

22.5.2023, AV ČR

Workshop Zdravé auto - Zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí u osobních vozidel

ŮSTAV	STĀTU
A	PRĀVA

Centrum pro klimatické právo a udržitelnost

Shrnutí prezentace: Jak zlepšit kvalitu ovzduší ve městech?

Prof. Michal Vojtíšek, Ph.D. ČVUT, ČZU

JUDr. Jiří Vodička Ph.D., MU Brno

Mgr. Jan Dupák, Transparency

International

Ing. Petr Novák a Michal Fleischhans,
ASEM

Dr. iur. Rita Simon LL.M, ÚSP AV ČR

Víc: uzdravpriserku.cz

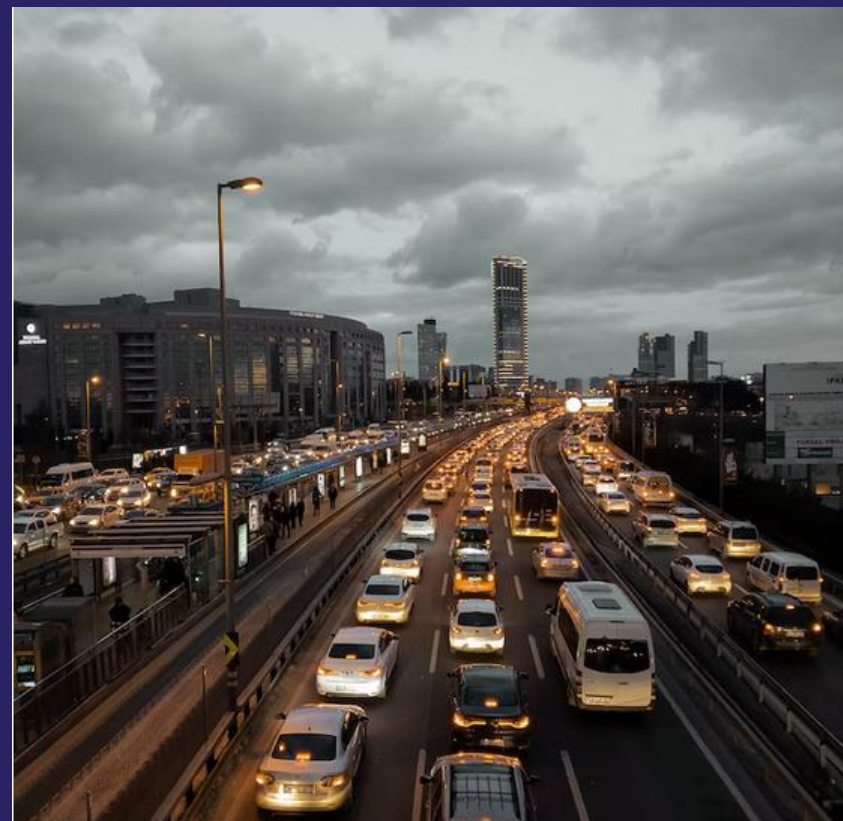


Foto: https://unsplash.com/photos/NulbSaztf_g



Negativní dopady znečištění ovzduší:

- **Zhoršená kvalita ovzduší způsobuje 10-20 krát více předčasných úmrtí než dopravní nehody** (Světová zdravotnické organizace, WHO)
 - Dlouhodobá expozice částicím (PM2.5), oxidům dusíku (NOx) a přízemnímu ozonu ve venkovním ovzduší byla příčinou ca. 518 tisíc předčasných úmrtí v Evropě (ca. 18.000 v ČR) v roce 2020, dopravní nehody jich způsobily „jen“ 18 tisíc. (EU Annual Accident Report: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2022/health-impacts-of-air-pollution>)
- Celkové roční škody ze znečištěného vzduchu odhaduje Světová banka na 5 % HDP
- Znečištěné ovzduší dále:
 - způsobuje problémy dýchacích cest, má negativní kardiovaskulární účinky, může způsobit nádorová onemocnění
 - zvyšuje riziko vzniku astmatu, hlavně u dětí během předškolních let
 - vede ke zvýšenému riziku vzniku alergické rýmy a ekzému
 - V současné době trpí 30 % dětí v ČR alergií



Spalovací motory produkují ca. 38 % NOx a ca. 15,5 % PM2.5 v ČR
Nejvyšší koncentrace rizikových látek jsou nejbližší zdrojům emisí (chodci, cyklisti, děti)



Silniční doprava nezhoršuje jen kvalitu ovzduší, ale má také velký podíl na produkci skleníkových plynů (ca. 10 % v ČR – Fakta o klimatu)

Jak na to reagují mezinárodní a evropské organizace?

