

# Profesní komora STK k novele zákona

Novela zákona, kterou se změnila podmínky pro zajištění bezpečnosti provozu na našich komunikacích, přinesla velkou administrativní zátěž a některé problémy, nad kterými zůstává stát rozum nejen pracovníkům STK, ale hlavně motoristům.



Těm v některých situacích přímo poklesne brada, když slyší novinky, které ministerstvo dopravy (MD) prosadilo do novely zákona. Profesní komora se při této novele velmi snažila zachytit nejzásadnější problémy a zejména „omezit šikanu motoristů“. Z velké části se jí podařilo drobnou a usilovnou prací, zejména členů předsednictva, odstranit nejzávažnější chyby navržené novely, kde pod tíhou závažných argumentů došlo ze strany ministerstva alespoň k částečným nápravám návrhů.

## Co tedy novela přinesla:

■ Průjezd v kolonách pro vozidla s právem přednosti je řešen v souladu s ostatními evropskými státy. V případě, že by došlo ke kolonám, musí řidiči vozidel uvolnit prostor mezi levým a přiléhajícím jízdním pruhem, nikoliv mezi pravým jízdním pruhem a ostatními. Takováto změna, která se dostala do novely podnětem hospodářského výboru, má zajistit, aby pravidla pro vytváření průjezdu byla unifikována v celé EU. Změněna jsou rovněž i pravidla pro vytváření průjezdu pro tyto automobily na silnicích se třemi a více pruhy v jednom směru.

■ Pro lepší viditelnost vozidel s právem přednosti v jízdě budou nově policejní vozy a vozy záchranného systému nyní jezdit s modročervenými, nejen s modrými majáky, jak tomu bylo doposud.

■ Nově jsou zavedeny ekologické registrační značky. Vozidla, která budou disponovat touto značkou, by mohla do budoucna čerpat řadu výhod, jako využívání vyhrazených jízdních pruhů, jednodušší vjezd do centra měst. Motoristé by za tato vozidla nemuseli hradit žádné poplatky za využití dálnic. Za takovouto značku, která bude od běžných registračních značek graficky odlišena, se nebude muset hradit poplatek.

■ Sněmovnou také prošel návrh, díky němuž bude stát informovat vlastníky vozidel, že platnost technické kontroly jejich vozů vyprší za 2 měsíce. Informování však budou pouze ti motoristé, kteří mají zřízenou datovou schránku. Tato změna by měla předejít situacím, kdy se řidiči vozidla dozví, že má propadlou technickou způsobilost vozu až při náhodné policejní kontrole. Každý má právo zřídit si datovou schránku a využívat tak této služby.

■ Z dalších pozitivních věcí je to trvalá platnost lékárníčky, pokud je její obsah v pořádku. Dosud byla „prošlá“ lékárníčka hodnocena jako vážná závada, která limitovala technickou způsobilost vozu pouze na 30 dnů. Neúplná lékárníčka či poškozené vybavení lékárníčky je však stále závadou.

■ Dále již nejsou součástí povinné vybavy náhradní žárovky, nekontrolují se tedy ani na STK. I zde je však úskalí, o kterém MD mlčí. Pokud vás totiž zastaví policie a např. nesvítil nic na levé straně vozidla, je vozidlo nezpůsobilé pro provoz na silnicích a policisté ho mohou na místě odstavit. Když máte náhradní žárovku, můžete si ji na místě vyměnit a pokračovat v cestě, což se při delších cestách může vyplatit.

■ Auto už nemusí mít povinné rezervní kolo. Zde však je háček: přestože to nikde z úst pracovníků MD nezaznělo, týká se toto zjednodušení pouze aut takto vyrobených. U ostatních se buď musí vyjádřit výrobce, nebo akreditovaný zástupce, aby nedošlo ke zrušení např. deformačních zón v autě, které mají chránit při havárii cestující. Nejedná se tedy o plošné zrušení této povinnosti. Další podmínkou je např. smlouva s asistenční službou. Je třeba si uvědomit, že v cizině tato pojistka nemusí být dostatečná.

■ Obrana proti stáčení tachometrů, tedy počítadel ujeté vzdálenosti. Pokud má vůz při kontrole na STK najeto méně kilometrů než při minulé prohlídce, dostane zákazník technickou způsobilost pouze na 30 dnů. V této lhůtě musí doložit protokol o výměně počítadla ujetých kilometrů nebo již vůz nebude moci dále využívat na silnicích. Žádný vzor protokolu však není stanoven, technik STK tak v praxi musí přijmout jakýkoli „papír“, který mu zákazník předá. Zde se jedná vysloveně o plácnutí do vody a dle našeho názoru o legalizaci stočených aut. Zároveň pak také o šikanu občanů-motoristů, kteří za nic nemohou a o tomto problému při nákupu vozu nevěděli.

■ Snaha o sjednocení postupů na STK a stanicích měření emisí, kde je však kladen důraz na zbytečnou administrativu, která v praxi spíše zdržuje zákazníka a vytváří fronty (například focení šesti až osmi fotek vozu při měření emisí a následné focení totožných snímků na STK, a to v časovém rozmezí přibližně 30 minut).

■ Zbytečné tahání peněz z kapsy daňových poplatníků, neboť měření emisí platí nově pouze 30 dní. Pokud jsou tedy zákazníkovi na STK nalezeny vážné nebo nebezpečné závady a on je nestihne do 30 dnů odstranit, musí znovu absolvovat a zaplatit měření emisí, přestože při měření emisí žádný problém nalezen nebyl. MD se nyní snaží o jiný výklad, ale lítera zákona je neúprosná, a nelze ji měnit nižšími právními předpisy, jak se MD domnívá.

Závěrem lze konstatovat, že novela je velmi rozporuplná. Obsahuje mnoho nepřesností a administrativních omezení, které naprosto zbytečně bud tahají peníze z kapsy motoristům, nebo prodlužují neúměrně dobu strávenou prohlídkou (např. dublování kompletních sad fotografií), což mimo jiné přináší v určitých obdobích i částečné fronty na linkách STK. Profesní komora se velmi intenzivně zasazuje o odstranění těchto chyb a zbytečností, komplikujících život motoristům. ●



Za Profesní komoru STK,  
Jiří Rejmon, předseda