

VĚSTNÍK DOPRAVY

7-8

17. DUBNA 2002

VYDÁVANÝ MINISTERSTVEM DOPRAVY A SPOJŮ

CENA 20,— Kč

OBSAH

Oznamovací část

Závazné seznamy výrobců kameniva do tratí - aktualizace

Schválení Technických podmínek dodacích

Schválení dodatku č. 1 Technických podmínek dodacích

Schválení změny č. 1 Technických podmínek dodacích

Schválení Obecných technických podmínek

Vydání Zásad pro zřizování konstrukčních vrstev pražcového podloží technologiemi bez snášení kolejového roštu

Vydání „Vzorových listů železničního spodku“

Schválení změny výrobní dokumentace ŽPSV

Změny předpisů pro organizování a provozování drážní dopravy

Měření emisí, školicí zařízení pro diagnostiku a opravy emisních systémů motorových vozidel (ŠZD)
(Informace pro zájemce o provozování ŠZD, informace pro SME a STK)

Instrukce pro STK č. 2/2002

Prokazování technické způsobilosti vozidel na státní hranici, změny v protokolu o technické prohlídce vozidla

Instrukce pro STK č. 3/2002

Protokoly o technické prohlídce vozidla před registrací

Doplnění zkušební komise k ověření odborné způsobilosti pracovníků stanic technické kontroly
(Informace pro STK)

ČÁST OZNAMOVACÍ

MĚŘENÍ EMISÍ, ŠKOLICÍ ZAŘÍZENÍ PRO DIAGNOSTIKU A OPRAVY EMISNÍCH SYSTÉMŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL (ŠZD)

(Informace pro zájemce o provozování ŠZD, informace pro SME a STK)

Podle ustanovení § 63 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. (dále jen „zákon“), „stanice měření emisí (dále jen „SME“) je pracoviště specializované na měření emisí vozidel, které je zřízeno:

- a) v opravně motorových vozidel, která je **pověřena** výrobcem vozidla nebo výrobcem systému vozidla ovlivňujícího tvorbu škodlivých emisí ve výfukových plynech vozidla,
- b) ve stanici technické kontroly“.

Následující § 64 zákona pak stanoví náležitosti, které má obsahovat žádost o udělení oprávnění k provozování SME. Podle § 64 odst. 2 písm. f) musí žadatel předložit okresnímu úřadu i „**doklad o pověření výrobce vozidla nebo výrobce emisního systému vozidla** zřídit specializované pracoviště **opravny**“.

Výše uvedená ustanovení zákona směřují k tomu, aby příslušné „**pověření výrobce vozidla nebo emisního systému**“ garantovalo odbornou způsobilost pověřené osoby k pracím na údržbě a opravách emisních systémů vozidel. Termín „pověření“ není pro uzavírání vztahů mezi podnikatelskými subjekty standardní, pro praktickou aplikaci je k tomuto pojmu potřebný sjednocující výklad.

Mezi rovnoprávnými podnikatelskými subjekty, kterými jsou výrobci vozidel nebo výrobci emisních systémů, a autoopravny nebo jiné subjekty, vznikají právní vztahy na základě smluv. V autoopravárenské praxi se jedná většinou o smlouvu o servisním zastoupení (o smluvní opravě). Takováto smlouva naplňuje zcela pojem „pověření“.

Potřeba počtu měření emisí v ČR ročně jednoznačně ukazuje, že ji nemohou zvládnout samotné smluvní opravy, že se musejí angažovat i nesmluvní opravy a případně další subjekty. Delegovat měření emisí jen na smluvní opravy z principu nelze, docházelo by k diskriminaci ostatních subjektů. Zákon takovou diskriminaci rozhodně neměl na mysli.

Pod pojmem „**nositel pověření výrobcem vozidla nebo výrobcem emisního systému**“, v kontextu problematiky měření emisí, je proto nutno spatřovat osobu, která prokázala odbornou způsobilost k údržbě (diagnostice a opravám) emisních systémů příslušné značky vozidla. Z profesního hlediska jen takto odborně způsobilá osoba může zabezpečovat i kvalifikované provádění měření emisí.

Výše uvedený výklad je ve svém principu již zakotven v § 23 odst. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí (dále jen „vyhláška“). Podle tohoto ustanovení lze odbornou způsobilost k měření emisí prokázat buď:

1. Smlouvu o servisním zastoupení (o smluvní opravě).
2. Specializovaným školením ve školicím zařízení pověřeným pro daný účel ministerstvem.

