

ZA A E SE PTAL: Luboš Švamberg FOTO: archiv

asem.cz

ROZHOVOR NA TÉMA:

# JE REGULACE STK „KARTELOVOU DOHODOU“?

**Zákonné předpisy týkající se zřizování a provozování STK a SME procházejí další bouřlivou změnou. Jde již o několikátou novelu, opět plnou rozporů a českých specifik. Lze se vůbec v nových předpisech vyznat? Na to jsme se zeptali Libora Fleischhane, ředitele Asociace emisních techniků a opravářů, z. s. ([www.asem.cz](http://www.asem.cz)).**

Je jedno, zda nás všechny postihne evropská krize, nebo hospodářské embargo. Jedna malá skupina podnikatelů má díky novému zákonu a praktickému zákazu konkurence svůj zisk jistý. Jedná se snad o jedinou službu zákazníkům, kterou čím hůře provedete, tím spokojenější zákazník bude. Má to ale negativní vliv na životní prostředí.

**Nedávno se říkalo, že se mají STK se SME sloučit a samostatné SME zřízené u opraven do pěti let zaniknout. Nyní je to tedy dle novely zákona 56/2001 Sb. ve třetím čtení zase jinak?**

Ministerstvo dopravy nepracovalo v tomto segmentu dlouhá léta dobře a za tu dobu se vyvinul systém, který systémový není a ve světě nemá obdoby. Pramení to z faktu, že ani politici, ani Ministerstvo dopravy neviděli a doposud nevidí pravá ohniska nešvarů českého řešení, a tak pokračují v nesprávných rozhodnutích. Zatímco v STK byl systém historicky poměrně konzistentní, u SME měnil stát pravidla až příliš často.

Automobil se skládá z karoserie, podvozku a hnacího agregátu. STK kontroluje karoserii a podvozek, SME kontroluje hnací agregát, lépe řečeno, zda neuniká palivo a zda jeho emisní hodnoty jsou v zákonem stanovených

limitech. Tím se od sebe pracoviště logicky liší a nemohou být spolu z technických a bezpečnostních důvodů. Co je však nepochopitelné, je to, že stát zbytečně zasahuje regulací jejich počtu v okresech jen do kontrol podvozku a karoserie, ale územní regulace počtu kontrol emisního systému neexistuje. Není ani proč. Stejně nepochopitelné u STK nařizuje jejím zřizovatelům pouze velkokapacitní průjezdní linku nejméně o třech kontrolních stáních, zatímco pracoviště SME zákon nechává zcela na libovůli provozovatele. A proč ne? Další nepochopitelný rozdíl: STK má zákaz ekonomické spjatosti s opravami motorových vozidel nebo s prodejem náhradních dílů, ale u SME nic podobného nenajdete. Proč by se mělo někomu zakazovat opravovat, co je rozbité? Naopak, je to ku prospěchu věci. Aby si to zákazník nechal opravit jen zde, a ne jinde, to mu přece nikdo nepřikazuje! Zákaz ekonomické spjatosti STK s opravárenstvím je tedy přebytečný.

Přestože STK jsou svázány regulací, velkokapacitní formou a zákazem oprav, navzájem si konkurují, zatímco osminásobně větší počet SME si nekonkuruje prakticky vůbec.

**Je to tedy tak, že snaha kontrolovat STK má nakonec opačný účinek, zatímco podle vás u SME všechno klapě? Vždyť právě podvozy u emisních kontrol je téma, kterým se zabýváte, a nakonec i vaše asociace z tohoto důvodu vznikla.**

**Citace kartelové dohody od ÚOHS hovoří celkem vážně:**

Kartelové dohody představují nejzávažnější porušení zákona a mají závažný dopad na ekonomiku i konečného spotřebitele. Nebezpečnost kartelů pro hospodářskou soutěž spočívá především v ovlivnění podmínek na trhu jinak než poctivě odvedeným výkonem, což vede ke zkrácení soutěže, ať již jde o cenu, obchodní podmínky soutěžitelů či jejich počet.

Je to paradox, ale původ problémů s podváděním v emisích začal kdysi právě u STK. V roce 2001, kdy vyšel zákon 56/2001 Sb., měla STK zákaz měření emisí. Jenže movitější majitelé STK toužili po obchodní příležitosti ve zřízení SME, →



Služby kontrol, tedy přenesené působnosti státu, dostaly v Česku charakter „obchodních řetězců“ s nabídkami bonusů.

protože by logicky obě služby nabízeli na jednom místě a zákazník by na to slyšel. Proto přes zákaz zřídili emisní stanice v těsné blízkosti STK, a aby to nebylo v rozporu se zákonem, „napsali“ ji na příbuzné, známé apod. V roce 2002 si pak zákonodárce řekl, že je zbytečné STK měření emisí zakazovat, když zákaz každý druhý obešel, a povolil SME všem ostatním.

