

## Stop nekontrolovatelnému dovozu ojetin

Import ojetých vozidel představuje problém ekologický, bezpečnostní i ekonomický. Finišují však přípravy legislativní normy, která by nastavila nová pravidla. Informoval o tom ředitel odboru silničních motorových vozidel Ministerstva dopravy Josef Pokorný.



### Jak vypadá situace v oblasti omezení dovozů přestárých ojetých vozidel? Pomohla by třeba ekologická daň?

V oblasti ekologických poplatků velmi intenzivně spolupracujeme s Ministerstvem životního prostředí, které to má v gesci v rámci svých zákonů. Zejména se jedná o zákon o odpadech, zákon o ochraně ovzduší a další legislativní normy. Ministerstvo hodlá uplatnit systém, který je u nás aplikovatelný, ale přitom těžko přímo přenosný do práva České republiky. Aby se to zdařilo, velmi nezbytně do toho musí vstoupit Ministerstvo životního prostředí, protože resort dopravy nemá ve svých kompetencích tvořit ekologické zákony. Můžeme pouze dávat podklady, které vyplývají ze statistik dovozů nebo emisních stupňů.

### Která data jsou tedy určující?

Jedná se vlastně o technické podklady, třeba rozdíl mezi Euro 2 a Euro 3 nebo Euro 3 a Euro 4, či mezi Euro 0 a Euro 1. Na

konkrétních číslech je třeba ukázat, v čem je zásadní rozdíl mezi emisními kategoriemi a také zásadní význam pro ochranu životního prostředí. Výsledkem je v současné době významná spolupráce. Řeší se na úrovni ministrů a náměstků ministrů, to znamená, že je to záležitost i koncepční a předpokládáme, že by měl být skutečně nějaký systém vybrán.

### Troufl byste si říci, kdy tento proces může být ukončen?

Odhadnout to mohu jen stěží, je třeba vzít v potaz, že základní doba legislativního procesu přípravy novely zákona není kratší než jeden rok.

### Lze se inspirovat zkušenostmi ze zahraničí?

Co se týče prověřování identifikátorů, velice pozorně sledujeme výsledky slovenského systému. Zpočátku se sice vyskytly nějaké chyby, ale systém funguje poměrně dobře. Pozornost upíráme především na spolupráci s Ministerstvem vnitra, protože ve



všech státech, které podobná opatření zavedly, to přispívá ke snížení kriminality na úseku vozidel. Určitě mají váhu v boji proti organizovanému zločinu, protože na úseku vozidel se tvoří nemalá část jeho zisků.

### Jak vůbec funguje spolupráce s Ministerstvem vnitra?

Spolupráce s tímto resortem je v současné době velmi dobrá. Vnitro třeba přijalo novou strategii boje proti organizovanému zločinu, kde je přímo zakomponováno, že hodlá podpořit a zajistit právě vznik bezpečné kontroly identifikátorů vozidla.

### Jak se tedy bude proces omezení dovozů přestářlých ojetin do České republiky vyvíjet?

V minulém týdnu bylo zveřejněno rozhodnutí evropského soudního dvora, že je možné aplikovat kontroly identifikátorů pouze na dovážená vozidla. Soudní dvůr shledal, že nejde o překážku volného obchodu. To je pro nás velice důležitá informace, protože v minulosti jsme měli jednoznačná doporučení Evropské komise neaplikovat systém kontroly identifikátorů na dovozy, ale na všechna vozidla, která máme ve svém vozovém parku, z důvodu zajištění rovných podmínek volného pohybu vozidel nebo zboží po EU. Rozhodnutí soudního dvora nám velmi vyhovuje v tom, že bychom se mohli vrátit k již dříve vytvořenému projektu. V něm jsme měli v úmyslu v první fázi zavést kontroly identifikátorů na dovozy, protože tam je nejvíce problémů. Zároveň je to nejjednodušší řešení.

