

Parlament České republiky

Poslanecká sněmovna

Sněmovní 4

118 26 Praha 1 - Malá Strana

k rukám Ing. Zuzany Ožanové, zpravodaje
 členů hospodářského výboru

V Kosmonosech dne 13. února 2018

Věc: **Připomínky Asociace emisních techniků a opravářů, z.s. (dále jen „ASEM“) k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony**

A. OBECNÉ PŘIPOMÍNKY:

Směrnice 2014/45-EU sice ponechává prostor členskému státu pro úvahu, jaké typy subjektů budou technické prohlídky provádět (**zda veřejnoprávní korporace nebo soukromoprávní subjekty**), avšak v České republice je aktuálně nastaven systém hybridní a nesprávný, neboť u nás neprovádějí technické prohlídky veřejnoprávní korporace, ale soukromé subjekty ve státém zřízeném diskriminačním prostředí, v rámci kterého dochází k porušování volné soutěže a diktování nesmyslných požadavků v čele s neopodstatněnou podmínkou velkokapacitní formy STK. Paradoxem je, že z nevysvětlitelných důvodů je zde zcela odlišný režim pro měření emisí, kde přítomnost soutěže a konkurence vytvořila zdravé prostředí.

Podobný systém je v rámci Evropy zcela ojedinělý, přičemž je způsobený tím, že už historicky u nás byly STK diskriminačním způsobem regulovány a jejich forma smí být jen velkokapacitní (nejméně pro 3 vozidla, a ne kratší než 26 metrů), což nikde jinde v Evropě neexistuje. Německo má 36.230 kontrolních míst, Velká Británie přes 26.000 kontrolních míst a z toho jen zlomek velkokapacitních, zatímco v ČR je provozováno “jen” 369 velkokapacitních (zdroj.MDČR, leden 2018), protože jiná forma než “velkokapacitní” není zákonem povolena. S tím souvisí i enormní dopravní zátěž okolí těchto velkokapacitních STK, zatímco jinde v Evropě jsou kontrolní místa téměř v každém servisu (z celkového počtu 37.740 autoopraven tuto službu poskytuje 36.230 HU/AU-kontrolních míst – viz. příloha “09-AU_Maengelstatistik-2017.pdf”)

Je třeba vnímat reálnou situaci a v rámci přijímání příslušných právních předpisů přihlédnout také ke skutečnosti, že zatímco u nás se podíl emisně nevyhovujících vozidel pohybuje okolo 2,34 % (leden 2018 dle MD), u našich západních sousedů je se stejnými přístroji tento podíl téměř třikrát vyšší (6,4%), což objektivně nemůže vypovídat o skutečném stavu dvakrát starších vozidel, tedy je zcela zřejmé, že aktuální systém je nastaven zcela nefunkčně a špatně pouze v zájmu regulací chráněných majitelů velkokapacitních STK, které dle novely musí STK o emisní pracoviště povinně dovybavovat.

V červenci 2010 Evropská komise přijala plány v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které mají snížit během příštích 10 let počet smrtelných nehod na polovinu (viz. příloha „01-SEC_2010_903.pdf“). Jedna z hlavních oblastí, která má vliv na tyto plány je „Bezpečné vozidlo“. K docílení těchto požadavků Komise přijme novou aktualizovanou legislativu pro provádění technických kontrol, schvalování nových vozidel s ohledem na nové technologie a poznatky. Technické závady se podílejí na 6% všech nehod osobních vozidel. Navíc mnoho technických závad, které mají vliv na bezpečnost (např. ABS, elektronická stabilita, systém airbagů, apod.) **se během technických kontrol vůbec nekontrolují**. Tyto systémy se musí do kontrol zavést, od výrobců vozidel musí být k dispozici technické informace k provádění technické kontroly vozidla, včetně výstupů pro diagnostické přístroje. Nové návrhy mají za cíl zachránit více než 1 200 lidských životů a zabránit více než 36 000 dopravních nehod spojených s technickou závadou (viz. příloha „02-IP_12_780_EN.pdf“).

