosti, kterou chceme tímto dopisem o našich krocích uvědomit.

Abychom Vám před Vaší odpovědí přiblížili oblast technických prohlídek naší perspektivou, resp. na základě námi shromážděných informací, připojujeme k tomuto dopisu i stručnou prezentaci, jenž vysvětluje informace v širším kontextu a poukazuje na slabá místa v systému technických prohlídek, která jsou zároveň příležitostí ke zlepšení stavu do budoucna. Zlepšením stavu přitom nemyslíme jen zkrácení čekacích front na STK a snížení další zátěže jak pro majitele vozidla i autoservisy, jak často bývá skloňováno. Naše připomínky považujeme za zásadní, jelikož jsme přesvědčení, že současné i navrhované znění zákona

- (A) není v souladu s předpisy a právem Evropské unie, a to zejména se směrnicemi 2014/45/EU a 2006/123/ES,
- (B) má negativní hospodářský a finanční dopad, a to jak na státní rozpočet, tak i ostatní veřejné rozpočty,
- (C) má silně negativní dopad na životní prostředí a zdraví obyvatel ve městech
- (D) má negativní dopad na podnikatelské prostředí v České republice, přičemž diskriminuje OSVČ a malé podniky v oblasti autoopravárenství a měření emisí bez oprávnění provádět technické prohlídky, či je alespoň zajistit v jejich místě podnikání,
- (E) a v neposlední řadě zvyšuje korupční riziko v oblasti technických prohlídek vozidel, na úkor jejich kvality, resp. na úkor bezpečnosti obyvatel a ochrany spotřebitele.

**Věříme že si samo Ministerstvo po přečtení tohoto dopisu a shlednutí příloh nakonec rádo ujasní odpovědi na naše následující dotazy. Za odpovědi předem děkujeme.**

### **Dotazy k návrhu novely zákona 56/2001 Sb.:**

- (1) Proč MDČR nezahrnulo do nynějšího vládního návrhu novely zákona 56/2001 Sb. změny navrhované v předchozím poslaneckém návrhu novely, který byl Ministerstvem dopravy legislativně zpracován a dne 27. 3. 2019 odeslán poslancům, dle přílohy 1 tohoto dopisu? Jde o část textu černou barvou.
- (2) V případě, že MDČR návrhy dle bodu (1) nehodlá do současného vládního návrhu novely zahrnout, jak obě tyto oblasti nově hodnotí? Prosíme přitom o oddělenou odpověď k oběma oblastem, tedy
  - (a) k principu regulace počtu stanic technické kontroly v regionech
  - (b) a k ustanovení v zákoně, podle kterých má mít linka předepsaný počet stání a délku linky.
- (3) Z našich informací, které se potvrdili i na nedávné konferenci o deregulaci STK, jenž se konala dne 18. 9. 2019 ve velkém jednacím sále poslanecké sněmovny, vyplývá, že

se princip regulace počtu stanic technické kontroly dle bodu (2,a) neslučuje s unijním právem, resp. se Směrnicí evropského parlamentu a rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu. Od zástupců MDČR dokonce zaznělo, že je úřad rád, že tento bod komise EU ještě zatím neřešila a MDČR tak nepoložila dotaz jak je zabezpečeno plnění unijních zásad ve vztahu k této oblasti. Nechalo si MDČR vypracovat právní analýzu, aby bylo jasné, zda znění zákona 56/2001 Sb. není v rozporu s unijním právem? Pokud nechalo, můžeme tuto analýzu získat? Pakliže nenechalo, jak MDČR tuto oblast hodnotí a bude případně dále postupovat?

- (4) Jak hodnotíte naše připomínky k novele zákona, které se týkají definice střetu zájmů a regulace trhu vzdělávání kontrolních techniků? Tyto najdete taktéž v příloze 1 a jsou vypsány modře.
- (5) Existuje v ČR skutečně problém, který se zákon 56/2001 Sb. snaží řešit současnou definicí o střetu zájmů? Kolik např. stížností na kontrolní techniky obdrželo v minulosti MDČR s informací, že závada byla smyšlená, z čehož by bylo možné se domnívat, že si závadu kontrolní technik vymyslel, aby se posléze v roli servisního technika mohl nečestně obohatit na její opravě? Z našeho pohledu vidíme mnoho jiných střetů zájmů, které kvalitu technických prohlídek ovlivňují spíše v opačném směru, tedy aby vozidlo kontrolou prošlo. K tomu jsou ostatně samotné STK, které stát reguluje a které žijí jen z prodeje kladných protokolů, systémově motivováni.
- (6) Dle prohlášení dřívějšího Ministra dopravy Dana Ťoka po návštěvě Bruselu, by se měla technická prohlídka v budoucnu sloučit do jednoho aktu prováděného jedním technikem na tomtéž vozidle od začátku až do konce prohlídky. Tento model, kdy se neodvratně musí SME spojit s STK, plánoval Ťok zavést již do roku 2022. Stále tento krok MDČR plánuje? Pokud ano, je si vědomo dalšího skokového úbytku kontrolních míst pro měření emisí z čísla nyní ca.800 na nulu? Nechtě si MDČR prosím udělat bilanci o úbytku počtu emisních stanic v posledních letech, které fungují již od roku 1993. Jde o stanice navázané na autoopravny, které bude stát pro nápravu současného stavu potřebovat. Pokud samostatné SME zaniknou, hrozí celému již dnes značně poddimenzovanému systému kolaps.
- (7) Jaký postoj zaujímá MDČR k naší argumentaci vyplývající z příloh 2 až 5? Má MDČR případně nějakou svou strategii či koncept jak zlepšit stav technických prohlídek v ČR? Je možné podobný strategický dokument získat?
- (8) Dne 13. března 2020 jsme MDČR doručili připomínky k novele vyhlášky (č. j. 3/2020-150-LEG/8). Obdržíme od MDČR odpověď na naše připomínky? Oproti současnému návrhu zákona jsme v případě návrhu novely vyhlášky byli Ministerstvem dokonce i vyzváni k podání připomínek v rámci mezirezortního připomínkového řízení. To skončilo teprve nedávno a [informovali jsme o něm zde](#).

Pevně věříme, že Vám budoucnost českého autoopravárenství, kvalita vozového parku ČR a nakonec i životní prostředí a zdraví obyvatel měst není lhostejné, a těšíme se na Vaší reakci.

Analýz dat z IS-TP jinak chystáme v blízké době více a samozřejmě Vám je doručíme. Čekáme jen na dodání zbylých dat od MDČR, dle našich dřívějších žádostí o poskytnutí informací, které doposud nebyly zcela naplněny. S odborem 150, který nám první data poskytl jsme však v kontaktu a je předjednáno i periodické předávání dat v měsíčních intervalech, které by přineslo další zajímavé ukazatele a trendy v čase.

Děkujeme předem za spolupráci.

S uctivým pozdravem,

**Michal Fleischhans**

Ředitel, Asociace emisních techniků a opravářů, z.s.

[michal.fleischhans@asem.cz](mailto:michal.fleischhans@asem.cz)

+420 777 657 762

**Seznam příloh:**

- Příloha 1 - Poslanecký návrh novely zákona (černě) s dalšími připomínkami ASEM (modře)
- Příloha 2 - Prezentace ASEM: Snižme škodlivé emise o 1/3 do 2025
- Příloha 3 - Úvodní analýza IS-TP v měření emisí za r. 2018
- Příloha 4 - Zpráva o technickém stavu vozového parku na území Prahy za rok 2017
- Příloha 5 - Prezentace o zdravotních následcích z škodlivých emisí z dopravy