

Snižme škodlivé emise z dopravy o třetinu do roku 2025*



** Předpokladem je, že MDČR podpoří a poslanci schválí v 2020 navrhované legislativní změny, 2021 proběhne zkušební období, informativní kampaně a řešení překážek v naplnění cíle v pracovní skupině MDČR, 2022 dojde ke zpřísnění sankcí pro nutnou adaptaci kontrolních stanic ; 2023-24 bude ostré období, kdy projde celý vozový park ČR zpřísněnou kontrolou ; 2025 závěr a zhodnocení.*

PROBLÉM

- Emise z dopravy. Velká hrozba pro obyvatele měst

strana
...3

HISTORIE

- Události od 2016 přes poslední Novelu zákona 56/2001 Sb.

...4

TREND

- Počet vozidel meziročně roste a s ním i závady vozidel
- Emisní kontroly nadále nedosahují uspokojivých výsledků
- Statistika TOP 10 nejprůchodnějších velkokapacitních stanic
- Důležitá fakta

...5

...6

...7

...8

NÁVRH ŘEŠENÍ

- Vytvoření “Watchdog” webové aplikace navázané na ISTP
- Novela zákona 56/2001 Sb., vyhlášky č.211/2018 Sb. a Metodiky měření emisí
- Hrozby související s navrhovaným řešením
- Výhody navrhovaného řešení

...9

...10

...11

...12

DALŠÍ INFORMACE O EMISÍCH

...13

Emise z dopravy. Velká hrozba pro obyvatele měst. ..aneb problémem na STK nejsou jen fronty, potvrdila měření.



50 % škodlivých emisí produkuje cca pouhých 5 % vozidel ve špatném technickém stavu.
Na celkových emisích se podílí z **1/3 vozidla mladší tří 3 let a polovina mladší 7 let.**



Praha má hned po Ostravě 2. nejznečištěnější ovzduší v ČR.

Dlouhodobě jsou překračovány emisní limity pro částice, NO_x, BaP a přízemní ozon.

80 % škodlivých emisí prokazatelně pochází z dopravy, resp. ze spalovacích motorů.



Emise z dopravy jsou karcinogenní, genotoxické a způsobují mnoho zdravotních komplikací.
Riziko onemocnění se zvyšuje s klesající vzdáleností bydliště k silniční komunikaci.

Znečištěné ovzduší v ČR způsobí předčasné úmrtí nejméně 6 až 7 tisícům lidí.



Škody ze znečištěného ovzduší jsou odhadovány na 5 % hrubého národního produktu.