Nová přísnější pravidla na technické kontroly budou mít dopad nejen na bezpečnost, ale také na životní prostředí, protože dojde ke snížení emisí CO₂ a jiných škodlivých látek z motorových vozidel. Nová pravidla se slučují s Evropskou strategií **na čistá a energeticky účinná vozidla** (viz. příloha „03-M_2010_186_final.pdf“) a přispějí k docílení plánů na kvalitu ovzduší vydaných ve směrnici 2015/2284/EU.

Emise látek znečišťujících ovzduší jsou nejzávažnější příčinou předčasných úmrtí v EU a vedou k nemocem dýchacího ústrojí, velkým nákladům na zdravotní péči a ztrátu pracovních dní. Nejnovější data ukazují, že samotné tři látky (PM 2.5, NO₂ a O₃) jsou zodpovědné za 400 000 předčasných úmrtí každý rok v EU. Doprava ve městech je také jedním z důvodů proč mnoho měst neplní emisní limity. (viz. příloha „04-opletalova.pdf“)

Paradoxem je, že nejnovější měření a výzkumy ukazují, že velký vliv na zvýšené emise nemají ani tak staré motory, ale motory ve špatném stavu.

– Automobil s filtrem - 0,001 g/km částic (i méně)

– Automobil bez filtru a seřízený - 0,02-0,1 g/km částic

– **Automobil kouřící ve špatném stavu - 0,5-5,0 a více g/km částic (špatně fungující, odstraněný filtr, nefunkční, špatná náhrada, apod.)**

Stará lokomotiva ČKD z roku 1968 produkovala jen - 0,4-1,1 g/km částic. (viz. příloha „05-vojtisek.pdf“)

Výsledkem legislativních kroků k docílení náročnějších pravidel pro kontrolu vozidel jsou 3 nové směrnice:

– 2014/45-EU - o pravidelných technických prohlídkách

– 2014/47-EU - o silničních technických kontrolách

– 2014/46-EU - o registračních dokladech

Klíčové prvky nových směrnic jsou:

– Zlepšení kvality technických prohlídek vozidel (nastavením minimálních všeobecných standardů na zařízení, školení kontrolních techniků a vyhodnocení závad s ohledem pokračující vývoj v technice)

– Kontrola zajištění nákladu během silničních technických kontrol (užitková vozidla nad 3,5 t)

– Do technických kontrol zavést povinné zkoušení elektronických bezpečnostních komponentů (jako ABS, ESC a airbagy) (viz. příloha „06-studie-ECSS.pdf“)

– Omezení podvodů se stavem ujeté vzdálenosti (postavení na úroveň trestného činu, zavedení registrace údajů, výměna informací mezi členskými státy) (viz. příloha „07-Odometer_tamper.pdf“)

Zavedení přísnějších pravidel pro technické prohlídky je také založené na statistikách technických prohlídek některých členských států.

Německo - 3 miliony kontrolovaných osobních vozidel
stáří 5 let - více než 10% se závažnou závadou
starší než 9 let - více než 31% se závažnou závadou

Švédsko - 3 miliony kontrolovaných osobních vozidel
stáří 5 let - 12% nevyhovuje
stáří 9 let - 25% nevyhovuje
stáří 15 let - 50% nevyhovuje

Velká Británie - nákladní vozidla
stáří 5 let - 29% nevyhovuje
stáří 10 let - 47% nevyhovuje

Holandsko - 10 000 kontrolovaných vozidel během 4 měsíců
stáří 5 let - 28% nevyhovuje
stáří 9 let - 46% nevyhovuje
stáří 15 let - 64% nevyhovuje
(viz. příloha „08-Autofore.pdf“)

B. KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

1) k § 47 zákona č. 56/2001 Sb.

