Poškozování životního prostředí v důsledku změn zákona č. 56/2001 a vyhlášky 302/2001

## Původní text petice 0722/2018:

Uvedený zákon 56/2001 Sb. a příslušná Vyhláška 302/2001 Sb. se v České republice 15 let utvářejí tak, že nechrání hodnoty životního prostředí, zejména ovzduší ve městech a v místech se zvýšenou silniční dopravou.
Zákonodárce v těchto dnech (konec července 2018) připravuje implementaci novely zákona 56/2001 Sb. údajně zavádějící povinnosti uvedené ve směrnici 2014/45/EU. Obrat dlouhodobého vývoje tohoto zákona tak, jak se za posledních 15 let měnil jen a pouze ve prospěch byznysu s prodejem kladných protokolů, nikoliv ve prospěch účinnosti technických a emisních kontrol motorových vozidel v České republice, je však v bodech novely jen účelově formulován tak, aby budil v občanech pocit, že novela nařízení směrnice o kontrolách vozidel implementuje za účelem zkvalitnění kontrol a zajištění oprav a údržby motorových vozidel za účelem zvýšení jejich bezpečnosti a správné činnosti motorů a jejich emisních systémů.

Pokud si body novely zákona 56/2001 Sb. přečte nezasvěcený laik, pak se v něm jistě nevzbudí žádné podezření, že by bylo něco špatně. Špatně je toho hodně a prokazatelně úmyslně, a to ze strany lobbisty a regionálními politiky ovlivňovaných zákonodárců a státních úředníků.

**1) STK (Stanice technické kontroly)**, kterých je omezený - státem regulovaný počet a vznikat již prakticky mohou jen za vydatné lobby a nebo korupce u státních úředníků, jsou orientovány na byznys, který z kontrol plyne. Kontrola státu je zde velmi chabá a zákona vyhláška se starají o to, aby chabé zůstaly. Státní odborný dozor není prakticky vůbec vybaven, aby dokázal masivní a rozsáhlou podvodnou činnost, ze které majitelé STK s exklusivním postavením na trhu prakticky bez jakékoliv přidané hodnoty přijímaly peníze za dvojí metr. Zatímco občan jednotlivec je se svým soukromým vozidlem pro techniky STK příležitostí, jak nasbírat nevyhovující vozidla, aby statistika úspěšnosti kontrol plnila průměrné limity, jsou velcí zákazníci (VIP) u STK vítáni, protože přinášejí STK peníze ve velkém. Jsou jimi spedice, dopravní společnosti, taxislužby, autobazary, individuální dovozci, autoservisy s prodejem vozidel, a v neposlední době zprostředkovatelé STK pro občany, kteří si za své čekání ve nekonečných frontách říkají dalších ca 1000,- Kč za "protažení STK, které bývá většinou úspěšné, než kdyby se tam odvážil občan sám. Tento systém síta, kde projde jen někdo, je navíc ještě prolezlý korupcí a úplatkářstvím za "benevolenci" samotných kontrolních techniků, kterých většina přimhuřuje oko za všimné. Je to jejich hlavní výdělek, protože platy mají s tímto veřejným tajemstvím nízké a zaměstnavatel s tím i počítá. Jak nízký plat, tak úplatky motivovaná "benevolence" techniků jsou nejlepší obchodní strategií, protože k takové STK se stahuje většina VIP zákazníků. Ti zde vědí, že za jistou sumu zde s vozidlem projdou.

**2) Metodika technických a emisních kontrol** je stanovena novelou zákona a stávajícími body zákona a vyhlášky tak, aby většina vozidel i se zásadními bezpečnostními či emisními problémy prošla. Současná metodika prakticky umožňuje, aby emisní kontrolou procházela vozidla, která jsou zbavena až 80 % emisních systémů či komponent. Ministerstvem dopravy prezentovaná bezpečnostní opatření proti podvodům jako focení vozidel v místě kontroly (dříve stačilo poslat jen technický průkaz pro vyznačení data vyhovující kontroly), nebo zavedení CIS (centrální informační systém), jsou nefunkční, protože bezpečnostní prvky zprostředkovatelského programu DEKRA Emise jsou již prolomeny a i kdyby nebyla, existuje řada podvodných způsobů, jak data z kontrol za účelem vystavení kladných protokolů pro VIP zmanipulovat. Těchto metod je celkem asi 6. Z uvedených skutečností a s realitou na STK a SME plyne, že data v CIS jsou nepravdivá a tudíž pro statistiky zcela nepoužitelná.

