

Věc: Dopis adresovaný Transparency International k problematice měření emisí a zdrojům informací

Vážení,

Jménem Profesionální komory STK bychom se rádi u Transparency International (dále jen TI) informovali, na jakém základě probíhá ověřování předkládaných informací ohledně problematiky periodických prohlídek vozidel v provozu na území ČR, potažmo zmiňovaných nedostatků na stanicích měření emisí (dále jen SME).

Jménem profesní komory chceme TI položit několik otázek a zároveň se vyjádřit k tématům a závěrům, které TI komunikuje veřejnosti.

V úvodu především chceme upozornit na neustálé zaměňování pojmů. Měření emisí není to stejné jako technická prohlídka. Stanice technické kontroly není to stejné jako Stanice měření emisí. TI se ani po takové době, kdy se věnuje této problematice, nepodařilo proniknout ani do definice tak základních pojmů, jako jsou ty výše zmíněné. To znevažuje jak úroveň závěrů a informací, které předkládá, tak především ukazuje na úroveň takzvaných odborníků, kteří jí tyto závěry a informace podsouvají. Na tuto skutečnost upozorňujeme opakovaně a bez výsledku, čímž se bohužel potvrzuje naše podezření, že jde o hrubou neznalost nebo v horším případě úmysl s cílem poskytovat záměrně nepravdivé, zkreslené a účelově podané informace.

Z hlediska obsahového, máme několik otázek. Jak je ověřována relevantnost zdrojů? Jaká je kontrola zpracovaných statistických výstupů? Jaká je odbornost předkladatele výstupů? Jak je tedy celkově ověřována a garantována předkládaná analýza?

Pokud jsou zdrojem dat výstupy z Informačního systému technických prohlídek (dále jen ISTP), pak je třeba připomenout, že informace jsou k dostání v podobě velkého souboru dat a záleží na formě jejich dalšího zpracování, záměru zpracovatele a stejně tak na kreativitě interpretace dat. Pokud jde o podklady převzaté z emisní analýzy společnosti TÜV je třeba připomenout, že TI konstatuje řadu jednoznačných porušení a vyvozuje kategorické soudy o nefunkčním systému, ačkoliv se nemusí jednat o prokazatelné porušení a podezřelá data je třeba dále konkrétně vyhodnotit. Nelze jednoduše prohlásit, že vše, co vybočuje z průměru, je chybným měřením.

Zároveň bychom se rádi vyjádřili k několika bodům, které uvádí TI ve výstupech k této problematice ve svém seriálu o nejčastějších problémech při měření emisí a vyjádřili naše pochyby nad relevantností takových tvrzení.

1. TI tvrdí, že díry v zabezpečovacím systému, přes nějž se naměřená data zasílají z emisních testů do Informačního systému technických prohlídek jsou využívány k přepisování údajů (podle zjištění Krajského soudu v Praze takovýto postup umožňoval softwarový nástroj DEKRA Emise ve všech verzích do roku 2019).

Z veřejně dostupných zdrojů (nebo z „usnesení soudu“) vyplývá, že žádný konkrétní přepis údajů u měřených vozidel nebyl prokázán, pouze bylo upozorněno na chybu na úrovni zabezpečení užívaného programu. Zmiňovaný program „Dekra emise“ navíc není jediným, který je při měření emisí využíván. Schváleno je v současné době více programů.

2. TI tvrdí, že se používají emulátory generující data a emisní hodnoty, aniž by vozidlo muselo být připojeno.

Doplňkové údaje v ŘJ jsou odesílány v souboru protokolu přímo do systému ISTP. Nevíme, jak ke zjištění těchto předkládaných závěrů došlo, dle našeho názoru schválené programy měření bez připojení vozidla neumožňují.

3. TI tvrdí, že při měření emisí se k jejich ovlivnění praktikuje neumístění odběrové sondy do výfuku – u moderních vozů bez vad se totiž naměřené hodnoty příliš neliší od okolního ovzduší.

Toto tvrzení neodpovídá realitě, současné platné softwarové požadavky na emisní přístroje zaznamenávají na sondě diferenci teploty a tlaku tudíž sonda „pozná kde se nachází“ a případné umístění sondy mimo výfuk je zaznamenáno ve výsledcích měření.

4. TI tvrdí, že při měření emisí se k jejich ovlivnění praktikuje omezení průchodnosti odběrové sondy ucpávkou nebo nedostatečným čištěním odběrových hadic.

