



# Emise a legislativa



**Libor Fleischhans** je zakladatelem a ředitelem ASEM – Asociace emisních techniků a opravářů, je i lektorem pro diagnostiku a opravy a supervizorem portálu FCD.eu. Na stav emisních kontrol v naší zemi má jasný názor. Navrhuje i logické řešení.

**Ztíží podle vás focení a elektronická centrální evidence u emisních kontrol dlouholeté podvody?**

Ne, problém je jinde a zákulisní snahy se ho těmito změnami snaží jen zastít. Změny jsou stínovou mocných lobbistických skupin, kterým jde o to, aby jejich 15 let báječně fungující klientelistický byznys nebyl ohrožen. Focení je bezvýznamná změna. Na Slovensku, kde právě i pod non stop běžícími kamerami hrozí nyní zrušení jejich regulace, se podvádí o stošest. Na setkání servisního konceptu na Slovensku nedávno padl dotaz: „Kdo z vás mi zajistí získání kontrolní známky u STK, přestože mé auto nebude emisně vyhovovat?“ Přihlásilo se asi 70 lidí. Je to směšné. Pak jsem si vyslechl, že pojem „dárce“ znamená auto za stěnou, kde už kamera není, ke kterému vede kanálkem odběrová sonda analyzátoru výfukových plynů pro vozidla „významných klientů“, která „musí vyhovovat“. STK za nastavených pravidel podvádět chce. Je to výnosné.

Zákon 56/2001 a Vyhláška 302/2001 Sb. jsou chaoticky složené slepence někde až protichůdných nesmyslů, narychlo a bez jakéhokoliv zkoušení ušitá metodika měření emisí je nefunkční, kontraproduktivní a děravá a nařízení

Věstníků dopravy je mnohdy na hraně zákona a za hranici zdravého rozumu. V Česku zákon i vyhlášku už 15 let významně ovlivňují lobbisté a podnikatelé zaangażovaní do byznysu s kontrolami a v těžkém střetu zájmů, který i ÚOHS jen s obtížemi vyvrací.



**Co znamená, že je metodika kontraproduktivní – pomáhá podvádění, místo aby ho vytěsnila?**

Ano. Benzinová auta dnes projdou, jen když mají v pořádku stacionární měřené emise a jednu lambdasondu. Vady ostat-

ních emisních systémů se smějí podle legislativy ignorovat, přestože ovzduší vážně poškozují. U dieselů je to stejné, tam stačí, když bude fungovat filtr částic a jinak mohou být všechny emisní systémy nefunkční nebo mít i vážné emisně relevantní chyby. Celé EOBD, které se s velkým humbukem implementovalo, je tudíž k ničemu. Metodika dává pokyn, aby se před měřením emisí principiálně směla smazat paměť závad emisně relevantních systémů a komponentů. To je skandální!

**Proč tvrdíte, že změny postihnou především obyčejného občana?**

Nový způsob kontroly se zdá být přísnější jen navenek. Ve skutečnosti je sofistikovaně ušitý na míru organizovaným skupinám obchodníků, které lidem prodávají vozidla s vážnými nedostatky. Na tyto „pasti“ na zákazníky však potřebují mít v ruce „vyhovující“ protokol z STK. Hravě ho dostanou. Další problém: Nově zavedené strojní vyhodnocení bez zásahu obsluhy opět postihne jen obyčejného občana, protože obchodník s auty si poradí. Občan ne. Dochází totiž k selhání strojního vyhodnocení a i auto v bezvadném stavu může být vyhodnoceno jako nevyhovující.

Kdo STK však projde vždy, jsou „kamarádi“ STK. A těch je hodně. Typů „kamarádů“ je více. Jsou to taxikáři, dopravní společnosti, speditéři s velkými vozovými parky, jejichž vozidla „musí“ vyhovovat, jinak se na sebe budou jejich majitelé a majitel STK zlobit. To nikdo nechce, všem to může uškodit.

„Focení“ je líbivé heslo pro novináře. Nezasvěcení se začnou domnívat, že po 15 letech státem regulovaných mafiánů, co rozdávali razítka a známky i bez aut, to konečně funguje. Pokud se veřejnost nechá těmito pohádkami obalamutit, dosta-

ce pak obchodník s auty jaksi „zázračně“ na nedostatky zapomene. Neprodá auta se slevou, ale jako vozidla, která jsou zcela v pořádku. Pohádkově mu to zvyšuje zisk z každého prodeje!