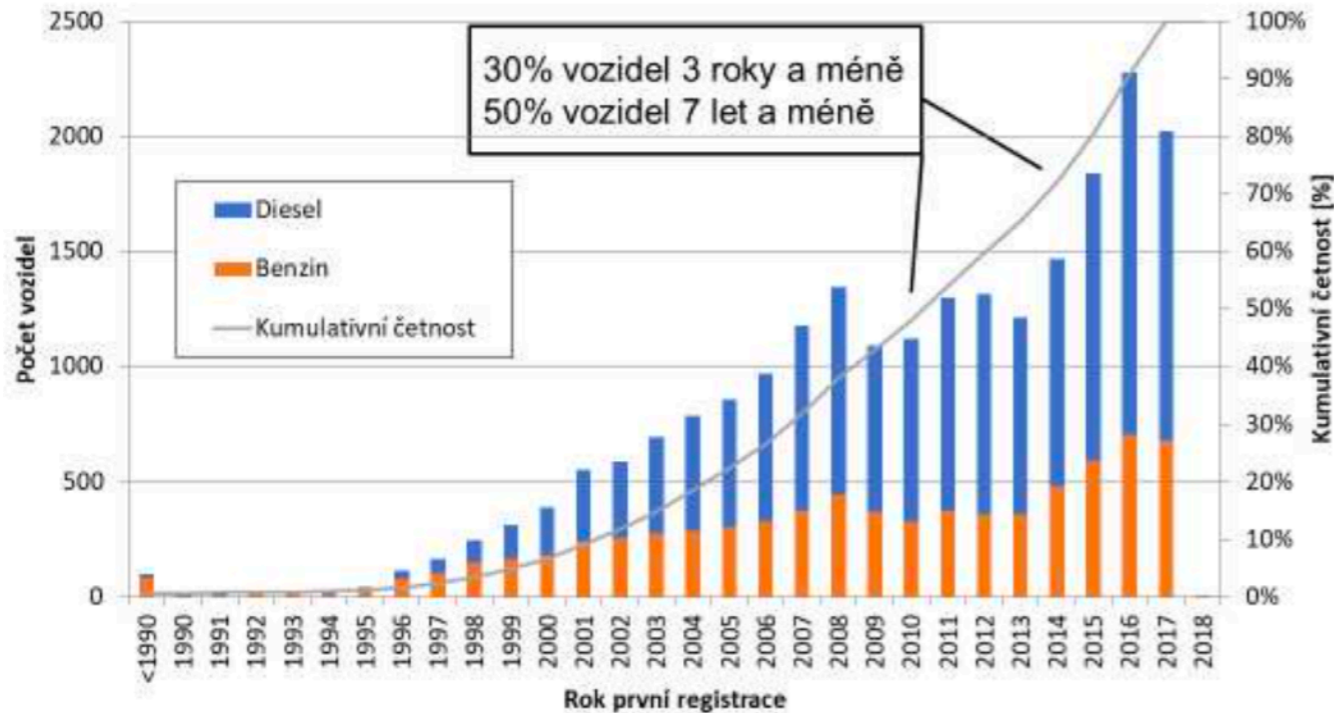
V Evropské unii ročně způsobí znečištěné ovzduší předčasné úmrtí více jak 400.000 lidí.

Událostí od 2016 přes poslední Novelu zákona 56/2001 Sb.



- **2. 2. 2016, [Konference, Praha Fórum Karlín](#)**
Ťok diskutuje se 450 profesionály z opravárenské branže a schází se poté se správní Radou ASEM.
- ◆ **19. 4. 2016, [iDNES](#)**
Ťok chce kontroly svěřit i autoservisům.
- ◆ **7. 12. 2016, [Aktuálně.cz](#)**
Více STK ministr neprosadil. Kolovratník kontroval. Přetahovačka o licence regulovaných STK pokračuje.
- ◆ **10. 12. 2016, [Aktuálně.cz](#)**
Ťokův návrh by přinesl více vraků, tvrdí Kolovratník v čele revoltujících. Paradoxně reprezentuje jako Ťok hnutí ANO. Do zákona se dostávají požadavky na velikost pracoviště.
- ◆ **25. 1. 2018, [iDNES](#)**
Na STK přitahuje. Kdo si není jistý, nechá vyřízení na servisu
- ◆ **19. 2. 2020 ASEM, vyhodnocuje ISTP za rok 2018**
Data z informačního systému technických prohlídek potvrzují, že regulace má neblahý vliv na kvalitu kontrol.