Toto by způsobilo ovlivnění veličin zaznamenaných v místě sondy, a tak jak je zmíněno výše, systém by takovou odchylku zaznamenal.

5. TI tvrdí, že při měření emisí se k jejich ovlivnění praktikuje pomalé šlapání na pedál akcelerace u kontroly diesellových motorů, které produkují relevantní emise pro testování pouze při prudké a rychlé akceleraci.

Rychlost sešlápnutí akcelérátoru je stanovena v metodice měření emisí. U novějších vozidel vyžaduje metodika 5 s, což je čas, který limituje případnou poruchu v řídicí jednotce aktivního akcelérátoru.

V předpisu EHK 24 při zkoušce volnou akcelerací je požadavek na sešlápnutí pedálu akcelérátoru uveden jako „rychle, ale ne prudce“.

Po našlápnutí pedálu do určité výšky převezme další zvýšení otáček řídicí jednotka vozidla, a to až do maxima. Technik tento stav prakticky neovlivní, probíhá na základě signálu od ŘJ.

6. TI tvrdí, že při měření emisí se k jejich ovlivnění praktikuje napojení emisních přístrojů na jiné vozidlo.

U vozidel řízených systémem s OBD je toto vyloučeno u neřízených systémem (starší vozidla) toto bohužel nelze vyloučit (pak se jedná o pochybení mechanika SME). Je to však logisticky složité a zároveň, dojde k ovlivnění veličin spojených s měřením, které budou zaznamenány v ISTP.

7. TI tvrdí, že při měření emisí se k jejich ovlivnění praktikuje měření emisí pouze u jednoho z výfuků u vozidel s více oddělenými samostatně řízenými výfukovými systémy (typicky u luxusních vozidel).

Ne každé vozidlo, které má na zádi dvě vyústění, musí mít dvě výfukové větve. Častý je případ, kdy potrubí je pod vozem spojeno a až poté dochází k rozvětvení. Pro toto tvrzení je třeba znát skutečné konstrukční řešení odvodu spalin.

8. TI tvrdí, že při měření emisí se k jejich ovlivnění praktikuje vhažování absorbéru oxidu uhelnatého do koncovky výfuku za účelem ovlivnění měřených hodnot.

Pokud je nám známo tato látka je granulovaná, maximálně ve formě sáčků nejsme si jistí, jak by toto šlo ve zkoušce použít.

9. TI tvrdí, že při měření emisí se k jejich ovlivnění praktikuje odstranění nebo poškození filtrů pevných částic a katalyzátorů.

Při měření opacity vozidlo nesplní předepsanou hodnotu korigovaného součinitele absorpce výrobcem vozidla, resp. u vozidel emisní úrovně EURO 5 a 6 legislativně stanovenou zákonným předpisem na 0.25 m⁻¹.

Překročení této hodnoty pak indikuje nefunkčnost DPF a je klasifikováno závadou B. DPF pak může být poškozený nebo i odstraněný.

10. TI tvrdí, že při měření emisí se k jejich ovlivnění toleruje odstranění katalyzátorů:

V tomto případě vozidlo při měření nesplní předepsané emisní parametry výrobce vozidla ve volnoběhu a zvýšeném volnoběhu.

Pozn.:

Diagnostické emisní parametry pro měření emisí v provozu stanoví výrobce vozidla dle Nařízení 2019/621/EU s ohledem na jejich naměřené hodnoty při emisní homologaci vozidla.

11. Dále zmiňované problémy ve Vašem seriálu jsou emisně relevantních závady, které se vyskytují jen v jízdních režimech a neschválené „chiptuningové“ úpravy bez homologace pro provoz na pozemních komunikacích.

Vyčítání řídicí jednotky dle metodiky se posunulo až na úplný konec měření, čímž se sníží možný interval a zvýší pravděpodobnost objevení chyby v paměti závad. Zákaz mazání jednotky je dobrým krokem, ale pravděpodobně není možné v současné době zamezit mazání závad bez opravy systému.

Podpoříme jakoukoliv změnu, která povede k tomu, aby v automobilových dílnách nebylo možné vymazat emisně relevantní závady bez opravy systému.

12. TI tvrdí, že při měření emisí se k jejich ovlivnění na SME provádí mazání paměti řídicí jednotky těsně před emisní zkouškou a požadují vyžadovat stav READINESS CODE.

