

Ministerstvo dopravy
k rukám ředitele odboru Karla Hanzelky
nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222
110 15 Praha 1

11. listopadu 2009

Tento dopis považujte za petici ve smyslu zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním

Věc:

Petice za změny v legislativě ČR ve věci emisních kontrol motorových vozidel

Úvodní slovo

V České Republice schválené předpisy týkající se emisních kontrol motorových vozidel má již delší dobu nepovšimnuté mezery v legislativě. Jsme jedinými na světě, kde jsou tříděny emisní stanice „dle značky výrobce“. Ne tedy každá stanice měření emisí může měřit prakticky stejné spalovací motory, pokud je na kapotě vozidla jiný znak výrobce. Zasloužil se o to dle § 23, odst. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb. *

**Předpis který toto cituje:*

Ministerstvo dopravy v souladu s § 23, odst. 7 vyhlášky č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, a s „Požadavky na zařízení a provozování školicích zařízení pro diagnostiku a opravy emisních systémů motorových vozidel“, č.j. MDS 867/02-0150, oznámenými ve Věstníku dopravy č. 7-8/2002, 4/2003 a 14/2003, pověřuje provozováním těchto školicích zařízení (dále jen „ŠZD“) školy a jiné organizace.

Obsah petice:

Problém schvalování emisních stanic na jednotlivé značky se táhne od roku 2001, kdy byly ve snaze vytvořit spravedlivé prostředí volné soutěže schválen kontroverzní předpis, do jehož neodkladné změny se pravděpodobně nikomu nechce. Díky němu se v této oblasti vrší problémy, které nikdo neřeší... Tento dokument popisuje jen několik málo procent z léta velmi neodborně a nekomplexně přepracovávané až záplatované vyhlášky 302/2001 Sb. a zákona č. 56 56/2001 Sb. ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Obojí jsou oproti stavu dnes používaných technologií zastaralé, zcela nefunkční a nepoužitelné. Pokud by se měl udělat výčet problémů, které tyto předpisy neřeší a kvůli kterým se prakticky všichni provinují, neb se provinovat musí, byl by takový spis na několik desítek stran A4.

Sporné body vyplývající z platnosti tohoto předpisu:

Úvodem stručný popis činností vyplývajících ze shora citovaného předpisu:

Motorová vozidla se spalovacími motory jsou vybavena v zásadě až na menší či větší detaily velmi podobnými řídicími systémy. Jejich základní dělení odpovídá tedy, jakož i dělení použitých měřicích přístrojů, dvěma kategoriím :

1. motory „vznětové“
2. a motory „zážehové“.

Obě kategorie používají napříč spektrem značek stejné nebo velmi podobné prvky přípravy směsi pro spalování a následně využívanou pohonnou sílu, i úprava jejich zplodin za účelem snižování emitovaného množství je v obou těchto kategoriích stejná nebo velmi podobná. Z toho vyplývá, že zkušební technik SME (stanice měření emisí) nebo autoopravny s uděleným oprávněním emise měřit musí tyto základní principy znát, aby je mohl zkontrolovat.

V České Republice však aktuálně platný předpis nařizuje:

1. Že je nutné provádění školení na **jednotlivé značky** motorových vozidel, nikoliv na systémy.
2. Že každá emisní stanice musí mít pověření na každou značku vozidla zvlášť, a že musí o všechny tyto značky žádat včetně nové expertízy pracoviště.
3. Že je nutné, aby se každý, kdo chce měření emisí provádět, byl povinen proškolit na každou jednotlivou značku v sérii školení o celkovém trvání několika pracovních dnů a za nákladů v celkové výši nad 50.000,- Kč
4. Že školicí střediska jsou povinna u MD nahlašovat a nechat schvalovat všechny značky, které chce školit a musí žádat v případě, chce-li oprávnění rozšířit o další značku.

Tato čtyři nařízení s sebou vlečou sérii rozsáhlých otázek, které v jejich důsledku dokonce zasahují do omezování svobody občanů ČR. Občan vlastní motorové vozidlo a odpovídající za jeho stav je ze zákona povinen podrobit toto své vozidlo pravidelným prohlídkám, potíží je v tom, že nemusí SME, která smí měřit právě jeho značku v jeho okolí vůbec najít. Dělení emisních stanic dle schválených značek není nikde zveřejněno, a tak občanovi nezbývá, než jezdit od jedné stanice ke druhé a ptát se, zda má ta či ona povolení měřit právě jeho značku.