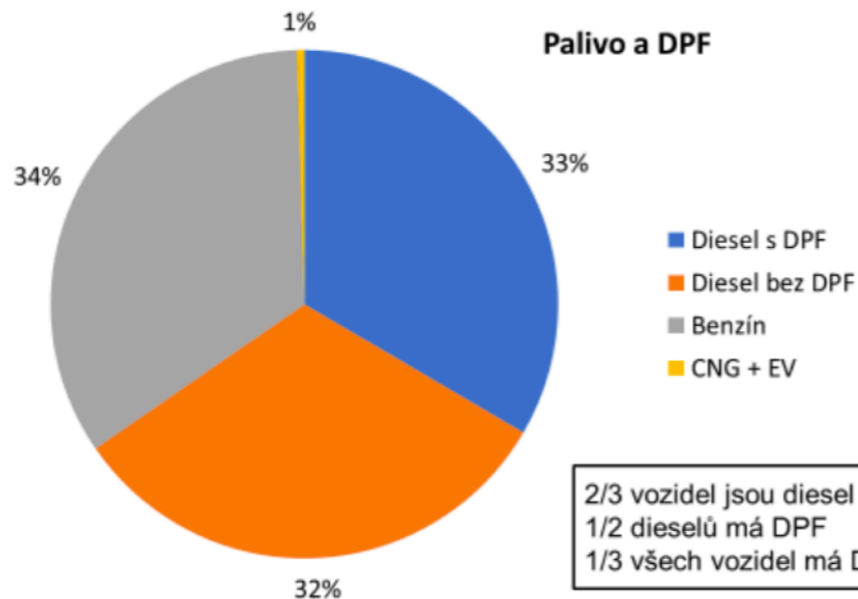
Počet vozidel meziročně roste a s ním i závady vozidel



Minimálně vadných DPF
5,5% (13+24) / 677

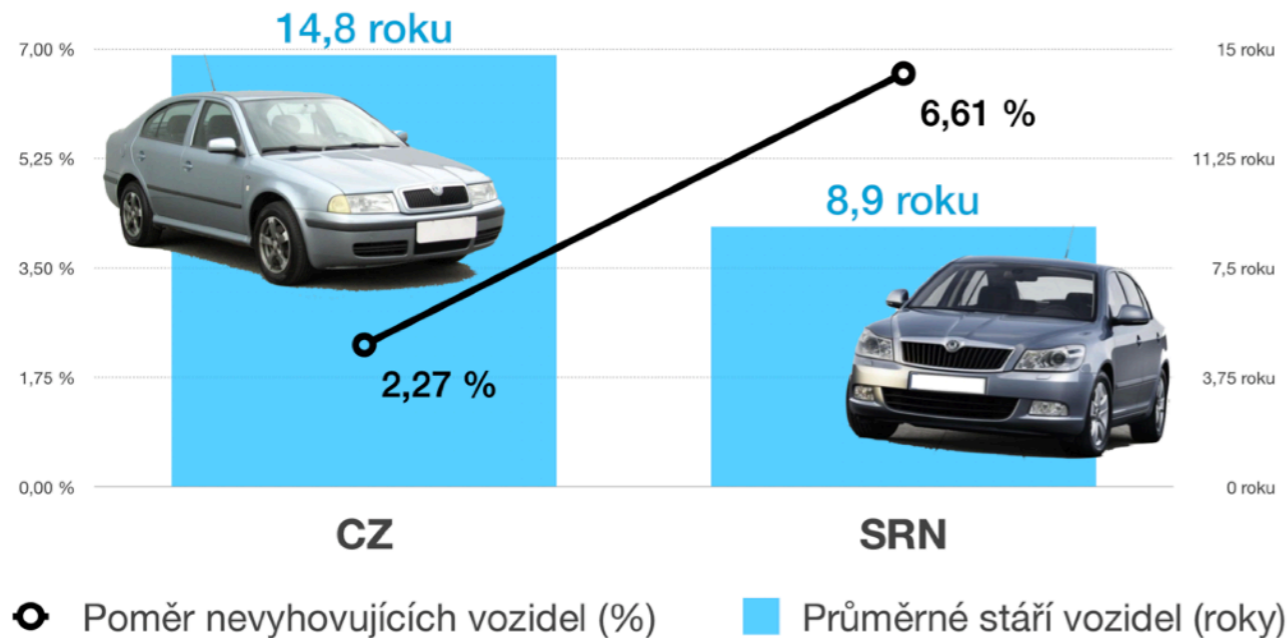
Zřejmě vadných
8,7 % 13 / (137+13)