**3) Zákon 56/2001 Sb. i Vyhláška 302/2001 Sb.** porušují základní lidská práva a volnou soutěž v podnikání. Autoservisy, které stát v roce 1996 motivoval, aby mohly provozovat "Měření emisí" a opravy s tím spojené, jsou nyní diskriminováni a zaniká celé odvětví řemesla "opravář emisních systémů motorových vozidel". Nikdo je po schválení novely nebude potřebovat. Novela Zákona 56/2001 ruší v plném rozsahu jejich povinnosti se technicky vzdělávat a navíc je pod rouškou "Implemetace Měření emisí do jednoho kontrolního aktu kontroly vozidla" vyhání z autoservisů do areálů STK. V areálech STK se nyní staví tři, pět ale až deset nových emisních stanic, aby marketingovým tahem přetáhly zákazníky od autoservisů k sobě. Nekalosoutěžním jednáním (snížením cen za Měření emisí a zvýšením cen za STK) prakticky diskvalifikují všechny autoservisy po celé ČR, kterým prakticky mizí klientela, která jim přinášela práci. Emisní systémy se tak v ČR dalších deset let nebudou opravovat, protože opravny emisních systémů principiálně a systémově (díky novele) zanikají, a Stanice Měření emisí, které regulované státem nejsou, se stěhují k podvodné skupině podnikatelů s vlivem na zákonodárce, aby si nadále upravovali pravidla byznysu tak, aby zůstali bezúhonní, i když vozidla jimi kontrolovaná technicky ani emisně nevyhovují.

**4) Tím, jak zanikají Stanice Měření emisí u autoservisů** (byly u ca 3600 autoservisů po celé republice i na odlehlých místech), se vytrácí možnosti pracovních příležitostí na venkově a vše se stěhuje do velkých měst. Zákon totiž nesmyslně přikazuje, že STK musí mít jen velkokapacitní formu s průjezdní linkou nejméně 26 metrů dlouhou a se třemi kontrolními stáními pro vozidla. Takové kontrolní místo na venkově nikdy nikdo rozumný stavět nebude a tak třeba v Mladé Boleslavi a blízkém okolí stojí celkem 4 STK, ale ve dvanácti menších obcích není již ani jedna a všichni obyvatelé např. Mnichova Hradiště (8700 obyvatel) musí jezdit se svými vozidly do Turnova nebo Mladé Boleslavi.

**5) Zákonodárce novelou zakazuje seřizovat a opravovat**. Emisní kontrolory zbavil povinnosti doplňovat si znalosti o nových emisních systémech a zakázal jim opravovat. Ti to tedy nebudou umět a vozidla, která emisně nebo technicky nevyhoví, budou z kontrol posílat pryč s nevyhovujícím protokolem, za který zákazník zaplatí plnou cenu. Ta vozidla pak budou putovat zpět do bydlišť jejich majitelů, kde je budou autoservisy spravovat, aby se pak vydala zpět k STK, kde se bude konat opakovaná zkouška. Toto pendlování opakované odstání si několikahodinové fronty u STK je zbytečné a nekomfortní, spíše připomínající staré komunistické časy, kdy se stálo hodiny na banány. Tento "nekomfort" je však záměrem, neboť tím se zvyšuje poptávka po STK, která to dovede rychle, a s vyhovujícím protokolem.