- Světová zdravotnická organizace (WHO) vydala v roce 2021 přísnější doporučení kvality ovzduší pro stakeholdery (<https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/what-are-the-who-air-quality-guidelines>)
- V Evropské Unii probíhá revize Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší, která plánuje zvýšit standardy kvality ovzduší (Procedure 2022/0347/COD – plenární čtení proběhne 10.7.2023)

Změna emisních limitů dle plánované směrnice

Látka	Aktuální roční limity dle EU	Doporučení WHO 2021	Plány EU
NO _x	40 µg/m ³	10 µg/m ³	20 µg/m ³
PM _{2,5}	25 µg/m ³	5 µg/m ³	10 µg/m ³
PM ₁₀	40 µg/m ³	15 µg/m ³	20 µg/m ³



Předpokládá se, že dodržení budoucích limitů bude v ČR hodně problematické, protože ca. 60-70 % českého území nesplní limity PM 2,5 a ca. 20-35 % území limity Nox



**V budoucnu hrozí žaloba pro porušení povinnosti dle č. 258 SFEU
Evropská komise může zahájit Fórum pro čisté ovzduší, navrhnout legislativní změny**

Proč se nedaří zlepšit kvalitu ovzduší v sektoru dopravy v ČR ?



5-10 % vozidel ve špatném technickém stavu produkuje ca. 50 % částic (PM)

(<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Pilotni-mereni-Temer-ctvrtina-vytipovanych-aut-ne>)

Příklady technologické nekázně:

- Obcházení emisní legislativy výrobcí motorů
- Pokoutné úpravy („tunění“, „čipování“) motoru
- Odstraňování filtrů částic a katalyzátorů
- „Emulátory“ filtrů částic a SCR katalyzátorů
- Novější dieselová vozidla, která kvůli **software-tuningu vypouští 10-1000x vyšší emise, než by měla** (Dieselgate skandál, rozhodnutí o software tuningu: SDEU C-128/20, C-134/20, C-145/20 a C-100/21)

↔ Ačkoliv průměrné stáří vozidel v ČR je 15,3 let, technicky nevyhovujících vozidel je dle technických prohlídek jen 1,99 % (1/3 než v SRN, kde je průměrné stáří 9,8 let, srovnávání ASEM)

Pravidelné technické prohlídky (§ 40 zákona 56/2001 Sb.) - tyto problémy nevyřeší, technicky nezpůsobilá vozidla jsou v ČR stále v provozu

Důvody:

- Analýza **ISTP** (Informační systém technických prohlídek), jehož správcem je MD (§ 48a zákona 56/2001 Sb.) ukazuje velké systémové nedostatky u pravidelných technických prohlídek.
- Přepokládané systémové korupční riziko u oprávnění k provozování stanic technické kontroly
- Státní dozor nad schvalováním a fungováním STK/SME selhává



Proč existující právní úprava nezajistí vyřazení vozidel ve špatném technickém stavu?

- Na národní úrovni je centrálním státním orgánem, který zajišťuje oblast ochrany ovzduší, **MŽP (zákon č. 201/2012 Sb.)**, ale nemá kompetence v oblasti regulace dopravy
 - MŽP vydává jen končepní dokumenty: Národní program snižování emisí a Program zlepšování kvality ovzduší (PZKO), které postrádají vymahatelnost (např. opatření mají provádět obce, kraj, MD a MPO)
- 2. Orgány, které mají vliv na zlepšení kvality ovzduší z dopravy, jsou nečinné:
 - **Obec:**
 - Měla by na svém území regulovat znečištění ovzduší silniční dopravou a nařízením vydávat regulační řád při smogových situacích (§ 10 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb.)
 - Nevyužívá možnost stanovit nízko-emisní zóny
 - Obecní úřad s rozšířenou působností uděluje a odnímá povolení k provozování stanice měření emisí (SME)
 - **Krajský úřad:**
 - Nevyužívá možnost odejmout oprávnění k provozování STK (§ 54 zákona č. 56/2001 Sb.)
 - **MD:**
 - Schvaluje motorová vozidla a dozoruje nad automobilovým trhem a STK stanicemi, je správcem ISTP
 - Ale kontroly nad STK/SME jsou nedostačující a neefektivní (málo ročních kontrol, ca. 90/rok)
 - neanalyzuje ISTP (měl by detekovat nefungující STK a kontrolní techniky, kteří nedodrží metodiku)
 - U realizace opatření PZKO má prodlení a nedostatky (stejně opatření slibuje ve sdělení PZKO)
 - **Policie České republiky** málo kontroluje technický stav vozidel v provozu, ročně ca. 50-80 vozidel (zákon č. 361/2000 Sb.)