Podezřelých
21% (13+24) / (137+13+24)



- Velký podíl na celkovém počtu registrovaných vozidel mají vozidla s dieslovým motorem
- **Přibližně 9 % z vozidel, které mají být vybaveny filtrem částic (DPF), jej mají nefunkční nebo odstraněný**
- Problém částic není omezen jen na vozy s vadným DPF – starší vozy bez DPF jsou rovněž podstatným zdrojem částic
- **Vozidla ve špatném technickém stavu mají velký podíl na celkové produkci částic.** Polovinu částic tvoří přibližně 5% takových vozidel a tři pětiny přibližně 10 % vozidel s nejvyšší produkcí emisí.

Emisní kontroly nadále nedosahují uspokojivých výsledků



- V 2018 měla mít ČR při o 6,9 let starším vozovém parku oproti SRN i vyšší poměr nevyhovujících vozidel. Ten je však nižší o 4,34 %, což je technicky nemožné.
- I když směrnice 2014/45/EU přímo umožňuje kontrolovat a opravovat vozidla toutéž osobou, staví ji MDČR do střetu zájmů, a to jen jen v případě, je-li tato osoba provozovatelem SME. Toto znevýhodňuje malé nezávislé SME u opraven, na jejichž rozvoji má dlouhodobě negativní vliv i regulace počtu stanic technických kontrol (STK), které jsou tak se servisy s SME v nerovném, avšak přímém konkurenčním boji.
- SME v autoservisech tak dále ubývá. Zatímco **v roce 2015 se SME evidovalo celkem 2.735, tak jich k 2018 bylo již jen 958.**

Statistika za rok 2018	CZ	SRN
Počet prohlídek měření emisí	2.548.366	12.190.603
Průměrné stáří vozidel	14,8 roku	8,9 roku
Počet nevyhovujících vozidel	57.804	805.668
Poměr nevyhovujících vozidel	2,27 %	6,61 %
Měřeno počtem emisních stanic	958	34.358
Počet stanic na 1000 vozidel	0,38	2,82

Statistika TOP 10 nejprůchodnějších velkokapacitních stanic

Statistika nejprůchodnějších emisních stanic a okres ve kterém jsou umístěny	Počet kontrolovaných vozidel			Procento nevyhovujících vozidel (%)
	Vyhovělo (ks)	Nevyhovělo (ks)	Průměrné stáří vozidel (roku)	
1 Mladá Boleslav	5628	3	14,3	0,05 %
2 Praha	10418	15	11,7	0,14 %
3 Praha	5786	9	14,1	0,16 %
4 Karlovy Vary	11281	24	12,2	0,21 %
5 Praha	8711	21	11,3	0,24 %
6 Praha	11610	29	12,0	0,25 %
7 Kladno	8681	25	12,7	0,29 %
8 Benešov	7578	23	14,2	0,30 %
9 Pardubice	5990	20	15,5	0,33 %
10 Ústí nad Orlicí	5409	21	13,9	0,39 %

* Ve statistice TOP 10 nejprůchodnějších velkokapacitních stanic jsou uvedeny jen ty SME, které za r.2018 provedli v průměru více jak 100 kontrol týdně. Tyto SME nazýváme velkokapacitními i z toho důvodu, že jsou provozovány stejnými majiteli STK, sídlí na stejných nebo blízkých adresách ke státem regulovaným STK. Tyto SME provozují měření emisí jako svou hlavní činnost a proto se předpokládá se, že i úzce spolupracují s konkrétní STK.

** Díky regulaci STK nikdy nebude možné vytvořit rovné tržní podmínky mezi STK a všemi SME, což se nevztahuje jen na nutnost SME dojíždět na STK a vystát zde mnohdy dlouhé fronty na TP.