Původní metodika měření emisí v rámci kontroly emisních systémů vyžadovala kompletní readiness code.

Z důvodů nerespektování stavby readiness code některými výrobci vozidel dle homologačních požadavků a z důvodů vybudování některých kódů až po najetí většího kilometrického proběhu vozidla, byla povinnost vybudování všech readiness code další revizí metodiky zrušena.

Tato úprava byla schválena za aktivního souhlasu ASEM, který byl členem skupiny, která se na změnách podílela.

Bylo jednoznačně stanoveno, že kontrola vozidla v provozu vybírá kontrolu parametrů, které jsou pro legislativní rámec kontroly podstatné a v žádném případě nesupluje diagnostickou kontrolu vozidla dle předepsaného údržbového systému výrobce vozidla.

13. TI tvrdí, že řešením problémů je, aby při měření emisí byla provedena kontrola emisně relevantních řídicích jednotek (převážně motoru), zda není implementován nelegální software, retušující závady nebo nedovolené úpravy.

Mít k dispozici na pracovišti SME informace o konkrétní řídicí jednotce pro konkrétní VIN je zřejmě nereálné, protože v rámci jedné homologace typu vozidla výrobce vozidla v rámci kalendářního roku provádí několik změn řídicího systému. Dostupnost dat u vozidel v předvídatelné, časově nenáročné a cenově dostupné formě je problém, se kterým se setkává celá EU. Platí předpoklad, že nelegální software se může projevovat změnou emisních parametrů a vnášením chybových stavů do řídicího systému vozidla.

Závěrem konstatujeme, že naše organizace nedisponuje podobnými statistikami v rozsahu, v jakém jsou mediálně šířeny. A dovolujeme si upozornit, že vývoj metodiky měření emisí má za cíl, aby zkouška byla opakovatelná, udržitelná a hlavně průkazná. I z toho důvodu dochází průběžně k upgrade softwarového vybavení měřících přístrojů.

V EU se v současné době většinou používá systém měření emisí vznětových motorů volnou akcelerací, tj. měřením opacity (kouřivost). Je to tedy osvědčená metoda v rámci celé EU.

V současnosti se používá ve většině zemí EU včetně ČR měření, které přímo nesouvisí s měřením počtu částic. Měření částic s kontrolním limitem 10^6 , se zavedlo ve Švýcarsku, Nizozemí a s přísnějším limitem i v SRN v minulém roce. K těmto měřením není stanovený jasný názor, hlavně z hlediska průkaznosti a opakovatelnosti, které patří mezi základní požadavky na měření emisí. Na výsledky ze zkoušek provedených v posledním čtvrtletí roku 2023 z těchto zemí teprve čekáme. Dle studií před uvedením měření do praxe nebylo v některých případech měření opakovatelné a průkazné z důvodů rozdílných hodnot na stejném vozidle během kontinuálního časového úseku. Výsledky zhruba ukázaly, že na 1 % nezpůsobilých vozidel měřením principem opacity připadlo 15% nezpůsobilých vozidel naměřeným principem počtu částic. Tato měření nelze navíc zaměňovat s měřením pevných částic na komunikacích v jízdním proudu vozidel. Tato metoda je sice mediálně frekventovaná a prezentovaná, ale je neprůkazná a nemá žádnou národní ani mezinárodní relevanci.

Je zarážející kolik příspěvků obsahuje slovo korupce, aniž by byly předloženy jakékoliv důkazy o jejím zjištění. Naše organizace si zakládá na odbornosti a faktech, a nikoliv na neprůkazných tvrzeních.

Z mediálních výstupů TI by se mohlo zdát, že způsob sdělení a intenzita prezentace v mediálním prostoru má znaky vyloženě účelového jednání.

Pokud by snaha TI o nápravu byla skutečná, očekávali bychom mnohem sofistikovanější přístup jak ve znalosti základní problematiky, tak v práci se všemi dostupnými daty, nikoli jen těmi, které potvrzují Vaše představy.

Profesní komora STK vítá jakoukoliv snahu o zlepšení systému provádění technických prohlídek a měření emisí, pokud je smysluplná a vede ke zlepšení.

Věříme, že se v této oblasti udělalo v uplynulých letech mnoho pozitivního a vývoj půjde dál kupředu, na čemž se budeme rádi i nadále podílet.

Profesní komora STK
K Rybníčku 33/11
190 00 Praha 9 - Satalice