Obchodník s auty pak vozidla ochotně „zdarma“ přihlásí na české straně a k falešné a naivní radosti budoucího majitele je „doprovodí“ i přes STK, kde si „kamarádi“ tykají. Nechodí sem proto, aby mu STK každé druhé auto vyhodila a on přetavenou marži musel dát do oprav. Chodí sem v rámci byznysu pro neoprávněně vydělané až desetitisíce korun na jednom autě

sama od sebe přestanou být byznysem. Stát bude tuto přenesenou působnost provádět přes nezávislé kontrolory v každém slušném zařízení servisu. Kontrola nesmí pocítit žádný tlak od kohokoliv. Je nutné zrušit státní regulaci počtu STK v okresech a povolit zřizování tzv. „malých STK“. Regulace počtu STK má za následek nízký počet kontrolních míst. U nás jich je cca 370. V Německu 33 000, v Anglii 24 600 a v Rakousku také několik tisíc. Nikde u našich sousedů se žadatelé o zřízení STK nesoudí s krajskými úřady, nefotí se, nereguluje, nezakazuje se ekonomická

## „JE NUTNÉ ZRUŠIT STÁTNÍ REGULACI POČTU STK V OKRESECH A POVOLIT ZŘIZOVÁNÍ TZV. „MALÝCH STK.“

neme se do spirály podvodů jako za starého režimu. Se známými půjde všechno, bez nich nic. A to je špatná zpráva pro Česko i pro české autoservisy.

**Pokud by občan vyhledal někoho, kdo mu STK jednou za dva roky obstará, škodný nebude?**

Ani to ne. Občan je bohužel škodný vždy a ještě za to platí, nebo stojí fronty. Žalám v praxi smutné story zákazníků. Jednou skupinou „významných klientů“ jsou totiž individuální dovozci. Bazary, autoservisy s prodejem vozidel, která jsou u STK týdně dvakrát, třikrát ale i desetkrát. Mnozí z nich nakupují vozidla v zahraničí co nejlevněji, aby pak slevu přetavili ve svou marži. Jejich nákupní cena odpovídá nějakému nedostatku, který nakupované vozidlo má. Transportem přes hrani-

navíc. Zaplatí je zákazník. Jen on chudne a je okrádán. Obchodníci si mnou ruce. Legislativa, kterou si napsali prakticky sami, jim vše dovoluje.

Další bič na občana: K němu není STK tak laskavá jako ke „kamarádovi“. STK ho nezná. Může to přece být i nastrčený státní dozor!!! A pak, každá STK/SME musí vykazovat i jisté procento nevyhovujících vozidel! Občan je ideální obětí pro obstarání procenta „nevyhovujících vozidel“, protože on STK neživí a většinou se ani nebrání. Nedostatky, které „kamarádům“ prochází, občanům neprojdou. Zvýšením procenta nevyhovujících se přece dá prokázat správnost teze, že Ministerstvo dopravy jde správným směrem. Bohužel to tak je.

**Dají se tyto organizované podvody z byznysu s emisemi vymýtit?**

Jedině tak, že vyhovující auta prostě

spjatost s opravami a přitom mají 10x více nevyhovujících vozidel na emise než dvojnásobně starší vozový park v Česku?! Technická kontrola tam stojí v průměru dvouhodinový výdělek. Jde tedy o poplatek, ne o poměrně vysokou finanční zátěž občana jako u nás.

Občan by měl mít možnost kdykoliv požádat blízký autoservis, aby u něj provedl kontrolu jeho vozidla (jako při přípravě na STK) nezávislým kontrolorem, kterému musí být jedno, zda vyhoví či ne.

Automaticky by měl být zrušen i zákaz ekonomického spojení kontrolního místa s opravami. Občan nemusí nechat vozidlo transportovat odtahovkou někam, kde auto mohou opravit, jako je tomu dnes. Proč proboha? Ať mu ho opraví v místě kontroly. Co je na tom špatného?

## ASEM – Asociace emisních techniků a opravářů

**Výzva:** ASEM vyzývá všechny moderní opravy, importéry, dobře vybavené autorizované i neautorizované servisy, kteří mají zájem zrušit státem regulovaný monopol velkokapacitních STK. Vytvoříme společný tlak proti diskriminaci občanů! Podpořte naše úsilí o shora popsané změny a udělejte krok směrem na Západ. Krok pryč od korupce, klientelismu a systému „známý pro známého“. Posilte členskou základnu ASEM. Získejte ve své lokalitě další možnosti poskytování služby kontroly vozidla!