- **Velkokapacitní SME* mají zásadní vliv na kvalitu vozového parku a tvorbě emisí z dopravy** v ČR. Nejen, že kontrolují podstatnou část vozidel, ale mají také neobvykle nízký počet nevyhovujících vozidel blížící se 0 %.
- Systém regulace počtu STK v regionech ukazuje opačný vliv - neposiluje kvalitu prohlídek, ale spíše obchodně motivuje k průchodnosti.
- Symptom regulace STK, dále posiluje i pozici STK v nerovném konkurenčním boji s malou SME bez silné vazby na STK. Tržní pozice STK umožňuje např. nabízet lepší cenu za obě provedené kontroly (ME+TK) a má více příležitostí jak i neveřejně práci nezávislým SME zneprůjemnit**
- Další diskriminace autoservisů, které mají za úkol emisní systémy měřit a opravovat, je při současném stavu na trhu práce neudržitelná.

Ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší ve městech nepovede ani tolik plošná regulace či obměna vozového parku za vozidla přísnějších emisních norem, jako oprava 5 % vozidel s nejvyššími emisemi. Vozidlo ve špatném technickém stavu často produkuje i více jak 1000 krát vyšší míru škodlivých emisí než obvykle.

Naftové motory jsou vybaveny oxidačním katalyzátorem a filtrem částic (DPF), který snižuje kouřivost o 99,7 %. Nezanedbatelná část zejména naftových motorů je uživateli v provozu následně upravována a DPF bývá odstraněn především z důvodu technických problémů s vozidlem či dosažení vyššího výkonu, jež nakonec obojí vede k navýšení koncentrací částic ve výfukových plynech z méně než tisíce na miliony částic na cm³, tedy zmíněný tisíci- a vícenásobek.

Chiptuning navíc zvyšuje i produkci nebezpečně jedovatých oxidů dusíku o 1200 až 3000 % a více! Samotný podvod Dieselgate pro porovnání zvyšoval oxidy dusíku “jen” o 300 až 600 %, leč na všech vozidlech.

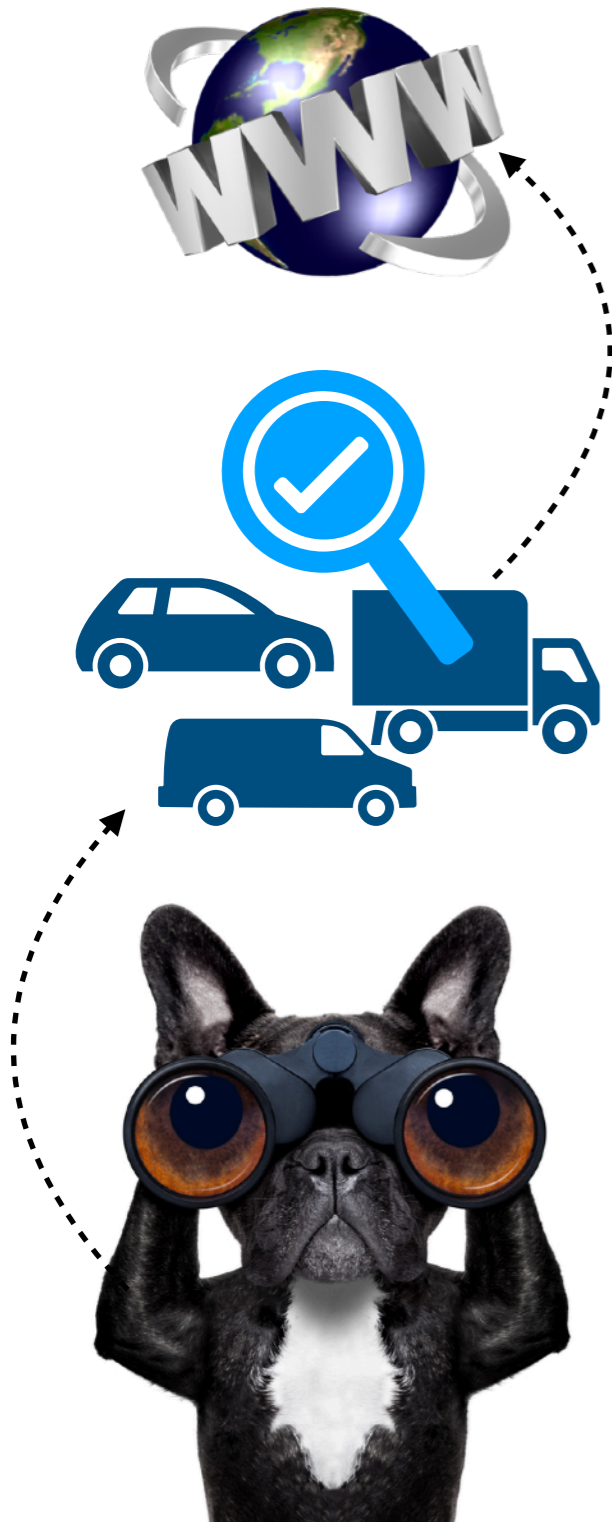
V současné době dochází k dalšímu zhoršování podmínek pro provozování malých nezávislých emisních stanic v autoservisech, které zanikají na úkor posilujících regulovaných velkokapacitních STK, které dle statistiky z ISTP neodvádí svou práci kvalitativně dobře. Trend klesání počtu odborníků na kontrolu a opravu emisních systémů, kteří mají přirozenou motivaci vozidla opravovat, je velmi nešťastný, jelikož právě na nich opravy emisních systémů závisí. Kdo bude emisní systémy udržovat v dobrém stavu, když odborníci v autoservisech prodají svou emisní výbavu, jelikož ji de facto na úkor vysokých výdělků regulovaných STK neužijí?