**6) Inspekcí ca čtyřech desítek STK bylo zjištěno**, že jejich koncepce a vybavení jsou tak zastaralé, že prakticky nejsou schopny kontrolovat podle měřítek, která stanovují jejich výrobci. A tak už ani světlomety ani geometrii nebude současná STK umět zodpovědně zkontrolovat. Asistenční systémy asistenční kamery a radary aktivní bezpečnosti, Airbagy, ABS, ESP a další nelze u STK zkontrolovat tak, jako je to možné v moderně vybavených autoservisech, které jsou povinny takovou výbavu, třeba zaměřenou na jisté značky mít a umět s ní pracovat nejen v rozsahu kontroly, ale i oprav zjištěných nedostatků. Současný zastaralý český koncept STK toto se svým personálem na stávající technické a odborné úrovni nemůže zajistit.

**Závěrem:**
Zatímco tento zajetý způsob organizovaných podvodů skupinkou před konkurencí státem chráněných podnikatelů, kteří coby "členové profesních komor", ve skutečnosti majitelů a podnikatelů v exklusivně postavených STK je zaměřen na generování "vyhovujících protokolů", dokázal by systém zbavený přívlastku "byznys" a roztroušený k moderně vybaveným opravnám nejen ve městech, ale i na venkově výrazně zlepšit. Technické kontroly by mohl provádět každý odpovídajícím způsobem vybavený autoservis na vlastní odpovědnost a za daleko nižší poplatek, než STK, která z ničeho jiného než z předražených poplatků nežije. Naopak, sytém by byl nastaven tak, že kdo by chtěl závady za vidinou úplatku přehlížet, nevydělal by na své hlavní činnosti, tedy na opravách vozidel a riskoval by odejmutí licence. Systém by se dal kontrolovat pouze přes CIS, kdyby byl zbaven všech manipulačních šidítek, simulátorů a emulátorů, které najdete na 90 % všech dnešních STK. Shora popsaný stav je výsledkem vývoje Zákona 56/2001 a Vyhlášky 302/2001 Sb. za posledních 15 let, kdy se masivně podvádělo. Umožňovalo to i desetileté a masivní vybourávání filtrů částic a katalyzátorů z vozidel, kterých provoz značně i za zavedených opatření prakticky ve stejné intenzitě poškozuje naše zdraví. Zákony, co si tito podnikatelé prakticky formují sami, neumožňují účinné kontroly České Policie na silnici a tak se stává, že naše nebezpečná nebo emisně nevyhovující vozidla vrací státy jako Rakousko nebo Německo zpět a ukazují, že to, co tvrdí naše Policie že možné není, možné ve skutečnosti a v normálním civilizovaném světě je. Petice požaduje zrušení regulace podnikání v STK státem, odbourání povinnosti stavět jen mamutí STK linky a povolit kontrolní stanoviště pro jedno nebo dvě vozidla bez povinnosti "průjezdní linky", požaduje možnost zřizovat malá Kontrolní místa u moderně vybavených autoservisů se stejnými pravidly v zákoně, jako aktuálně platí pro "Stanice měření emisí", tedy bez regulace a bez diskriminací, podvodů korupce a dalších nešvarů, které s sebou starý systém nese. Pokud petice dosáhne kladného ohlasu, mohly by se kontroly zlevnit a zkvalitnit, usnadnila by se její dostupnost, nebyly by hodinové fronty, konkurence by snížila ceny a z kontrol by přestal být byznys, ale staly by se doplňkem každé solidní autoopravny, která si za svou kvalitu odevzdanou při opravách musí ručit bez výjimky se všemi právními důsledky před státem sama.

Autor petice: Libor Fleischhans

**Shrnutí petice**

Předkladatel petice uvádí, že dotčené právní předpisy týkající se kontroly emisí z motorových vozidel v České republice nejsou účinné. Je přesvědčen, že existuje řada podvodných metod kontroly, při nichž se manipuluje s kontrolními údaji. Tato situace vede ke stále větším emisím vozidel, což škodí veřejnému zdraví. Předkladatel dále uvádí, že sporné právní předpisy porušují pravidla hospodářské soutěže.