

# JOSEFA POKORNÉHO TAJEMNÍKA SVAZU DOVOZCŮ AUTOMOBILŮ

Podle odborných odhadů se po českých silnicích mohou pohybovat až stovky tisíc aut s dieslovými motory bez filtru pevných částic. Zdravotní riziko označil ministr životního prostředí Richard Brabec za přehlíženou kolektivní sebevraždu. Pouhým okem totiž nepoznáme, jestli výfuk dieselového motoru vypouští do ovzduší karcinogenní látky, nebo jestli se jich většina zachytila na funkčním filtru pevných částic.

Problém se objevil při snaze zlepšit kvalitu ovzduší v České republice, zejména při řešení smogových situací. Zásadní potíž je v tom, že moderní turbodiesely emitují velmi jemné částičky, na které se navazují karcinogenní látky. Tyto částičky se nezachytí na sliznicích, ale jdou rovnou do plicních sklípků a navíc jsou tak lehké, že létají v ovzduší i několik týdnů. Proto je funkční DPF filtr u dieselových motorů naprosto nepostradatelný pro ochranu zdraví lidí a životního prostředí.

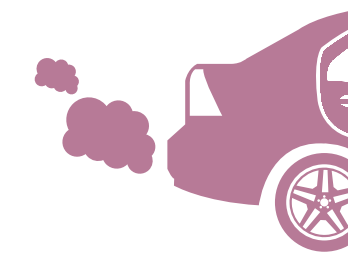
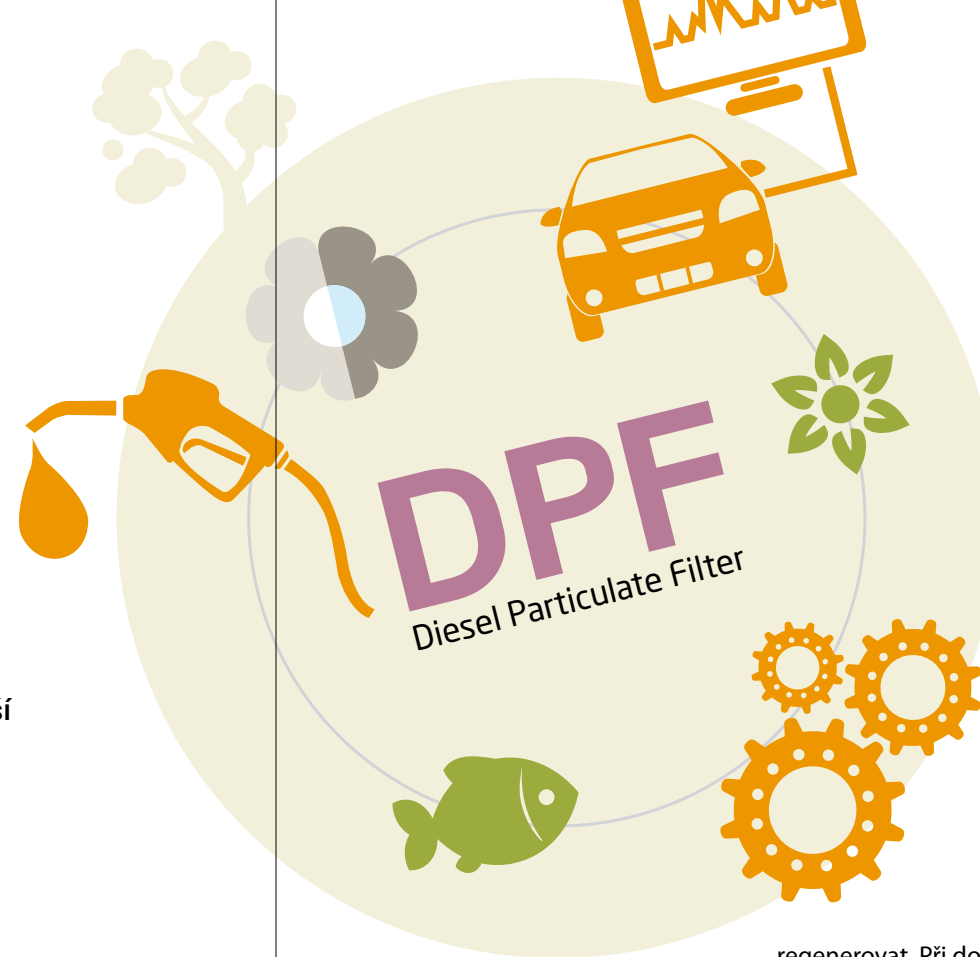
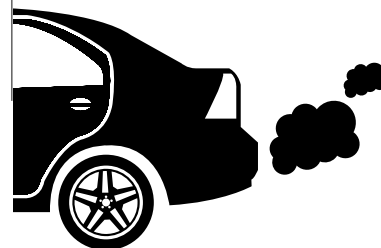


**Ing. Josef Pokorný** je tajemníkem SDA od roku 2016, v letech 1996 až 2015 působil na Ministerstvu dopravy v oblasti typového schvalování vozidel.

