

# Formule Bosch

Automobilová technika

Speciální vydání



**BOSCH**

Stvořeno pro život



## Emisní Formule

6/2016



Ministerstvo dopravy



## Zpráva o „neprodloužení“ přechodného období

Vzhledem k mnoha ohlasům a komentářům ohledně velmi krátké lhůty pro úpravu a znovuschválení měřících emisních přístrojů ze strany jejich výrobců vydalo Ministerstvo dopravy následující prohlášení:

**Na základě konce přechodného období, vydává Ministerstvo dopravy (dále jen „ministerstvo“) následující informaci.**

*Přechodné období, dané zákonnými předpisy (vyhláška č. 342/2014 Sb.), zůstává v platnosti. Některé přístroje pro měření emisí jsou již schváleny, další jsou průběžně schvalovány a mohou být do stanic měření emisí (dále jen „SME“) průběžně zaváděny.*

*Vzhledem k počtu SME bude ministerstvo akceptovat, z hlediska koncových spotřebitelů, postupné zavádění přístrojů do SME podle nových požadavků na přístroje. Období bylo stanoveno do 31. srpna 2016.*

*Závěrem ministerstvo žádá výrobce přístrojů i koncové uživatele o maximální úsilí pro zavedení nových přístrojů, nebo nových verzí softwaru do SME.*

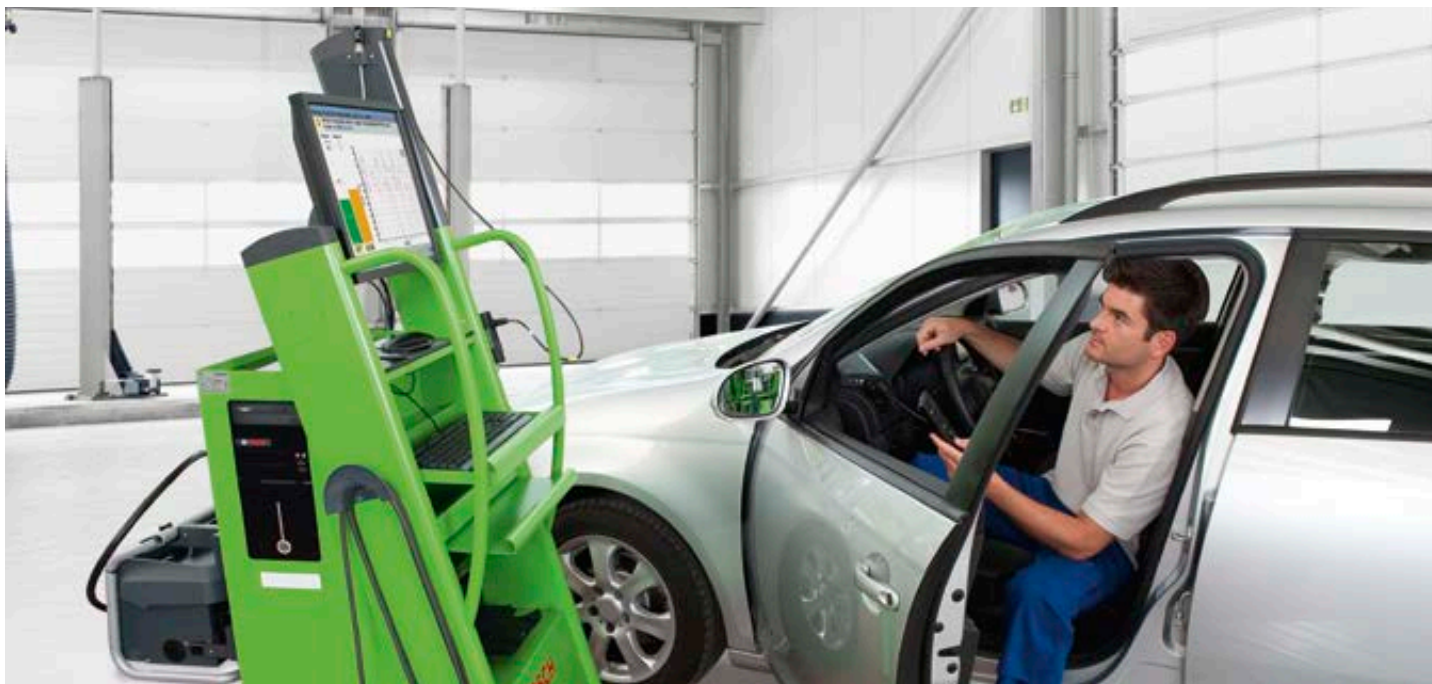
V Praze 7. června 2016

Ing. Bc. Ivan Novák v. r.

