

Ministr Kupka: Kontroly technických a emisních stanic nemíří na řidiče

6.9.2024 - | Ministerstvo dopravy ČR

Nechystáme nový úřad pro kontrolu technických a emisních stanic a nemíříme na řidiče. Tak je potřeba shrnout odpověď na spekulace, které se vyrojily poté, co jsme ve čtvrtek 5. září s kolegy z Policie ČR představili připravované novinky v systému kontroly stanic technické kontroly (STK) a stanic měření emisí (SME).

Jasně říkám, že chystaná opatření zaměřujeme na chybující nebo dokonce podvádějící stanice, v žádném případě na řidiče. Jestli někdo oznámené změny interpretuje jako hon na řidiče, a zvláště na řidiče starších vozů, tak prostě lže. Nebo přinejmenším mluví o něčem, o čem si přečetl jenom z titulku nějakého článku. Jde o to, aby se na SME/STK, tak jako jinde v Evropě, měřilo poctivě. Aby všichni ti, kdo chtějí nebo potřebují jezdit, platí za adekvátní péči o svůj vůz a nenechávají si sem tam nějakou tu předpisy vyžadovanou součástku vymontovat, nebyli znevýhodněni oproti těm, kdo na péči o vozidlo kašlou a tu součástku si vymontovat nechají (a spoléhají na to, že při pravidelné kontrole se to „nějak“ zařídí).

Ale na vysvětlení dodávám, že starší auto třeba v normě EURO 3 má jasné parametry, které jsou ve vztahu k emisím mnohem mírnější než u aut nových, a jde o to, aby vozidlo plnilo právě ty hodnoty určené historicky výrobcem. Neznamená to, že bychom chtěli kontrolami vyřazovat automaticky z provozu starší automobily. A už vůbec to neznamená, že bychom tím lidem chtěli nutit elektrická auta. Jde jen o to, abychom našli a mohli postihnout emisní stanice, které podvádějí, a vyřadili z provozu auta s vymontovanými filtry pevných částic, nebo nelegálně přečipované. Převyprávět tento záměr jako hon na řidiče, je úplný nesmysl. Položme si každý otázku, kolikrát jsme jeli za autem, ze kterého se kouřilo, že pro dým nebylo vidět. A jak při tom nadáváme.

V obou případech kontrolních stanic máme před sebou soubor různých chyb a všemožných podvodů, které v první řadě vyhodnotíme prostřednictvím automatických vyhodnocení záznamů nahraných do systému samotnými stanicemi. Samozřejmě se zaměříme i na kontrolu na místě v jednotlivých stanicích, abychom zjistili, jestli třeba k měřicím systémům nepřipojují zařízení, která s daty manipulují.

A pak tu ještě máme Libora Fleischhanse, který vede svůj dlouholetý boj, v němž Ministerstvo dopravy nemůže figurovat. Ale vnímáme kritické připomínky, které vznáší a samozřejmě jim věnujeme patřičnou pozornost. Ale rozhodně nemůžeme udělat to, po čem volá na prvním místě, totiž okamžité rozvolnění veškerých STK. Už platí, že úplné rozvolnění mají SME, ale situace kolem nich je prakticky zhruba stejná jako kolem regulovaných STK. Ukazuje to, že ani jednoduchá regulace, ani prostá deregulace problém chybujících a podvádějících stanic neřeší, a situace vyžaduje soubor rozumných kroků. A ty jsme představili.

A ještě jedna poznámka. Objevilo se také tvrzení, že zase vytváříme nějaký nový úřad. Není to pravda. Jen přeměníme již existující Centrum služeb pro silniční dopravu na Inspekci silniční dopravy (INSID) a posílíme jeho pravomoci. Tak, jak je to obvyklé v jiných státech, budou mít inspektoři zejména oprávnění samostatně (tedy bez přítomností policie nebo celníků) zastavovat kamiony a kontrolovat, jestli nejsou přetížené a zda plní všechny zákonné požadavky, to je hlavní smysl vzniku inspekce. A k tomu přibude problematika mobilních STK, právě kvůli možnosti ověřovat praxi fungování EMS/STK.

Otázky a odpovědi

Dotknou se přísnější kontroly STK a SME přímo řidičů?

- Nedotknou! Kontroly jsou primárně zaměřeny na nepoctivé stanice měření emisí a STK. Na silnici se to týká výhradně vozidel, ze kterých se valí černý dým.

Proč Ministerstvo dopravy mluví o intenzivnější kontrole stanic měření emisí?

