

## Statistika z Informačního systému technických prohlídek pro měření emisí za rok 2018

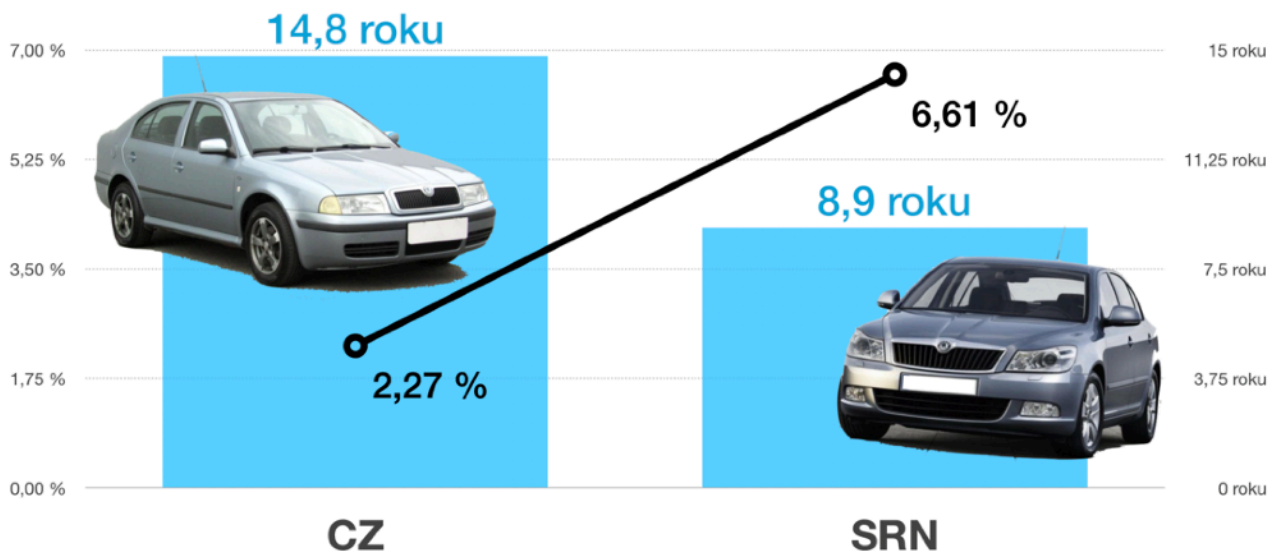
Následující statistika vyhodnocená z dat z Informačního systému technických prohlídek (ISTP) za rok 2018, poskytuje zcela objektivní obraz na současnou kvalitu technických prohlídek v ČR. Statistika byla vytvořena z různých pohledů na kvalitu kontrol bez požadavku na technické znalosti z oboru prohlídek vozidel.

### Základní porovnání s Německem

První statistika přináší porovnání s Německem za stejné časové období od 1.1.2018 do 31.12.2018. Zdroj statistiky SRN je Akademie německého automobilového průmyslu (TAK), pověřena od Ústřední sdružení řemesla s motorovými vozidly (ZVK)“.

Již při prvním pohledu na základní data je zřejmé, že při o 6,9 let starším vozovém parku v ČR oproti SRN by měl být vyšší i poměr nevyhovujících vozidel z celkového počtu vozidel kontrolovaných. Ten je však naopak nižší o 4,34 %.

Nad grafem jsou zobrazeny ilustrativní fotografie vozidel Škoda Auto Octavia, odpovídajícího modelového roku, dle podrobnější statistiky na další stránce.



● Poměr nevyhovujících vozidel (%)      ■ Průměrné stáří vozidel (roky)

Pokud procento nevyhovujících vozidel z ISTP (2,27 %) porovnáme s procentem nevyhovujících vozidel, která byla měřena na silnicích Policií České republiky, zjistíme, že počet nevyhovujících vozidel bylo přibližně 25 %, což je 10x více než průměr vyplývající z ISTP (zdroj statistiky z měření emisí na silnicích je MDČR).

Ze statistiky je dále patrné, že v Německu mají při vyšší účinnosti kontrol podstatně benevolentnější podmínky pro provozovatele technických prohlídek. Kontrolních míst je totiž v přepočtu na počet kontrolovaných vozidel za rok v SRN 7,4x více než v ČR.

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

\* Z celkového počtu 12.342.388 vozidel podrobených kontrole emisí je 151.786 motocyklů, které v ČR nepodléhají povinnosti kontroly emisí. Tyto byly ze statistiky vyloučeny.

\*\* Z celkového počtu 815.080 nevyhovujících vozidel je 9.412 motocyklů. Tyto nebyly do statistiky započítány.

## TOP TEN nejprůchodnějších emisních stanic, provádějících v průměru nejméně 100 prohlídek týdně

S ohledem na předchozí statistiku bychom chtěli upozornit na to, že se jedná o zprůměrované hodnoty. **Do následující tabulky jsme proto připravili žebříček top 10 nejmenovaných stanic měření emisí s podezřele nejnižším počtem nevyhovujících vozidel pod 0,4 %.**

Do statistiky jsme přitom zahrnuli jen ty emisní stanice, které provádí týdně průměrně alespoň 100 prohlídek, resp. ty které se orientují na technické prohlídky jako na svou hlavní činnost a nejvíce tak ovlivňují i kvalitu vozového parku ČR a dopady na životní prostředí z dopravy.