Odstraňování vozidel s nadměrnými emisemi jejich opravou nebo náhradou je nejen praktický, ale též nejrychlejší a nejlevnější způsob, jak v dohledné době dosáhnout podstatného zlepšení kvality ovzduší ve městech, aniž by byl radikálně omezen provoz motorových vozidel.

Vytvoření “Watchdog” webové aplikace navázané na ISTP

Cílem Watchdog aplikace (překlad “hlídací pes”) v oblasti technických prohlídek, je sledovat korektnost provádění technických prohlídek vozidel v ČR, vyhodnocováním dat z Informačního systému technických prohlídek (ISTP) s pomocí nasazených matematických algoritmů, např. za účelem:

1. **Posílit státní odborný dozor.** Pomoci efektivněji kontrolovat kvalitu prováděných prohlídek a automaticky upozorňovat na zmanipulované, či jinak sporné výsledky prohlídek a neblahé trendy v síti kontrolních stanic.
2. **Podporovat SME a STK v jejich činnosti.** Poukazovat na chybná či podezřelá měření emisí či konkrétní data poukazující na nedodržení stanovených postupů a pozitivně tak působit na vyšší úroveň kvality.
3. **Informovat veřejnost o efektivitě technických prohlídek v ČR.** Studie, statistiky a analýzy, pro účely MDČR, Policie, majitelů vozidel, krajů, obcí, médií, vzdělávacích či neziskových organizací. Z každé oblasti oslovíme odborné garanty a vyhodnocená data detailně popíšeme a algoritmus pro ověření jeho správnosti vždy uveřejníme.



Novela zákona 56/2001 Sb.

1. Deregulovat počet stanic v regionech. Z podnikatelského hlediska je regulace nekorektní a s ohledem na kvalitu kontrol dlouhodobě neopodstatněná.
2. Zrušení nařízení velikosti a charakteru kontrolního pracoviště. Není důvodné
3. *Zrušení střetu zájmu prohlídky / opravy. Výklad směrnice 2014/45/EU umožňuje vykonávat obě činnosti i tentýž osobou.
4. Rozvolnění trhu se vzdělávacími aktivitami pro kontrolní techniky. Služby jsou předražené bez jasné podstaty.