Další skutečnosti vyplývající ze zákonů a vyhlášek, které omezují účinnost samotných emisních kontrol a kvalitu odváděné práce a výsledků SME:

5. Současné znění zákona **zakazuje provádění kontroly emisí mimo schválenou zkušebnu**. Tento fakt prakticky znemožňuje kontroly emisí v provozu, kde jsou paradoxně vozidla optimálně k testu připravena – tedy v provozní teplotě.
6. Současné znění zákona prakticky **neumožňuje kontrolu kvality práce emisních stanic** (dále jen „SME“)
7. Kontrolní orgány se mohou soustředit jen na dodržování kontroverzní vyhláškou nařízeného seznamu značek vozidel, či na jiné nepodstatné detaily, přičemž jim uniká hlavní účel kontroly, zda SME provádí kontroly účinně. Na to, či vozidlo v provozu emisní limity skutečně splňuje, prováděcí pokyn v současné legislativě chybí.

Kontrolním orgánům tak zjevně uniká samotný smysl existence sítě stanic měření emisí.

Shora uvedenými nařízeními byla v podstatě odstartována série dalekosáhlých a závažných problémů, které mají dalekosáhlý a dramaticky negativní dopad na tyto oblasti:

- a) Školící střediska, která jsou MDČR na základě „Požadavků na zařízení a provozování školících zařízení pro diagnostiku a opravy emisních systémů motorových vozidel“, č.j. MDS 867/02-0150 jsou schvalována na základě předložení souboru povinných vybavení, avšak lektoři, kteří zde školí, nejsou prověřováni ze znalostí systémů, které učí.
- b) Z principu přítomnosti ca 36 značek výrobců motorových vozidel na našem trhu a dalších značek schválených individuálně k provozu na veřejných komunikacích vyplývá, že i počet „školení na značky“ je stejný, ačkoliv počet systémů používaných těmito značkami je ca 6 x nižší.
- c) Z principu v těchto vozidlech ca 36 značek používajících v zásadě ca 5-8 emisních systémů v různých kombinacích vyplývá fakt, že na ca 31 školeních nařízených současně platným předpisem musí lektor v zásadě opakovat neustále stejné principy funkce systémů. Tato skutečnost staví lektory školících středisek do velmi nepříjemné situace, kdy již na 6. školení je lektorovi školícího střediska ze strany účastníků školení vyčítáno, že mluví neustále dokola o tomtéž, a bude mluvit ještě dalších 30 kurzů o tom samém za neskutečně eskalujících nákladů pro účastníky školení, které by chtěli měřit všechny značky vozidel. Nutno podotknout, že tyto výtky jsou oprávněné, neboť např. v sousedním Německu i Rakousku se školí pouze na „systémy“ nikoliv na značky a za ca 16x nižších nákladů než u nás.
- d) Námitkou k bodu c) může být argument, že každá SME přece nemusí mít schválení pro všechny značky, což slycháváme zejména z úst úředníků MDČR, ale právě tato možnost **spouští jeden z nejzávažnějších dopadů na celý systém kontroly emisí:**
Majitel motorového vozidla podléhající povinnosti kontroly emisního chování motorového vozidla v jeho vlastnictví musí navštívit takovou SME, která má schválení na právě jeho značku vozidla a ne jinam.
Zatímco v sousedním Rakousku je žadatel o SME (u nich AU) **ze zákona povinen nabízet nejen všechny značky najednou, ale nesmí nabízet pouze měření na „zážehové“ nebo „vznětové“ ale obojí,** ústí nařízení naší legislativy v masové šikanování majitelů motorových vozidel od emisní stanice k emisní stanici, kde všude může majitel např. vozidla značky Subaru slyšet: „My nesmíme měřit emise na vozidlech Subaru, protože by nám hrozilo zastavení činnosti ze zákona“.
- e) Skutečnost uvedená v závěru předcházejícího bodu d) uvádí majitele takového vozidla, na které bude ve svém okolí těžko shánět dle definice zákona „pro tuto značku schválenou“ SME, do velmi těžké a stresující situace. Nutno říci že i rozčarovaný majitel takového vozidla může i přes své jinak kvalitní morální vlastnosti dokonce začít požadovat emisní známku „za úplatu“, protože při „shánění“ SME, která „smí“ měřit jeho značku vozidla, mu jednou trpělivost zákonitě dojdí musí.
Tvrzení že jsou emisní stanice někdy skutečně nuceny obejít nesmyslnosti zákona, lze doložit fakty:
 - a. že existují vozidla exotických značek s vylepenou emisní známkou, ačkoliv školící žádné středisko tuto značku nemá v seznamu „školení na značky“
 - b. že existují taková vozidla s vylepenou emisní známkou, které prakticky podle stávajícími přístroji, které jsou emisní legislativou schváleny, nelze plnohodnotně změřit...