ředitel

Odbor provozu silničních vozidel

Jinými slovy, ačkoliv termín 1/7/2016 zůstává v platnosti a nic se na něm nemění, Ministerstvo dopravy tímto oficiálně deklaruje, že až do konce srpna 2016 bude při případných kontrolách tolerovat používání stávajících přístrojů včetně původního SW.



## Nová metodika pro úřední měření emisí automobilů

Od začátku roku 2016 vstoupila v platnost nová metodika pro úřední měření emisí automobilů. Vzhledem k velmi napnutým termínům vyhlásilo Ministerstvo Dopravy (dále MD) první půl rok do 1/7/2016 přechodovým obdobím s tím, že jak samotné stanice měření emisí, tak výrobci měřící techniky budou mít čas k tomu, aby se adaptovali na nové podmínky. Mohlo by se zdát, že půl roku je dlouhá doba. Jak ale dnes víme, opak je pravdou. Pojďme se podívat, co nového se ke dnešním dnům událo a co nás ještě čeká a nemine.

### Zkoušky měřících modulů

S radostí můžeme oznámit, že metrologické zkoušky opacimetru BEA 070 a emisního analyzátoru BEA 055/060 byly úspěšně dokončeny. Znamená to, že po hardwarové stránce jsou všechny modely BEA 950 a BEA 550 připraveny k úspěšnému schválení pro úřední měření ze strany MD.

### Vývoj softwaru pro měření emisí

V procesu interního testování máme zkušební verzi SW pro úřední měření emisí. Neznamená to, že bychom nyní dodávali emisní stanice bez SW. Tento SW je ale použitelný pouze pro účely diagnostiky. Pro úřední měření emisí musí být stanice vybavena SW, který respektuje metodiku definovanou MD. Ta je bohužel natolik odlišná od většiny ostatních států EU, že nám musí být vyvinut přímo na míru. SW jako takový je aktuálně posuzován v pověřených zkušebních organizacích, aby bylo možno z Ministerstva dopravy získat osvědčení o schválení do konce

června a následně zahájit distribuci SW uživatelům emisních přístrojů.

### Snížení cen BEA 950

Po jednání přímo s výrobním závodem se nám podařilo snížit cenu pro všechny tři verze BEA 950 a to až o 40 000 Kč oproti předchozím cenám. Věříme, že se tak stane pro naše zákazníky ještě o něco atraktivnější.

V souvislosti s tím jsme se rozhodli prozatím vyřadit z nabídky všechny verze BEA 750. Jde o nový model střední třídy s tzv. jednoúčelovým PC přímo v speciálním vozíku. Hlavní důvod je ale ten, že se v první řadě chceme soustředit na včasné odladění a schválení řady BEA 550 a BEA 950. S uvedením BEA 750 počítáme na přelomu tohoto a příštího roku.

### Červnový věstník MD

Nový věstník MD sice přímo nesouvisí s firmou Bosch, nicméně za připomenutí určitě stojí. Věstník bude pravděpodobně uveřejněn v první polovině června.

Kromě dalšího by měl obsahovat definitivní upřesnění metodiky pro měření emisí včetně zpracování dílčích změn, které byly zavedeny v průběhu již zmiňovaného přechodového období a to hlavně v těchto bodech:

- ▶ Úprava a upřesnění metodiky pro vyčítání a vyhodnocení readlines kódů (kódů připravenosti)
- ▶ Metodika pro kontrolu regulačního okruhu lambda sondy v případě, že není k dispozici readlines kód





## Konec samostatných emisních stanic v ČR?

*Otázka, která několik posledních týdnů hýbe scénou okolo měření emisí snad víc, než samotná problematika nové metodiky, která by měla být do života definitivně uvedena nejpozději k 1/7/2016. Téma, o kterém se mezi zasvěcenějšími šuškalo už dobrý půl rok, ale které doopravdy oživil až pan ministr dopravy ČR Dan Ťok v rámci svého rozhovoru pro Českou televizi. Ačkoliv samotný rozhovor trval několik minut a tisková zpráva ministerstva dopravy s ním související zabere celou stránku A4, většina „servisního světa“ si z toho všeho vydestilovala jednu jedinou větu: „Nejpozději v polovině roku 2018 budou smět měřit emise pouze STK.“*

Nejsme vykladači zákonů ani vyhlášek, nevidíme do hlavy úředníkům a už vůbec si nedovolujeme předvídat vývoj české legislativy v daném oboru, která je prostě a jednoduše nepředvídatelná. To ale nebrání tomu, abychom se na danou problematiku podívali s nadhledem a zkusili odpovědět na několik nejčastějších otázek, s kterými se na nás v posledních dnech naši zákazníci obracejí.