Výrobce smluvním opravným zpravidla v rámci smlouvy zabezpečuje výchovu personálu, poskytuje potřebnou dokumentaci a dodává náhradní díly tak, aby údržbu a opravy vozidel mohly provádět v kvalitě jim požadované a většinou i kontrolované.

Nesmluvní opravy a další subjekty toto zajištění nemají. Jsou odkázány samy na sebe a na politiku výrobců. Strategie výrobců praktikovaná v 90. letech, kdy veškeré know-how, vážící se k zabezpečování provozu vozidel, bylo považováno za vlastnictví výrobce, který ho poskytoval jen svým smluvním partnerům a které uvolňoval pro jiné uživatele teprve až zestárla, se změnila. Evropská legislativa dnes stanoví, že výrobce je povinen poskytnout informace vážící se k zabezpečování provozu jím vyrobených vozidel i jiným subjektům, nejen svým smluvním partnerům, a to za nediskriminačních podmínek. Tento přístup otvírá možnost i pro nesmluvní opravy. Mají možnost se v tomto směru vyrovnat smluvním opravným. Dokumentace by proto neměla být problémem. Zůstává jen problém školení, zajišťující odbornou způsobilost mechaniků.

K řešení otázky handicapu nesmluvních subjektů v přístupu k informacím a specializovanému školení, vytvářejících kvalifikační předpoklady pro údržbu, opravy emisních systémů vozidel a návazně i měření emisí (§ 23 odst. 7 vyhlášky), vyzvalo ministerstvo hlavní zástupce automobilní branže k nalezení východiska. Uskutěčnilo se diskusní fórum k problematice, ze kterého vznikla účelová pracovní skupina. Tato pracovní skupina navrhla vybudovat síť „**Školicích zařízení pro diagnostiku a opravy emisních systémů motorových vozidel**“ (dále jen „ŠZD“). Vypracovala v sedmikolovém připomínkovém řízení soubor doku-

mentů s názvem „**Požadavky na zřízení a provozování školicích zařízení pro diagnostiku a opravy emisních systémů motorových vozidel**“ (dále jen „požadavky“), který je v plném znění přiložen.

Ministerstvo dopravy a spojů, jehož zástupci se všech jednání zúčastnili, vzalo na vědomí stanoviska všech stran. Na základě průběhu celého jednání bylo konstatováno, že na straně většiny účastníků diskuse došlo ke shodě. Respektovat je třeba zejména jednotná stanoviska zástupců výrobců (dovozců) vozidel, emisních systémů a diagnostických zařízení, kteří s danou problematikou mají nejvíce zkušenosti a jsou nositeli i příslušné profesní odpovědnosti. Proto **ministerstvo přijalo pracovní skupinou navržené řešení a souhlasí s jeho realizací.**

Zpracované požadavky na zřízení a provozování ŠZD jsou proto zveřejňovány a bude zajištěno pověřování žadatelů o jejich provozování podle tohoto dokumentu.

Všichni zájemci o provozování ŠZD se proto vyzývají k podání žádosti podle přiložených „požadavků“.

Zavedením ŠZD se otevírá možnost i SME oprávněným k měření emisí pro neřízené emisní systémy rozšířit své působení i na řízené emisní systémy konkrétních značek vozidel, na základě § 23 odst. 5 a 6 a prokázání kvalifikace podle odst. 7 tohoto paragrafu. Tato možnost se týká i stanic technické kontroly nebo např. školských zařízení, která nejsou opravnými.

V souvislosti s odsouhlasením vzniku ŠZD a postupným náběhem jejich činnosti byly okresním úřadům v oblasti vydávání nových oprávnění k provozování SME a osvědčení již provozovaným SME předány metodické pokyny, umožňující přechod současného stavu na stav cílový v širším časovém období, a to přibližně do 2 let. Povinnosti pro provozované SME, vyplývající z přechodných ustanovení zákona, § 89 odst. 2, však zůstávají plně v platnosti.

Příloha: Požadavky na ŠZD

V Praze dne 19. března 2002

Ředitel

odboru schvalování vozidel a předpisů:
Ing. Josef Pokorný v.r.

(Vyřizuje: Ing. Kolrus, č.j. 867/2002 - 0150)