Důsledky:

- Vysoké emise ze silničních vozidel jsou nepostihnutelné legislativou kvůli složitému vymáhání (MD, kraj, Policie ČR), ačkoliv to zákonná úprava alespoň teoreticky umožňuje
- Pravidelná měření emisí neodhalí vozidla s nadměrnými emisemi, čímž nedosahují svého technického potenciálu
- Systém provozování technických kontrol je oligarchický a nefunkční (systémové korupční riziko)
- Vozidla ve špatném technickém stavu likvidují technologické možnosti snižování emisí, ačkoliv tyto možnosti existují: PM > 90 %, PN > 99 %, NO_x > 90-99 %, CO > 99 % (mohl by být menší)
- ↔ V budoucnu zavedená dopravní opatření ztratí na efektivitě, nebudou-li emisní limity dodrženy v reálném provozu u všech typů vozidel!



Aby se zlepšila kvalita ovzduší ve městech, je nutné zajistit, aby technické kontroly byly funkční a aby vozidla ve špatném technickém stavu nejezdila po silnicích

Řešení – co mohou udělat kraje, aby vozidla ve špatném technickém stavu nesnižovala kvalitu ovzduší?



- Liberalizovat oprávnění na provozování STK, otevřít trh
- Zavést časovou nebo prostorovou regulaci dopravy nebo nízkoemisní zóny
- Častěji provádět technických silničních kontrol ve spolupráci s Policií ČR
- Striktněji a častěji kontrolovat fungování STK a SME
- Striktněji a častěji kontrolovat kontrolních techniků, kteří porušují metodiku
- Ukládat sankce za porušení

→ ISTP je schopné zjistit obcházení, proto je nutná jeho **analýza** → **dozorové orgány se mohou dozvědět, které technické stanice/ kontrolní techniky je nutné zkontrolovat**

ISTP ukáže:

- „nejmírnější“ stanice (které za poslední 3 roky nedetektovaly ani jeden vůz s možnými technickými problémy)
- manipulaci s časem akcelerace při měření dieselových motorů (delší než 1,5 sec)
- používání emulátorů (ISTP ukáže stejný čas akcelerace 2-3x po sobě)
- že skutečný čas technické kontroly je kratší než 1-8 min

Řešení – co může MD udělat, aby vozidla ve špatném technickém stavu nesnižovala kvalitu ovzduší?



1. Striktnější dozor nad automobilovým trhem

- Striktnější dozor nad homologačními testy (Dieselgate)
 - Častější provádění technických silničních kontrol ve spolupráci s Policií ČR
 - Striktnější a častější kontrola nad fungováním STK a SME
 - Striktnější a častější kontrola kontrolních techniků, kteří porušují metodiku
 - Ukládání sankcí za porušení
- ISTP je schopné zjistit obcházení, proto je nutná jeho **analýza** → **dozorové orgány se mohou dozvědět, které technické stanice/ kontrolní techniky je nutné zkontrolovat**

ISTP ukáže:

- „nejmírnější“ stanice (které za poslední 3 roky nedetektovaly ani jeden vůz s možnými technickými problémy)
 - manipulaci s časem akcelerace při měření dieselových motorů (delší než 1,5 sec)
 - používání emulátorů (ISTP ukáže stejný čas akcelerace 2-3x po sebe)
 - že skutečný čas technické kontroly je kratší než 1-8 min
- Problémy, které zjistil ISTP, nahlásit dotčeným krajům

2. Změna legislativy

- Liberalizovat oprávnění na provozování STK, otevřít trh
- Změnit a zpřísnit metodiku o **technických prohlídkách vozidel** (Vyhláška č. 211/2018 Sb.), aby byla více eurokonformní

PROJEKT VZNIKL VE SPOLUPRÁCI S



STÁTNI FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

Společně pro zelenou Evropu

Podpořeno Norskem prostřednictvím
Norských fondů.

ŮSTAV	STĀTU
A	PRĀVA



Asociace emisních techniků a opravářů

Projekt "Zdravé auto – Zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí u osobních vozidel" (č. 3201400125)
je financován z Fondů EHP a Norska 2014-2021 – program Životní prostředí, ekosystémy a změna klimatu