- **navrhované znění odst. 5:**

„Měření emisí v rámci technické prohlídky lze provést ve stanici měření emisí před provedením ostatních kontrolních úkonů ve stanici technické kontroly. O provedení měření emisí vystaví stanice měření emisí protokol, který předá fyzické osobě, která vozidlo do stanice měření emisí přistavila.“

- **připomínka ASEM:**

V rámci zajištění bezpečnosti zúčastněných osob a předcházení škodám na majetku navrhuje ASEM, aby byla uzákoněna povinnost provést měření emisí v rámci technické prohlídky vždy před provedením ostatních kontrolních úkonů ve stanici technické kontroly, tj. nikoli aby to byla pouze možnost postupu, ale povinnost. V rámci emisní technické prohlídky jsou např. odhalovány problémy netěsnosti palivových systémů, které je zcela logicky žádoucí odhalit dříve, než začne technik v rámci ostatních kontrolních úkonů ve stanici technické kontroly pracovat v „kanále“ pod vozidlem, kdy jakákoli netěsnost palivového systému může mít fatální následky v podobě poškození zdraví osob či vzniku rozsáhlých škod na majetku, neboť se mnohonásobně zvyšuje riziko požáru nebo výbuchu. Pokud by měření emisí muselo vždy předcházet ostatním kontrolním úkonům ve stanici technické kontroly, případná netěsnost palivových systémů se v rámci měření emisí odhalí a nebude možné takto „nebezpečné“ vozidlo postoupit k technické prohlídce. Zůstane-li v zákoně navrhované znění, které tento postup pouze připouští, může docházet k poškození lidského zdraví i škodám na majetku.

2) **k § 54 zákona č. 56/2001 Sb.**

● **navrhované znění odst. 3:**

„Oprávnění může krajský úřad udělit žadateli jen tehdy, je-li záměr provozovat stanici technické kontroly v souladu se stanoveným způsobem a rozsahem pokrytí správního obvodu činnostmi stanic technické kontroly...“

● **připomínka ASEM:**

Toto ustanovení výrazně omezuje volnou hospodářskou soutěž. Dochází k omezení ve zřizování stanic ze strany nových subjektů, které by splnily veškeré technické požadavky příslušných právních předpisů. Za stávající situace jsou majitelé osobních a nákladních vozidel nuceni dojíždět do vzdálenějších míst, což má za následek kromě časové náročnosti také negativní ekonomický dopad v souvislosti s náklady na technickou prohlídku a rovněž zcela zbytečný negativní vliv na životní prostředí.

● **navrhované znění odst. 4:**

„Způsob výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek, kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly a počtu skutečně provedených technických prohlídek stanoví prováděcí právní předpis. Výpočet se provádí na základě údajů získaných z centrálního registru vozidel a z informačního systému technických prohlídek vždy k 1. lednu a k 1. červenci za období předcházejících 12 měsíců.“

● **připomínka ASEM:**

Kromě toho, že existence samotného výpočtu v rámci existujícího systému (státního kartelu) je vážným porušením volné hospodářské soutěže, výpočet zprůměrovaný za 12 posledních měsíců značně zkresluje kapacitní možnosti v sezónách, které technické kontroly bez pochyby mají, a kdy velkokapacitní linky (menší než pro 3 vozidla a kratší 26 metrů není možné dle zákona zřizovat) jsou přeplněné a nedostačující kapacitou se zde tvoří hodinové fronty. Zatímco prosinec leden a dva měsíce prázdnin jsou linky prázdné.

Důkazem tohoto lichého výpočtu je všech 70 zamítnutí žádostí o zřízení nových STK jen ve středočeském kraji. Výpočet se ukázal účelový, aby nevznikala stávajícím majitelům STK konkurence. Ostatně předmětný výpočet byl vytvořen na Ministerstvu dopravy ČR samotnými majiteli velkokapacitních STK, kteří jej tvořili z pozice zástupců různých profesních komor a sdružení.