## 1 | Co je to DPF, k čemu se ve vozidle používá a co se stane, přestane-li fungovat?

DPF je filtr pevných částic pro naftové motory (Diesel Particulate Filter), jehož podstatou je zachytávání pevných částic vzniklých při hoření motorové nafty. Tyto částice (saze a popílek) se po zaplnění filtru samy odstraňují tzv. regenerační funkcí filtru, kdy za pomoci vysoké teploty shoří. Při správné funkci DPF je tedy koncovka výfuku vozidla zcela čistá. Při standardní bezporuchové funkci motoru a kombinovaném jízdním režimu má filtr velice vysokou životnost, a to i po celou dobu životnosti vozidla. Ale nesprávná funkce motoru nebo regenerace filtru může způsobit jeho zaplnění, které při dalším provozu filtr zcela zneprůchodní. To vede někdy vlastníka vozidla k tomu, aby

v servisu požadoval (nebo mu je servisem nabídnuto) odstranění filtru či jeho mechanickou úpravu (proděravění), což sice umožní vozidlu další jízdu, ale s velmi negativním dopadem pokud jde o množství emisí pevných částic unikajících z výfuku. Vozidla konstruovaná pro DPF systém produkují mnoho pevných částic malé velikosti, se kterými se plíce lidí a zvířat nedokáží vypořádat. Proto odstranění nebo znehodnoce-



ní filtru představuje vysoké zdravotní riziko.

Správným postupem je vždy oslovit odborný servis, který může provést tzv. servisní regeneraci DPF přímo na vozidle a navíc, pokud zjistí závadu na palivovém systému motoru, nejprve ji odstraní, aby se poškození filtru neopakovalo. I při bezporuchovém stavu je ale potřeba dodržovat všechny pokyny výrobce pro jízdní režim, aby vozidlo mohlo filtr samo průběžně

regenerovat. Při dodržení tohoto postupu je životnost filtru i stovky tisíc kilometrů.

Pokud je filtr natolik poškozen, že je nutná jeho výměna, musíme si dát velký pozor na kvalitu filtrů z druhovýroby, protože na trhu byly zjištěny zcela nefunkční filtry, které vydrží jen velmi krátkou dobu.

Problém nefunkčních filtrů je značný, neboť v plně funkčním stavu tato technologie udělá z naftového motoru téměř „čističku vzduchu“ a dokáže velmi snížit nežádoucí produkci pevných částic motoru. Ale pokud je filtr nefunkční, může být takové auto pro naše zdraví a životní prostředí mnohem nebezpečnější než starší vozidlo bez filtru.

## 2 | Proč se dosud o DPF v ČR moc nemluvílo?

O DPF filtrech se v odborných kruzích a mezi uživateli mluví již delší dobu. Ale v poslední době se výrazně zvýšil tlak některých organizací a politiků na kompetentní orgány, aby učinily aktivní opatření proti nežádoucímu stavu velkého počtu nefunkčních DPF v provozu.

## 3 | Jak postihovat ty, kteří demontují DPF filtr? Jde to dnes vůbec?

Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že lze tyto prohřešky kontrolovat i postihovat. Kontrolu musí být schopna, alespoň v základním rozsahu, provést každá STK a i policie na silnici. Je zcela nepřijatelné, pokud má majitel takto upraveného vozu pocit nepostižitelnosti. I v ČR se v tomto mnohé mění, došlo ke změně legislativy pro STK, prohlubuje se spolupráce s policií při kontrolách na silnicích.

Změna legislativy zavádí přesnější kontroly v STK, aby nefunkčnost DPF mohla být odhalena. Dále se díky novele zákona výrazně omezilo nabízení služby odstranění DPF.

I na úrovni EU probíhají diskuse o zpřísnění podmínek pro STK, neboť jde o harmonizované požadavky, které by měly platit v celé EU jednotně. Zajistit provoz zdravotně nezávadných dieselů ve městech je pro to velmi dobrým důvodem.