Novela vyhlášky č.211/2018 Sb. a novela Metodického postupu měření emisí vozidel

1. Focení koncovek výfuku
2. Klást větší důraz na načítání readiness kódů
3. Umožnit kontrolnímu technikovi převzít odpovědnost a odchýlit se od strojového vyhodnocení zkoušky.

Návrh novely v prvních dvou bodech byl již legislativně zpracován MDČR a s doporučením odeslán do Poslanecké sněmovny náměstkem ministra Dopravy Mgr.Kopřivou, který de facto dokonal práci tehdejšího Ministra dopravy, Dana Ťoka, jenž započala 2.2.2016 na konferenci v Praze.



* V opačném případě definovat všechny střety zájmů v oblasti technických prohlídek i s ohledem na technické zkušebny, prodejce vozidel a větší vozové fleety a se zaměřením nikoliv jen zaměstnance (další role kontrolních techniků), ale i na vlastnické vazby firem



Zvýšení ceny za technickou kontrolu na koncové zákazníky. Tento stav z našeho pohledu nehrozí už jen z toho důvodu, že v Německu, kde je síť stanic v přepočtu na vozidla mnohonásobně vyšší, za provedení TK a ME zaplatíte dle regionu 86 až 102 Euro. S ohledem na rozdíl ve výši platů a cen služeb, zaplatíte v ČR kolem 1.800 Kč za obě prohlídky podobnou výši již dnes, i při regulovaném počtu stanic.



Nedostatečná kontrola činnosti STK a SME s jejich přibývajícím počtem a následný další úpadek kvality kontrol. Tento scénář již dnes nehrozí z důvodu zavedeného ISTP, který lze efektivněji používat ke kontrolní činnosti, což se doposud z neznámých důvod neděje a ASEM v této kontrolní činnosti MDČR rád podpoří navrženou Watchdog aplikací a dalšími analýzami dat z ISTP.



Vystavení zákazníka SME riziku před smyšlenou závadou. Tento častý argument majitelů STK pro informaci uvádím také, nicméně riziko považujeme za velmi nízké a řešitelné. Považujeme za velmi nepravděpodobné, že majitel STK, který investoval do technického vybavení, bude takto riskovat zhoršení svého renomé, sankci či odebrání licence k provozování STK. Watchdogová aplikace by navíc mohla podněty podobného typu sbírat a průběžně by bylo možné je vyhodnocovat.



Majitele vozidel - informace / ochrana

- rozsáhlejší síť kontrolních stanic
- větší přehled o stanicích jako takových
- menší fronty / kratší doba čekání
- méně přejezdění mezi autoservisem a STK
- kvalitnější kontrola vozidla (spolehlivost)
- vyšší ochrana při nákupu vozidla
- ..další možnosti



Státní správa - informace / kontrola

- objektivnější hodnocení kvality prohlídek
- upozornění na podezřelé stanice
- výčet podezřelých výsledků měření s popisem
- Větší příjem z oprav vozidel do státní pokladny
- Nižší náklady za léčení a předčasná úmrtí lidí na znečištěné ovzduší.



STK a SME - informace a vzdělávání

- hlášení vlastních prohřešků
- hlášení podezřelých měření
- souhrné hodnocení vlastní stanice
- statistiky a analýzy nejzásadnějších problémů v celé síti (na co se zaměřit)



Oprávérenská branže - statistiky / přehled

- nejproblematictější vozidla (nenajeté readiness kódy, závady, apod..)
- nejčastější typy závad dle značek
- customer retention u servisů sloučených s kontrolní činností



Obce, kraje a veřejnost

- zlepšení kvality ovzduší
- menší dopravní zátěž
- informovanost

Chcete vědět o emisích z dopravy více?