- Jde nám o to, aby se na stanicích měření emisí, tak jako jinde v Evropě, měřilo poctivě. Řidiči, kteří svým vozům věnují běžnou péči, se nemají čeho obávat. Zároveň nesmí být v nevýhodě proti těm, kteří chtějí pravidla obcházet nebo porušovat.
- Vzpomeňme si každý kolikrát jsme jeli za autem, přes které nebylo pro kouř vidět. Nechali jste si vyčistit filtr pevných částic, ale soused se vám směje, protože si ho nechal vyříznout? Chceme to? Slušných se to nijak nedotkne!

Jak bude přísnější kontrola stanic technické kontroly a měření emisí probíhat?

- Prostřednictvím automatických nástrojů záznamu, které samotné stanice nahrávají do Informačního systému technických prohlídek, vyhodnotíme možné chyby a podvody. Zaměříme se i na kontrolu samotných stanic, abychom zjistili, jestli třeba k měřicím přístrojům nepřipojují zařízení, která s informacemi nebo s daty manipulují.

Co má tedy splnit vozidlo, aby prošlo úspěšně stanicí měření emisí?

- Nikdo se nemusí ničeho bát. Vozidlo má plnit normy, které byly platné v době, kdy se schvalovalo do provozu. Při běžné údržbě to splní každé auto, ta starší mají dokonce mírnější normy!

Proč je potřeba nyní řešit přísnější kontroly STK a SME?

- Prostý pohled do systému měření emisí ukazuje, že některá měření jsou evidentně chybná. Naftová auta měřená jako benzíny, nulové položky u aut, kde to ani fyzikálně není možné, nákladáky ve stanicích, kam se nevejdou ani do dvora a tak. Na to se chceme soustředit. Na nepoctivé. Slušných lidí, ani poctivých stanic se to nijak nedotkne.

A proč tedy vzniká nová Inspekce silniční dopravy, k čemu má sloužit?

- Žádný nový úřad, ale víc kompetencí. Taky vás štvou rozbité silnice od přetížených nákladáků? Auto s nákladem, že se bojíte, že se převrátí? Cizokrajná dodávka, ze které se hulí jako z fabriky? Na to se soustředí Inspekce silničního provozu. Běžných aut se to nijak nedotkne.

Mám staré auto, bude mě zastavovat a kontrolovat Inspekce silniční dopravy a vyřadí mě z provozu?

- Nikdo vás bezdůvodně nebude zastavovat. To nedělá ani policie. Vozidla se tipují a zastavují se jen taková, která jsou evidentně v kritickém technickém stavu. Neadekvátně kouří, místo výfuku mají lešenářskou trubku, vydávají extrémní hluk.

Musím si koupit nové auto, abych prošel kontrolou?

- Nemusíte! Každý svěprávný člověk přece dává svému autu běžnou údržbu. Auto má plnit normy, které byly platné v době uvedení do provozu. Starší auta, kterým se nezanášejí filtry pevných částic, protože je nemají, a jsou obecně technicky „blbuvzdorná“, takové limity bez problémů splní.

Když si koupím starší auto, bude mě inspekce více zastavovat?

- Ne, inspekce se už dneska v podobě mobilních expertních jednotek Centra služeb pro silniční dopravu věnuje hlavně kamionům a nákladním vozidlům. Technici kontrolují povinné přestávky a odpočinky, provádí kontrolní vážení, zaměřují se na podvody s tachografy a používání zařízení, která zabraňují přimíchávání AdBlue.

Musím nově něco platit, pokud mám starší auto? Například emisní poplatek?

- Ne, pro majitele starších automobilů se nezavádějí žádné poplatky, ani se nezavádějí žádná nová nebo přísnější pravidla. Stejně jako doposud mají auta starší čtyř let povinnost jezdit na technickou kontrolu jednou za dva roky.

Co se mění pro provozovatele STK a SME?

- Pokud jsou poctiví a provádějí měření správně podle daných postupů, pak se pro ně nemění vůbec nic. Provozovatelům STK a SME nepřibývají žádné další úkony nad rámec nastavených platných pravidel. Pouze se mohou stát častěji předmětem kontroly ze strany příslušných úřadů a případných postihů za podvody při měření.

[https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Kupka-Kontroly-technickych-a-emisnich-s
ta?returl=%2FMedia%2FMedia-a-tiskove-zpravy](https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Kupka-Kontroly-technickych-a-emisnich-sta?returl=%2FMedia%2FMedia-a-tiskove-zpravy)