### Shrnutí situace

Příčinou je směrnice Evropské unie 2014/45/EU, která emisní a technickou kontrolu definuje jako jeden nedílný proces. Motivaci můžeme spatřovat v:

- 1) Průhlednější pravidla a jednodušší, komfortnější splnění zákonných požadavků pro samotné majitele resp. provozovatele automobilu.
- 2) Sjednocení pravidel a procesu v rámci celé EU. Kromě toho by mělo být takové uspořádání z hlediska úřadů snáze kontrolovatelné.

Daná směrnice vyžaduje po členských státech EU, aby úpravy splňující danou normu zapracovaly do své legislativy a uvedly v život do května 2018. Důležité je ale poznamenat, že samotná směrnice definuje pětileté přechodné období. Je samozřejmě na jednotlivých zemích, tedy i na ČR, jak se s danými termíny vypořádají, určitě ale nelze tvrdit, že květen 2018 je nevyhnutelně oním datem, kdy se vše změní.

### Co z toho plyne

V následujících několika letech docela jistě dojde k řadě změn v oboru STK a emisních stanic, které budou směřovat k jedinému finálnímu stavu. Namísto toho, aby motorista procházel nejdříve emisní a následně technickou kontrolou na STK, bude celý proces sjednocen do jednoho kroku. Emisní kontrola a technická kontrola bude jeden jediný a nedílný proces (říkejme jí TK). Tedy nebude možné, aby se na tomto kroku

podílely dvě různé firmy byt' by se vše odehrálo např. v jedné budově.

K tomu je třeba ještě poznamenat důležitou věc. Zatímco STK je v ČR cca. 370, emisních stanic je registrováno cca. 1 800. Z toho celkem jasně vyplývá, že pokud se daná změna nemá negativně odrazit na cenách a čekacích lhůtách pro absolvování TK, měl by být počet míst, kde lze TK absolvovat, výrazně rozšířen. Musí proto nezbytně dojít k deregulaci STK, které jsou v současnosti jasně sešněrovány v závislosti na počtu vozidel evidovaných v daném regionu. Současně s tím bude třeba výrazně upravit podmínky a pravidla toho, jak má dílna pro TK kontrolu vypadat. Zde se jasně nabízí cesta, kterou jde velká část našich západních sousedů v čele s Německem a konceptem, na kterém funguje TÜV. V kontextu toho je třeba zmínit i klíčový fakt, že samotná vyhláška EU připouští, že dílna poskytující služby TK, může zároveň provádět i opravy vozidel. Hlavní



podmínkou zůstává zachování „náležité kvality služeb TK“.

## Jak by to mohlo všechno dopadnout

Jak už v úvodu bylo řečeno, nejsme tvůrci legislativy. Ale podíváme-li se k německým sousedům, jejichž koncept se logicky nabízí k následování, finální stav by mohl být následující.

TK by mohl provádět každý servis, který splní podmínky týkající se především:

- ▶ Vybavenosti certifikovaným zkušebním zařízením. Očekávat se dá kromě jiného:
  - Brzdová zkušebna
  - Přístroj pro měření emisí
  - Regloskop
  - Tester vůlí
  - Adekvátní zvedák nebo montážní jáma
  - Řada dalších zařízení a přípravků
- ▶ Online připojení na systém velmi pravděpodobně vycházející z toho, který dnes využívají STK

- ▶ Prostorové požadavky. Neměla by být vyžadována linka, stačit by mělo adekvátně vybavené a prostorné servisní stání s tím, že v době kdy, nebude vytiženo pro účely TK, může být běžně užíváno pro opravy.
- ▶ Proškolení personálu
- ▶ Schválení pracoviště ze strany MD

Pro dnešní provozovatele samostatných emisních kontrol to bude znamenat, že dříve či později budou postaveni před

rozhodnutí, zda svou činnost emisní stanice ukončí, nebo své služby rozšíří a splní tak podmínky k tomu, aby mohli provádět TK. S tím budou docela jistě spojeny další investice do zařízení a případných stavebních úprav. Nedá se ale čekat, že by byli tlačeni do nesmyslných investic v podobě výstavby celých nových hal a zkušebních linek. Tedy za předpokladu, že zvítězí zdravý rozum a citlivý přístup ze strany úřadů a tvůrců legislativy.



### Formule Bosch – Emise 6/2016

Robert Bosch odbytová s.r.o.  
 Automobilová technika  
 Pod Višňovkou 1661/35, 140 00 Praha 4  
 Tel.: 261 300 438, Fax: 261 300 524  
 E-mail: automobilova.technika@cz.bosch.com