### Můžete to blíže vysvětlit?

Zavedení kontroly identifikátorů na vozidla v okamžiku jejich dovozu má řadu výhod. Ve chvíli, kdy je zjištěn nesoulad identifikátorů při dovozu, se vozidlo k nám nesmí dovést a nevznikají žádné jiné problémy. Pokud je nesoulad identifikátorů zjištěn u vozidla, které už je v registru v České republice zanesené, vzniká obrovský problém, co s ním dále. Rozbíhá se úřední

mašinerie, přicházejí právní problémy, zákaz provozu toho vozidla a soudní spory o nabytí v dobré víře. Zachycení hned na hranicích znamená okamžité vyřešení situace. A vnitro to má také přijato ve své koncepci boje proti organizovanému zločinu.

### Budeme tedy následovat slovenského příkladu, nebo půjdeme vlastní cestou?

Novelizace zákona 56 pro zvýšení účinnosti dohledu nad stanicemi technických kontrol a měření emisí přinese také posun ve smyslu bezpečné kontroly identifikátorů. Takže to je odpověď na to, zdali připravujeme podobný systém jako na Slovensku. Ano, připravujeme jej. Chceme se poučit z nedostatků, které se tam v počátcích objevily. Určité těžkosti přišly s rozběhem systému, například dlouhé prováděcí lhůty. Také cena prohlídky se vyšplhala až na pět tisíc korun. Uvidíme, jak vývoj na Slovensku půjde dál, tamějších zkušeností chceme rozhodně využít, je to dobrá inspirace. Slibuje získat docela dobrý nástroj k tomu, abychom při velkém množství individuálních dovozů dováželi jenom auta čistá. To znamená ta, která nejsou pozměněná, upravená, odcizená. Je dost důvodů se domnívat, že vysoké procento takových vozidel, zejména z nekontrolovatelného dovozu, je u nás v provozu.

### A jak by to bylo s dovozy vozidel s alternativními pohony, třeba na CNG?

Nevidím absolutně žádný problém, existují na to evropské předpisy. Ty jsou přímo zapracovány do naší legislativy a podle mě fungují. Dnes už tady máme typově schváleno mnoho vozidel, která jsou vybavena na CNG již z výroby. Neexistuje žádná překážka. Je to standardní proces homologace vozidla jako každého jiného, protože technické podmínky už jsou unifikovány pro celou Evropu. V okamžiku, kdy takové vozidlo plní celoevropské předpisy, je lze také individuálně dovést; schválit, prostě

teď ve schvalování vozidel na CNG nevidím jakoukoliv překážku.

### Týká se to také ojetých vozidel s tímto pohonem?

Ano, zahrnuje to také ojetá vozidla, ovšem s tou výhradou, že by to mělo být vozidlo, které již plní patřičnou legislativní normu. Vznikla někdy na přelomu tisíciletí, takže u starších vozidel je ještě dost velká pravděpodobnost, že jí neodpovídají. Tady může být problém, protože tenkrát se ještě hledaly cesty, jak jednotně podmínky zajistit. A tehdy to ta vozidla ještě neměla. Novější už odpovídají.

### Jak se budou řešit přestavby z kítů na CNG již dnes používaných výrobci a z kítů dovážených ze zemí mimo EU?

Proces přestavby vozidel ze schválených komponent máme již dnes zvládnutý, vychází se z aplikace mezinárodního předpisu EHK-OSN č. 115, který řeší problematiku dodatečné montáže CNG i LPG.

### Jak pokročily práce na směrnici upravující rozsah autodílů podléhajících homologaci?

Máme v poslední době dva mezinárodní předpisy na díly vozidel, konkrétně EHK č. 114 na náhradní airbagy a EHK č. 124 na kola osobních automobilů.

### Máte přehled o trendu vývoje v oblasti prodeje falšovaných dílů podléhajících homologaci?

Podobnými statistikami nedisponujeme, v této oblasti bude patrně lepší obrátit se na Sdružení automobilového průmyslu, které tuto oblast sleduje, popřípadě ČOI.

### Jak lze ověřit pravost dílu?

Dotaz na pravost homologační značky je možné položit k nám na Ministerstvo dopravy, u dílů nepodléhajících homologaci se pak obracet na výrobce či akreditovaného zástupce výrobce vozidla.

bar