● **navrhované znění odst. 9:**

„Kontrolní linka pro osobní automobily má 3 kontrolní stání při délce linky minimálně 26 m, nebo 4 kontrolní stání při délce linky minimálně 33 m. Kontrolní linka pro užitkové automobily má 2 kontrolní stání při délce linky minimálně 42 m.“

● **připomínka ASEM:**

Toto ustanovení navrhujeme **zcela vyškrtnout ze zákona**. V zákoně přesné rozměry linky ani počet pracovišť pro jednotlivá vozidla nemají principiálně co dělat. Zákon má vytyčit pouze rámec, nikoliv detaily (osobní výrok Mgr. Martina Vavříny, šéfa legislativců MDČR). Kromě toho je totožné ustanovení obsaženo duplicitně i ve vyhlášce č. 302/2001 Sb. Pokud je vůbec žádoucí v zákoně popsat parametry pracoviště, pak navrhujeme obecnou úpravu tak, že kontrolní pracoviště musí splňovat požadavky na rozměry a vybavení dle příslušných prováděcích předpisů.

- **navrhované znění odst. 10 písm. b):**

„žadatel zajistí, aby prohlídky ve stanici technické kontroly prováděly jen osoby bezúhonné, které jsou držiteli profesního osvědčení kontrolního technika“

- **připomínka ASEM:**

Toto ustanovení by mělo být doplněno o další požadavek na osoby provádějící technickou kontrolu v tom smyslu, že vedle bezúhonnosti a získání profesního osvědčení kontrolního technika musí žadatel zajistit také to, aby tyto osoby pravidelně absolvovaly povinné odborné kurzy, doplňující znalosti a dovednosti o technických novinkách v oboru (viz výslovný požadavek 2014/45-EU). Pravidelné a povinné doplňování vzdělání o technických novinkách je dnes potřeba více než kdy dříve a bylo z původního textu návrhu zákona vyškrtnuto bez náhrady a uvedení důvodu.

- **navrhované znění odst. 10 písm. d):**

„žadatel zajistí, aby stanice technické kontroly byla vybavena přístroji a dalším technickým zařízením a programovým vybavením nezbytným k řádnému provádění technických prohlídek a souvisejících úkonů a aby měla stavební uspořádání potřebné pro výkon své činnosti“

- **připomínka ASEM:**

ASEM zde apeluje na zákonodárce, aby zohlednili praxi, která se aktuálně po celé republice rozmohla a do tohoto ustanovení byla doplněna povinnost žadatelů zajistit, aby se při technických kontrolách **nepoužívala neschválená zařízení a technici se nedopouštěli nedovolených manipulací**, které by jakkoliv ovlivňovaly nebo měnily naměřené výsledky, což je pak samotné v důsledku skutkovou podstatou „falšování údajů na úřední listině“.

3) k § 55 zákona č. 56/2001 Sb.

- **navrhované znění odst. 2 písm. b):**

„seznam technologického vybavení kontrolní linky“

- **připomínka ASEM:**

Zde navrhujeme změnu termínu „kontrolní linky“ na termín „kontrolního pracoviště“, neboť návrh zákona zde zjevně pracuje s **chybným překladem příslušné směrnice**, kdy termín "linka" sice zdánlivě koresponduje s originálním termínem „test lane“, ale v rámci tohoto ustanovení je třeba termín přeložit v rámci jeho kontextu, neboť anglický termín má širší význam (označuje, vymezuje v objektu pracoviště, stání (nevylučuje ale linku) vyhrazené pro provádění specifických úkonů, jako jsou např. technické prohlídky) a zde by měl být jednoznačně obecný zájem na tom, aby k žádosti byl přiložen seznam technologického vybavení celého kontrolního pracoviště, nejen "linky" jako českého zúženého termínu coby pouhé součásti pracoviště.

4) k § 58 zákona č. 56/2001 Sb.

- **navrhované znění odst. 1 písm. k):**

„osoby, které provádějí technické prohlídky, nebyly odměňovány způsobem, který by je motivoval ke zkreslování výsledků technických prohlídek“

- **připomínka ASEM:**

Toto ustanovení sice sleduje správný cíl, nicméně aktuální systém existence pouze velkokapacitních stanic technické kontroly je vůči tomuto ustanovení zcela imunní, tj. toto ustanovení samo o sobě nic neřeší. Naopak je zcela běžná opačná praxe. V systému velkého počtu malých neregulovaných stanic technického kontroly (jako je tomu u SME) by nebylo možné stavět podnikání na opravách z kontrol (jednotky denně), protože by jich byl logicky malý počet na jedno kontrolní místo. V současnosti ale v zaběhlém systému velkokapacitních STK je tomu logicky naopak a celé podnikání jejich majitelů na tomto staví. Skutečnost, že konkrétní technici nebudou mít v pracovních smlouvách takové nekalé ohodnocení, tento nekalý způsob podnikání nemůže vyřešit.

