

Přehlížená kolektivní sebevražda

Po českých silnicích jezdí až milion vozidel bez filtru, vypouštějí rakovinotvorné látky

ELIŠKA NOVÁ

PRAHA Za necelou hodinu všedního dne projelo v pražských ulicích 27 aut, jimž s největší pravděpodobností chyběl filtr pevných částic. Lapač, jenž zachytává rakovinotvorné látky, majitelé vozů často odstraňují nebo ho mají nefunkční. Filtr je totiž po čase nutné vyměnit a nový stojí až několik desítek tisíc. Tyto filtry částic při-

tom mají mít všechna moderní dieselová auta. Jenže chybí kontroly.

Čísla na přístroji začnou zběsile stoupat. Kolem právě projelo černé BMW. Dva výfuky na přitažlivém zadku auta nekouří o nic víc než u jiných. Přesto právě tento bavorák s téměř stoprocentní jistotou nemá filtr. Přístroj, jenž umí měřit nebezpečné nanočástice vypouštěné do ovzduší, ukazuje hodnotu přes milion.

Přesný odhad, kolik takových aut v Česku jezdí, neexistuje, přesto se mluví až o milionu vozidel. Ministr životního prostředí Richard Brabec (ANO) hovoří o společnostech přehlížené kolektivní sebevraždě. Státu ovšem chybí nástroje, jež by takové jednání dokázaly postihnout. Přístrojem, který umí změřit nebezpečné částice unikající do vzduchu, disponuje Ústřední automotoklub, který spolu s Čes-

kým vysokým učením technickým mapuje rozsah nešvaru.

„Přístroj počítá částice až do rozsahu dvou milionů a ukazuje, kolik jich je v kubickém centimetru. Když někdo filtr nemá, čísla jdou až do milionů, obecně uznávaná hranice, která neškodí zdraví, je přitom 30 tisíc částic,“ vysvětluje odborník na měřicí technologie Miroslav Moc ze společnosti Testo. **Pokračování čtěte na straně 2**

Přehlížená kolektivní sebevražda

Dokončení ze strany 1

Přístroj o velikosti alkohol testeru doslova nasává vzduch. Při měření přitom záleží na tom, jak rychle auto jede, jak daleko od něj stojíte či jak fouká vítr. „Když ale přístroj ukazuje milionové hodnoty, není potřeba o tom diskutovat – něco je špatně a auto filtr nemá,“ dodává Moc.

Právě aut, která za sebou na přístroji zanechávala milionová čísla, zachytil Ústřední automotoklub (ÚAMK) jen během 45 minut v provozu jednoho všedního dne 27. Měřilo se v pražských ulicích Jinonická, Plzeňská, Radlická, Anglická, na náměstí Míru a v garážích obchodního centra na Smíchově. Ve všech ulicích se čísla pohybovala v průměru nad třicetitisícovou hranici. Například u výjezdu z garáže na Smíchově ukazoval v průměru až 250 tisíc částic. Od výjezdu dál okolo 140 tisíc částic.

V Rakousku pokuta až 135 tisíc korun

Důvodem, proč se majitelé aut zbavují filtrů pevných částic, je především jejich vysoká cena. I když je odstranění filtru nelegální, policie nemá téměř žádné možnosti, jak to zkontrolovat. Omezené jsou i případné sankce. Odrazující pokuty mají například v Německu nebo v Rakousku, kde za vadný či chybějící filtr hrozí řidiči pokuta až pět tisíc eur, tedy asi 135 tisíc korun.

„Při silničních kontrolách pohledem ověřujeme stav výfukového potrubí. Pokud by existovalo důvodné podezření, že je problém s emisemi, policista má možnost nařídít řidiči zajet na stanici technické kontroly. Ovšem je podmínka, že musí být k dispozici do osmi kilometrů. Takže je to velmi omezené,“ popsal LN ředitel dopravní policie Tomáš Lerch.



Během 45 minut zaměřili zástupci Ústředního automotoklubu 27 aut, jimž pravděpodobně chyběl filtr pevných částic.

FOTO MAFRA - DAN MATERNA

Ministr životního prostředí Richard Brabec proto chce, aby přístroj, kterým teď v ulicích měří ÚAMK, měla i policie. Uměla by jím prokázat důvodné podezření, že je s filtrem něco špatně. S jistotou to pak může odhalit další, ve velikosti malého kufříku, který měří přímo z výfuku.

Teď mohou filtry kontrolovat Stanice technické kontroly. Jenže řidiči se je naučili obcházet, na prohlídku si filtr nechají namontovat zpátky a pak ho znovu odstraní. Podle Petra Vomačka z ÚAMK navíc často ani STK ne-

umí chybějící filtr odhalit.

„STK nesmí auto rozebrat, podívají se pod auto, na výfuk, zjistí, že drží. Jenže pokud není filtr zespona vyřiznutý, tak to nezjistí. Nepozná to ani na základě kouřivosti. Měří se to podle norem, které se schvalovaly v 80. letech. Měří se kouřivost, nikoliv hodnoty částic, navíc podle pravidel nastavených v době, kdy filtry vůbec nebyly,“ tvrdí Vomačka. Největší problém jsou podle něj auta z dovozu. Filtry totiž v sobě mají drahé kovy, které se dobře vyku-



Přístroj podobný alkohol testeru při měření doslova nasává vzduch