A nyní prosím zpozorněte, protože teprve ve spojení STK a SME vzniká motivace podvádět s emisemi. Máme zde STK, která od roku 2002 již smí měřit ze zákona i emise. Na „technickou“ smí auto ze zákona pokračovat však jen tehdy, když při měření

emisí vyhoví. STK se SME má logicky eminentní zájem na tom, aby vedle 40% zisku z jednoho auta u SME získala i zbývajících 60%. Auta tak po roce 2002 začala u SME při STK zázračně vyhovovat daleko lépe než u SME při opravách. Od té doby se datuje i odliv zákazníků od SME při opravách a jejich postupný zánik. Emisní kontrola je v tomto případě totiž jedinou službou, která čím hůře se odvede, tím spokojenější je zákazník.

**Na všech STK se od roku 2016 fotí, od ledna 2017 začala fungovat naplno nová emisní metodika. Nejsou vaše obavy z nedostatečných opatření proti podvodům v emisích zbytečné?**

Nová emisní metodika je určitě krokem dopředu. Přináší totiž podobný efekt jako focení u STK, auta musí k SME tedy alespoň přijet. Ale zejména u dieselů je děravá. Dá se podvádět na mnoho způsobů, princip měření je zastaralý a vůbec bych neřekl, že by metodika v ohledu zjišťování emisních prohrůšek byla přesnější, protože se právě nově zavedená EOBD diagnostika takřka ignoruje. Závažné je, že tento krok kupředu se stal mediální atrakcí, která bohužel zastírá skutečný problém, který tkví jinde.

„Český“ systém STK je územní regulací, zákazem oprav a jedinou možnou velkokapacitní formou pracoviště doposud stále nastaven tak, že přežije jen ta STK, o kterou mají zájem významní zákazníci. Shora popsané sešněrování STK pravidly dovolilo totiž během patnácti let vzniknout tzv. „zprostředkovatelům“, tj. „lidem obstarávajících kontrolní známky“, a spolu s nimi vznikaly paralelně i mechanismy sloužící k ilegálnímu obcházení právního účelu kontrol. Zprostředkovatelů neubude, naopak bude →

PLACENÁ INZERCE

# DI1

jich potřeba více, protože i normální občan začíná mít zejména u emisní kontroly potíže.

**Potíže v jakém směru? Přece nechcete říct, že slušný autoservis nabízející v rámci služeb i zajištění STK je nějakým negativním jevem?** Právě to chci říct. Obyčejný zákazník často složitým měřením emisí neprojde, a to se mu nelíbí. Požádá otřelého „zprostředkovatele“, aby pro razítko k STK dojel on. „Zprostředkovatelů STK“ je mnoho a vozidla zbytečně pendlující sem a tam zatěžují již tak hustou dopravu. Rekrutují se z autobazarů, individuálních dovozců, autoservisů, speditérů, dopravních flotil atd. Ti všichni nejsou u STK jen jednou za dva roky, jako my, ale třeba i 5× až 10× za týden. Bohužel se stali těmi největšími a nejdůležitějšími zdroji příjmů pro STK, a časem začali dokonce chodit zadním vchodem se štosy technických průkazů jen k orazítkování, bez auta. Proto se vlastně začalo fotit. Majiteli STK na nich tedy mimořádně, až existenčně záleží, protože z každého razítka je cca 1 500 Kč. A z toho pramení druhý jev, který poškozujeme obyčejného občana. Jelikož každá STK potřebuje i jistý objem nevyhovujících vozidel, vybírá si je raději mezi normálními občany, aby si nenahněvala „zprostředkovatele“, který by zítra mohl začít s auty jezdit jinam. Pod tím vším trpí nejvíc námi dýchané ovzduší.