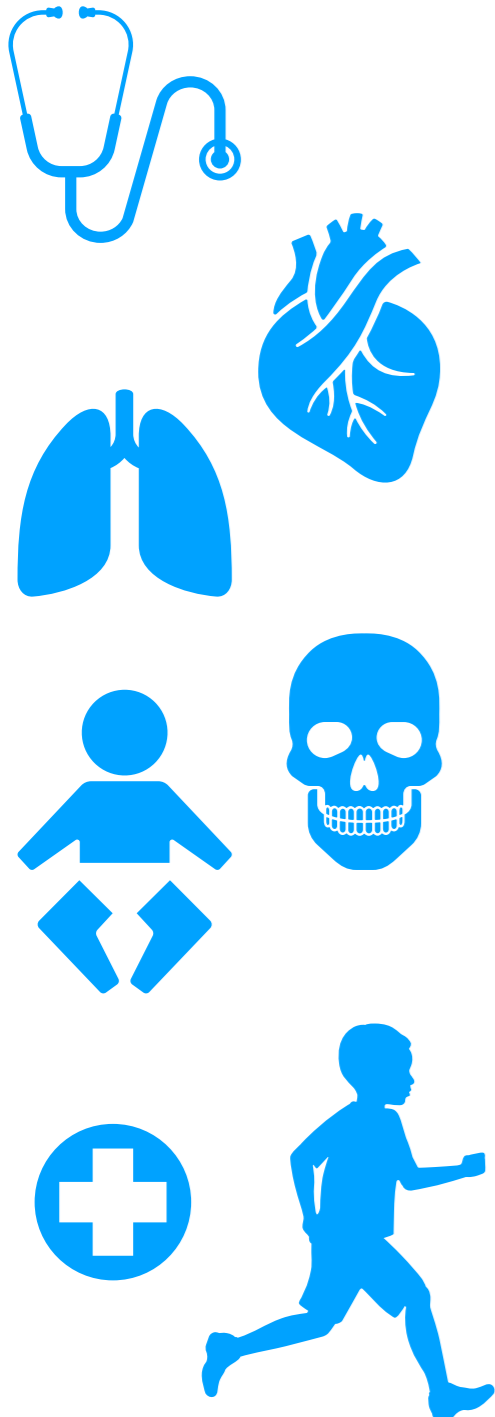
ASEM se bude věnovat informativním kampaním v oblasti emisí z dopravy

Oxid dusnatý (NO) vzniká při účinném spalování, v atmosféře se přeměňuje na nahnědlý, dráždivý oxid dusičitý (NO₂). Ten se působením slunečního záření rozkládá a vzniká velmi reaktivní ozón, který poškozují tkáně. NO a NO₂ jsou dohromady sčítány jako NO_x. Největším producentem NO jsou přitom vozidla s chiptuningem a velkým výkonem.

Částice z motorů o průměru jednotek až desítek nanometrů (menší než tisícina průměru lidského vlasu - označovány i jako nanočástice, ultrajemný prach, ultrajemné částice) obsahují mimo jiné rakovinotvorné látky a díky své velikosti jsou i genotoxické. Takto malé částice mají vysokou pravděpodobnost záchytu v plicních sklípcích, mají schopnost pronikat do krevního oběhu, a rovněž mají schopnost putovat přes čichový nerv do mozku a ovlivňují tak např. i vývoj plodu matky.

Počet léčených dětí a adolescentů s alergickými onemocněními v průběhu 10 let vzrostl o více než polovinu. Na zhoršující se imunitu a s ní spojené alergie, má podstatný vliv kvalita ovzduší.

Výfuky z vozidel ústí přímo v ulicích, nikoliv v komínech nad střechami, jako u topenišť. Emise z dopravy mají proto významný vliv na naše zdraví a člověku bezprostředně škodí více než letecká či lodní přeprava.



Děkujeme za Váš zájem!



www.asem.cz