Pracovníci STK současného českého systému **musí být benevolentní** a tím lákají zákazníky, ze kterých jsou živi (desítky denně). Provozovatel je motivuje, aby neodháněli zákazníky přílišnou přísností. Proto je v České republice 2,34 % emisně nevyhovujících vozidel a v Německu 6.4 %. U kontrol podvozku a karoserie dokonce vykazují některé STK 0% nevyhovujících u užitkových a nákladních vozidel (jiné zase 20%), oproti zahraničí 14% (průměr), což je jasným důkazem zavedeného klientelismu velkých VIP zákazníků. Kdyby byl kontrolní technik „přísný“, brzy dostane od majitele STK výpověď, protože šíří pověst „přísné kontrolní stanice“, která je u zákazníků neoblíbená a brzy zaznamená odliv důležitých zákazníků k „benevolentnějším kontrolním stanicím“. (viz. příloha „10-IC_Journal.pdf“)

ASEM opětovně apeluje na zákonodárce, aby přihlédli k současné praxi a nechránili zájmy majitelů velkokapacitních STK. Pouze volná soutěž a konkurence mezi velkým počtem dobře kontrolovaných STK může zajistit, že jakékoli zkeslování technických prohlídek nebude pro podnikání nikterak zajímavé a vozový park v České republice bude skutečně řádně kontrolován.

5) **k § 59b zákona č. 56/2001 Sb.**

● **navrhované znění odst. 7:**

„Výuku podle odstavce 6 písm. b) zajišťuje právnická osoba zřízená ministerstvem nebo technická zkušebna, a to na základě pověření ministerstvem...“

● **přípomínka ASEM:**

Zajišťovat výuku pouze právnickou osobou zřízenou ministerstvem nebo technickou zkušebnou pověřenou ministerstvem je vysoce diskriminační a dochází opět ke zcela bezdůvodnému porušování volné soutěže. ASEM nevidí žádný relevantní důvod, aby výuku nezajišťovaly jakékoli jiné subjekty, které splní požadavky na odbornost a technickou vybavenost pro tuto výuku, kdy tyto požadavky může stanovit prováděcí právní předpis. Pokud by v rámci výuky fungovala volná soutěž, došlo by jednoznačně ke zkvalitnění výuky, tj. i ke zkvalitnění kontroly vozového parku v České republice. ASEM je v této souvislosti přesvědčen, že při nevyhovujícím emisním testu by měly být spotřebiteli poskytnuty dostatečně kvalifikované informace stran příčiny závady, kvůli kterým vozidlo neprošlo kontrolou, aby spotřebitel mohl řešit skutečnou příčinu závady a nestal se pouze obětí servisu, který bude muset bez znalosti skutečné příčiny závady navštívit opakovaně zcela zbytečně.

6) **k § 60 zákona č. 56/2001 Sb.**

- **navrhované znění odst. 2 písm. f):**

„není ve střetu zájmů ve vztahu k provádění technických prohlídek; ve střetu zájmů je osoba, která

- 1. provozuje podnikání nebo jinou samostatnou výdělečnou činnost spočívající v prodeji nebo opravě vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků,*
- 2. je členem orgánu právnické osoby podnikající v oblasti prodeje nebo opravy vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků nebo*
- 3. vykonává závislou práci spočívající v prodeji nebo opravě vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků“*

- **přípomínka ASEM:**

Výčet střetů zájmů neobsahuje dnes dominantní střet zájmů, kterým je „prodej kladných protokolů VIP zákazníkům STK“. Dokazuje to aktuální boj s rozsáhlým podváděním (viz příloha článku „IC Journal“) a nyní i zcela novým fenoménem používání „šidítek“ (EOBD simulátorů a simulátorů libovolných otáček, prolomení zabezpečení kryptografického zabezpečení proti neoprávněnému pozměňování údajů programů a jimi generovaných protokolů).