Prvních 32 emisních stanic v tomto žebříčku mají přitom průchodnost vozidel nad 99 %, což je při vzorku 252.780 zkontrolovaných vozidel alarmující. Aby nedocházelo k argumentaci těchto stanic, že k nim jezdí novější vozidla, než ke konkurenci s o dost vyšším procentem nevyhovujících vozidel, uvádíme i průměrné stáří měřených vozidel, které se u top 10 stanic pohybovalo kolem průměrné hodnoty 14,8 roku, viz. první statistika výše.

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 %

## Statistika z měření kouřivosti kódu motoru AGR

Do následující statistiky jsme zahrnuli všechna dílčí měření kouřivosti dieselového motoru AGR od výrobce VW, u kterého sám výrobce uvádí na technickém štítku kouřivost **0,7 při době akcelerace 1,1 sekundy**.

Jedná se o starší motor bez filtru částic, kde se již od výroby nepodařilo výrobci dosáhnout této nízké hodnoty kouřivosti. Výrobci tak byla udělena výjimka, že stačí, pokud bude splňovat **alternativní hodnotu kouřivosti stanovenou EU o hodnotě 1,5 (tedy 2x vyšší)**.

I s ohledem na výše uvedené je v ISTP celkem 15.383 měření tohoto motoru, u kterého při akceleraci do 1,1 vteřin dosaženo maximální kouřivosti 0,7 bylo, což je technicky zcela nemožné a muselo se jednat o manipulaci při měření.

Ve 45.565 měřeních pak nebyla dodržena předepsaná doba akcelerace do 1,1s, což je naopak měření neobjektivní a proti předpisům.

## Trend mazání chyb z paměti závad těsně před kontrolou

Následující statistikou bychom chtěli poukázat na velmi vysoké procento vozidel, která prochází měřením emisí těsně po smazání chyb závad v řídicí jednotce automobilu, což je v

rozporu se zněním Směrnice 2014/45/EU a taktéž v rozporu s doporučeným postupem při kontrole emisního systému vozidla, stanoveným výrobcem vozidla, na který odkazuje i samotná metodika měření emisí.

#### **Znění předpisu Směrnice 2014/45/EU, odst. 17:**

*(17) Pro účely kontroly vozidel, a zvláště jejich elektronických bezpečnostních prvků, je nanejvýš důležitý, přístup k technické specifikaci každého jednotlivého vozidla. Výrobci vozidel by proto měli poskytovat údaje potřebné k ověření funkčnosti bezpečnostních systémů a systémů k ochraně životního prostředí. Za tímto účelem by se měla obdobně použít ustanovení týkající se přístupu k informacím o opravách a údržbě, která by stanicím technické kontroly umožnila přístup k informacím potřebným k provádění technických prohlídek. Tyto informace by měly zahrnovat údaje, které umožňují sledovat fungování bezpečnostních systémů vozidel způsobem umožňujícím jejich kontrolu v rámci pravidelných technických prohlídek. Toto má zásadní význam zejména v oblasti elektronicky řízených systémů a mělo by platit pro všechny prvky instalované výrobcem.*

Systém vlastní kontroly emisního systému vozidla indikuje diagnostika tzv. readiness kódy. Tento systém používají vozidla s emisně relevantním protokolem EOBD. Tedy všechna vozidla vyrobená od roku 2000 (benzin) resp. 2004 (diesel)

Vše funguje tak, že pokud je vozidlo v provozu, provádějí se dle různých zátěžových režimů při jízdě opakované testy, přičemž nalezené problémy se uloží do paměti závad.

Pokud Readiness Code obsahuje hodnoty "1", znamená to, že se od posledního vymazání paměti závad neotestoval příslušný systém vlastní diagnostikou a že vozidlo tedy není připraveno na vyhodnocení emisní zkoušky. Teprve pokud jsou v Readiness Code samé "0", znamená to, že všechny emisní normou sledované systémy byly vlastní diagnostikou vozidla již minimálně jednou zkontrolovány.

Pokud vlastní diagnostika EOBD vyhodnotí jeden z testů jako nevyhovující, zapíše určitý kód chyby do paměti závad. Pokud během testů diagnostika žádný problém nezjistila, nebude uložen žádný chybový kód a paměť závad bude prázdná.

Z popsaného tedy vyplývá, že nemá smysl číst paměť závad do té doby, než budou samotným vozidlem v běžném provozu vybudovány všechny testy v Readiness Code do hodnoty nula ("00000000"), protože byla nedávno paměť závad smazána.

**V ČR za rok 2018 nebyl k dispozici kladný readiness kód při 371.406 měřeních, a to u vozidel které systémem readiness kódů disponují.** To celé svědčí o tom, že se na stanicích emisních kontrol často chybová hlášení i readiness kódy ignorují a závady se účelově mažou.

Tento trend přisuzujeme především z důvodu, že stanice měření emisí provozované při STK nebo v úzké spolupráci s ní, neprovádí měření emisí jako doplňkovou službu, nýbrž jako hlavní výdělečnou činnost, přičemž takové stanice nemají motivaci vozidla opravovat, ale vydělávat na kladných protokolech a spokojených zákaznících, které se každé dva roky vrací.