**Je tedy problém tím, že se vozidlo fotí a je napojeno na diagnostiku, vyřešen?**

Částečně. I dnes si majitel STK přeje, aby právě ta jeho byla zákazníkovi vyhledávanější než ostatní, ale poctivý kontrolor, kterého platí, by jeho plány svou přísností a nestranností vlastně hatil. Jejich zájmy jsou v přímém rozporu. Nebude-li po vůli majiteli, bude nahrazen jiným, loajálnějším, šikovnějším. Kontroloři totiž nejsou placeni nejhůř. O tato místa je zájem. Ani „zprostředkovatelé“ ze svých léta budovaných pozic výnosného přátelství s STK neustoupí a aktuálně už se vymýšlí nové obcházení zdánlivě přísné kontroly. Dnes, několik týdnů po zavedení nové emisní metodiky, už některé exponované SME používají triky, jak měření emisí a diagnostiku oklamat. A to se bohužel k tíži životního prostředí opět daří. Pokud zde bude přetrvávat motivace kontroly obejít, pak se to dít bude, a vy to sebelepším systémem prostě neuhlídáte. Nejlepší by bylo systémově vytvořit takové podmínky, aby primárně nikdo podvádět ani sám o sobě nechtěl.

**A nevymkla by se kontrola vozidel státu z rukou úplně při vzniku 2 000 kontrolních míst? Mnozí varují, že by to mohlo dopadnout katastrofou jako v Polsku.**

Nemusíme chodit do Polska, jak regulované (STK), tak neregulované (SME) máme tady již patnáct let. Při někdejší počtu asi 3 700 emisních stanic s „právem opravovat“ se podvádění nepotvrdilo. S právem opravovat totiž není proč podvádět. Pokud by byla povolena i tzv. „malá STK“ u opravny, jako je tomu mimochodem i ve světě, zmizelo by 90 % problémů, které máme v současnosti, včetně neúnosné turistiky s vlivem na zbytečnou dopravní zátěž. Mimochodem, centrální elektronický sběr dat umožní provádět kontroly automatickými algoritmy přímo na serveru MDČR. Pojistkou u zbytkového a zcela zanedbatelného podílu snahy o podvody může být namátková policejní kontrola v blízkosti STK, stejně jako tomu je v zahraničí.



„Malá STK“ funguje v zahraničí bez regulace počtu a bez zákazu oprav.

**Proč se domníváte, že současný stav je jakousi „kartelovou dohodou“ majitelů STK?**

Jistá skupina podnikatelů v byznysu v STK má již léta velký vliv na zákonodárce. Ani dnes tomu není jinak, odborná skupina sestává mimochodem z osmi zástupců STK a jen z jednoho zástupce SME u opraven. Události šly už párkrát za hranu slušnosti. Např. plány novelu zákona 56/2001 Sb. naformulovat tak, aby do pěti let vedla k zániku všech samostatných SME u opraven. Bezohlednost byla, že je nechali krátce předtím investovat do nové generace přístrojů. Na celoživotní investice do jejich specializace opravovat a diagnostikovat nebyl brán žádný ohled.

Nyní překročili další mez, když chtějí, aby se emisní mechanik povinně vyškolil a každé tři roky pak pravidelně doškoloval na práci technika STK, kterého dělat nikdy nebude. Má to prostý cíl, znechutit provozovatele SME, aby dělal svou práci a jeho zákazníci začali jezdit k velkokapacitní STK. Dělalí na všech frontách všechno pro to, aby zdravé podnikání v opravárenství zašlapali do bláta. Přesně definované rozměry „velkokapacitní linky STK“ nemají v zákoně také co dělat a se zákazem oprav a regulací počtu STK krajskými úřady je to celé praktická „dohoda majitelů STK narušující soutěž“ a především otevření prostoru pro korupci, spory a střety zájmů. „Malých technických kontrol“ s právem opravovat je v Německu 33 000, ve Velké Británii 26 400 a jde to tam i bez regulace. V Česku je jen 362 velkokapacitních STK, které opravovat nesmějí. Velkokapacitní STK zatěžuje své okolí několikanásobně dopravou. Naopak, kdo je ohrožen, je právě ta česká, „velkokapacitní STK“. Jakýkoliv její výpadek má ohromný dopad na její okolí. Jakákoliv nově zřízená STK je ohromným konkurentem těch stávajících v okolí. Motivace STK „zaujmout“ zákazníka je českým zákonem pro STK a předprogramovaná cesta k nekvalitním kontrolám.

Současný znění zákona je nezdravým a negativně působícím ovlivňováním podmínek na trhu jinak než poctivě odvedeným výkonem. Prohlubuje rozdíly mezi městem a venkovem, zvyšuje dopravní zátěž, narušuje volnou soutěž a nadále se bude významně podílet na poškozování ovzduší.

Proto my půjdeme nadále cílevědomě za ozdravením současného nemocného stavu v kontrolách emisí. ■