Doporučujeme proto výčet doplnit v tom smyslu, aby ve střetu zájmů byla i osoba, která je odměňována a posuzována zaměstnavatelem rozdílným způsobem a v závislosti na poměru vyhovujících a nevyhovujících výsledků kontrol jednotlivých vozidel, a současně i osoba, která při kontrolách vozidel rozlišuje, zda vozidlo patří neznámému jednotlivci nebo známé či spřízněné právnické či fyzické osobě podnikající s početnou flotilou vozidel.

Bod 3. shora uvedeného ustanovení navrhuje ASEM zcela vypustit, neboť kontrolní technik má u SME udělenou výjimku na možnost provádět opravy, pokud požádá o omezení na kontrolního technika emisí. ASEM nevidí žádný důvod, proč by nesměl kontrolní technik na STK opravovat, když byl zrušen zákaz ekonomické spjatosti s opravami i u STK. Není zde žádný relevantní důvod, aby byly nadále vytvářeny odlišné podmínky pro STK a pro SME.

- **navrhované znění odst. 5:**

„...splnění požadavku podle odstavce 2 písm. f) bodu 3 se v takovém případě nevyžaduje...“.

- **přípomínka ASEM:**

Zcela zásadně a systémově by nemělo být paušálně považováno provádění oprav kontrolních techniků za střet zájmů při kontrolní činnosti. V rámci možnosti oprav může provozovatel STK střídat pracovníky mezi kontrolním pracovištěm a opravnou záměrně, aby si zvýšili praktické dovednosti a znalosti z praxe a přenesli je do kontrolní činnosti. Pokud bude považováno zaměstnání v opravě jako střet zájmů, nebude se moci kontrolní technik u STK vzdělávat opravami, jako je tomu výjimečně povoleno kontrolnímu technikovi u SME. ASEM opakovaně tvrdí, že pro takovou úpravu neexistuje racionální důvod.

7) **k § 61 zákona č. 56/2001 Sb.**

● **navrhované znění odst. 3 písm. a):**

„absolvovala prohlubovací kurz a složila zkoušku odborné způsobilosti kontrolního technika v době po uplynutí platnosti profesního osvědčení kontrolního technika a“

● **připomínka ASEM:**

Kromě podmínky absolvování prohlubovacího kurzu navrhuje ASEM doplnit také podmínku absolvování prohlubovacích pravidelných doškolovacích kurzů v potřebných oborech. Prohlubovací kurzy totiž jsou zaměřeny výhradně na znalost příslušných právních předpisů, kdežto doškolovací kurzy na technické systémy jsou zaměřeny na popis funkce a diagnostiku závad systémů a systémových celků, tedy praktickou část, která má přirozeně podstatný vliv na ochranu spotřebitele nevyhovujícího vozidla, jenž se po prohlídce s negativním závěrem musí obrátit na opravnu. Ta má za úkol nejen opravit závadu, ale odstranit též její příčinu, která se mnohdy skrývá v jiném komponentu vozidla. Odborné doporučení kontrolního technika, by mělo být zpečetěním kvalitní služby vůči konečnému spotřebiteli, pro kterého je kontrola zákonem povinná nejen z důvodu, aby chránil zdraví své i svých spoluobčanů provozováním co nejvíce bezpečného vozidla, ale aby též pomáhala chránit jeho finance před výdaji za neodborné opravy a naopak investoval do smysluplné údržby (viz. příloha „05-vojtisek.pdf“). Z výstupu negativního testu lze vyčíst mnoho informací, které doposud nejsou efektivně využívány pro zabezpečení kvalitního vozového parku ČR. Aby kontrolnímu technikovi bylo co nejlepší vzdělání umožněno, ASEM současně opětovně apeluje na zákonodárce, aby veškerou výuku mohly poskytovat po splnění všech podmínek všechny subjekty a byla i v oblasti poskytování výuky umožněna soutěž a konkurenční prostředí, které povede k dlouhodobému zkvalitňování výuky samotné.