Tím nechceme říci, že by měly být tato SME potrestány, ale že by se měla změnit nesmyslná vyhláška.

- f) Kontrolní orgány kontrolující práci SME a postupující dle vyhlášky s číslem jednacím “č.j. MDS 867/02-0150” se např. v seznamu vozidel měřených emisní stanicí nepozastaví nad vozidlem typu např. Ford Galaxy, ačkoliv je pod kapotou kompletní hnací agregát značky Volkswagen, na kterou mít tato SME schválení dle aktuálního znění předpisu nemusí.
Těchto absurdních případů je samozřejmě mezi značkami z důvodu kooperace mezi výrobci mnoho (*Chrysler – Mercedes - VW; Ford – VW- Nissan; Renault – Toyota; Hyundai –Kia, Daewoo – Opel – Chevrolet, apod.*).
- g) Dalším, paradoxem je, že u vozidel vybavených systémem s přímým vstřikem paliva a s technologií s vrstevnicovou tvorbou nehomogenní směsi již vyžadují v kontrolní proceduře při měření emisí zvláštní režim, který další vyhláška o schváleném vybavení nejenom že nenařizuje, ale jej dokonce nepovoluje.
- h) Neexistence metodiky kontroly emisního chování motorového vozidla v provozu je dalším negativním jevem, který ztěžuje orientaci emisních techniků v postupech u řady moderních systémů. Tyto problémy se pouze vrší, protože je zákon prostě neřeší.
- i) Dalším, sice vedlejším, ale závažným jevem je, že předpisy o schvalování SME na jednotlivé značky prakticky zlikvidovaly malé podnikající subjekty, kterým se investice do emisní stanice nevypálí. Na každou novou schválenou značku vyžaduje MDČR vždy novou provedenou finančně náročnou expertízu.

Že je současný systém kontrol nefunkční, naznačuje i statistika, ve které při průměrném stáří vozidla v ČR jsou **pouhá 3% vozidel nevyhovujících**, zatímco v sousedním Německu, kde je průměrný věk vozidel o mnoho nižší, je procento vozidel s nevyhovujícím výsledkem o téměř o jeden řád vyšší. Údaj z české statistiky je z důvodů ochabnutí a neúčinnosti kontrolního systému klamný a je jen důsledkem 10 let trvajících patologického stavu za současnou technikou pokulhávající legislativy v České Republice.

Postoj, jakým kontrolní orgány pověřené státem současný stav komentují, se dá vyjádřit slovy Ing. Jeleny Lukasové z MDČR v jedné z nekonečných diskusí o nesmyslnosti současných zákonů a předpisů, **že nemá jinou šanci než tvrdit, že tráva je modrá, pokud to bude tvrdit zákon**. V tomto smyslu bude Ing. Lukasová prý i nadále provádět přísné kontroly.

Pokud tedy tomu tak je, a není jiné šance, pak bychom chtěli aktivně přispět ke změně zákona a vyhlášek ze zjištěných a shora popsanych důvodů.

Návrh na řešení

1. Urgentně novelizovat zákon č.56 a vyhlášku č. 302, nové předpisy podrobit analýze u několika subjektů a celé znění zjednodušit tak, aby změny nových metodik pro nově přicházející technologie nemusely podléhat schvalování parlamentem.
2. Zrušení systému školení „na značky“ a nahradit jej školením „na systémy“, přičemž doporučujeme převzetí systému školení co do obsahu i rozsahu od vyspělých sousedů (SRN nebo Rakousko), kde systémy již fungují a jejichž poznatky je možné ve školeních využít.

Autoři petice: Libor Fleischhans, tel.: 777 919 888,

Petiční výbor ve složení:

- 1) jméno, příjmení a bydliště
- 2)
- 3)

Osobou oprávněnou zastupovat petiční výbor ve styku s příslušnými orgány byl určen:
např. ad 1)

Petice je podpořena celkem podpisy na celkem podpisových elektronických
arších.

Podpisy členů petičního výboru :

- 1)
- 2)
- 3)