● **navrhované znění odst. 5:**

„Jde-li o profesní osvědčení kontrolního technika, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek je omezeno na měření emisí vozidel, při postupu podle odstavců 2, 3 nebo 4 se k podmínce podle § 60 odst. 2 písm. f) bodu 3 nepřihlíží“

● **připomínka ASEM:**

V souvislosti s tímto ustanovením odkazujeme na naši připomínku dle bodu 6) shora a navrhuje nadále nepovažovat opravárenskou činnost kontrolního technika u STK za střet zájmů, stejně jako tomu není u kontrolního technika s omezením na emisní měření u SME.

8) **k § 62 zákona č. 56/2001 Sb.**

● **navrhované znění odst. 1:**

*„Výuku v základním kurzu a v prohlubovacím kurzu spočívající v teoretické přípravě a praktickém výcviku ~~na kontrolních linkách stanice technické kontroly~~ zajišťuje právnická osoba zřízená ministerstvem nebo technická zkušebna, a to na základě pověření ministerstvem. **Ministerstvo pověření odejme, nezajistí-li jeho držitel poskytování výuky v souladu s uděleným pověřením nebo prováděcím právním předpisem podle odstavce 3, nebo v případě, že o to držitel pověření požádal...**“*

- **přípomínka ASEM:**

V souvislosti s tímto ustanovením odkazujeme na naši přípomínku dle bodu 5) shora a opětovně upozorňujeme, že takto navrhovaný systém poskytování výuky je vysoce diskriminační, nadto neefektivní s velice nízkým výhledem zkvalitňování výuky do budoucna, neboť konkurence v tomto směru de facto nebude. Výuku by měly být oprávněny poskytovat všechny subjekty, které splní požadavky dle prováděcích právních předpisů.

- **navrhované znění odst. 3:**

„~~Učební osnovy~~ Rozsah, obsah a způsob provádění výuky v základním a prohlubovacím kurzu, rozsah znalostí potřebných pro úspěšné absolvování závěrečné zkoušky odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek a zkoušky odborné způsobilosti kontrolního technika a způsob provádění, organizování a hodnocení závěrečné zkoušky odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek a zkoušky odborné způsobilosti kontrolního technika před zkušební komisí stanoví prováděcí právní předpis.“

- **přípomínka ASEM:**

V návaznosti na naši přípomínku dle bodu 7) shora navrhuje ASEM, aby byl prováděcím předpisem stanoven i minimální rozsah, obsah a způsob provádění výuky i v rámci navrhovaných doškolovacích kurzů systémových celků v příslušných technických oborech.

9) **k záměru zcela nahradit §§ 63–66 zákona č. 56/2001 Sb.**

- **přípomínka ASEM:**

ASEM upozorňuje, že zrušená ustanovení obsahovala požadavek na odbornost získávanou buď od výrobce vozidla nebo systému, nebo odbornost a praktické dovednosti získávané na technických školeních diagnostiky, údržby a oprav nebo zkoušení motorových vozidel, přičemž toto ustanovení bylo pozměňovacím návrhem vypuštěno bez náhrady.

Tyto přípomínky jsou zásadní.

za **Asociaci emisních techniků a opravářů, z.s.**

Josef Kaplan

josef.kaplan@asem.cz

Osoba pověřena řízením
(nastupující ředitel)

Seznam příloh:

1. 01-SEC(2010)_903.pdf
2. 02-IP_12_780_EN.pdf
3. 03-M_2010_186_final.pdf
4. 04-opletalova.pdf
5. 05-vojtisek.pdf
6. 06-studie-ECSS.pdf
7. 07-Odometer_tamper.pdf
8. 08-Autofore.pdf
9. 09-AU_Maengelstatistik-2017.pdf
10. 10-IC_Journal.pdf