

EU a postupná likvidace individuální mobility

- editor007 | 2. dubna 2024

EU: Internetem proběhla vlna rozhořčení nad plánovaným zákazem opravovat auta starší 15 let, následovaná rychlým dementi ze strany systému a kolaborujících médií, že vlastně o nic takového nepůjde. Jak to tak s dezinformacemi bývá, stávají se informacemi až se zpožděním a tak se pojďme podívat, co na nás EU skutečně chystá.

Na úvod prohlášení: monstrózní a bezprecedentní zásah do práv majitelů automobilů a trhu s ojetinami a náhradními díly je natolik široký, že není možné jej v jednom článku detailně rozebrat s dopady do všech oblastí, kterých se bude týkat. Vybízí k mnoha interpretacím, co se může stát a teprve čas ukáže, jaká bude implementace do praxe. Proto je cílem článku pouze upozornit na (z mého pohledu) nejzávažnější části, které dopadnou na všechny, i na ty, kteří si nejspíš mysleli, že mají relativně nové auto a systém jim dá pokoj.

K zásahu došlo loni v létě – konkrétně NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/6 nese datum 23.7.2023. Kdo má zájem, může se pustit do studia, čeká na něj něco přes 100 stran a skoro 45000 slov hodnotného textu, plné vysoce konkrétních vět jako „vozidla by měla být projektována a vyráběna tak, aby byla omezena přítomnost látek vzbuzujících obavy“.

Když úředník zasedne do zaměstnání, je zřejmé, že vzniknou nová nařízení, která budou mít „krátkodobé a střednědobé náklady“, po kterých nastane „dlouhodobá konkurenceschopnost“. Bude více digitalizace a spolupráce v rámci „jednotného trhu EU“. Bude také více bumázek pro ty správné firmy, které „...mají technickou, finanční a organizační kapacitu potřebnou k provádění operací zpracování vozidel s ukončenou životností...“. A bude především nová myšlenka, jak vyhodnotit auto „s ukončenou životností“.

Pro řádnou funkci bude nutné zavést oznamování. To je již v naší kotlině dobře zakořeněno, a tak nikoho nepřekvapí, že „finanční příspěvky výrobců by měly rovněž pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům.“

Nové zodpovědnosti padnou také na výrobce a bude jistě zajímavé sledovat, jak se jich zhostí. Například tu máme častý dovoz vozidel ze zahraničí: „jelikož vozidla se často stávají vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě než v členském státě, kde byla poprvé registrována, je nezbytné zavést pravidla pro přeshraniční rozšířenou odpovědnost výrobce.“

Nyní tedy již k tomu nejpodstatnějšímu. Jak poznáte, že máte auto „s ukončenou životností“ a co budete muset udělat? Začneme od konce – „aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Po dosažení konce životnosti by měli své vozidlo odevzdat na sběrných místech.“

Auto s „ukončenou životností“ pak poznáte snadno, níže najdete výčet toho nejzajímavějšího, kompletní seznam najdete ve zdrojovém dokument v Příloze I. Neopravitelnost vozidla může být technická nebo ekonomická:

„Vozidlo je technicky neopravitelné, pokud splňuje jedno nebo více z těchto kritérií:

e) nelze opravit nebo vyměnit jednu nebo více z těchto konstrukčních částí vozidla:

ii) konstrukční části spojení se zemí (jako jsou pneumatiky a kola), odpružení, řízení, brzdy a jejich ovládací prvky;

iii) upevnění a spoje sedadel;

iii) airbagy, předpínače, bezpečnostní pásy a jejich periferní ovládací prvky;

iv) korba a podvozek vozidla;

f) jeho konstrukční a bezpečnostní součásti mají technické závady, které jsou nevratné a činí je nevyměnitelnými, např. stárnutí kovu, několikanásobné porušení základního nátěru nebo nadměrná perforační koroze;

g) jeho oprava vyžaduje výměnu motoru, převodovky, karoserie nebo sestavy podvozku, což vede ke ztrátě původní identity vozidla.

2. Vozidlo je ekonomicky neopravitelné, pokud je jeho tržní hodnota nižší než náklady na nezbytné opravy potřebné k jeho obnově v Unii do technického stavu, který by postačoval k získání osvědčení o technické způsobilosti v členském státě, kde bylo vozidlo před opravou registrováno.

3. Vozidlo lze považovat za technicky neopravitelné, pokud:

b) nemá přimontované dveře;

e) byly vypuštěny provozní kapaliny (palivo, brzdová kapalina, nemrznoucí kapalina, kyselina z akumulátoru, chladicí kapalina), což představuje riziko znečištění vody, nebo

f) jeho brzdy a součásti řízení jsou nadměrně opotřebované.“

Zde si dovoluji spekulaci, že takové „nadměrně opotřebované“ brzdy nebo řízení hravě zhodnotí STK, se vším, co k takové pravomoci patří. Nicméně to zatím nebylo stanoveno, takže pojďme dál:

„ORIENTAČNÍ SEZNAM KRITÉRIÍ PRO VOZIDLA S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Pro určení toho, zda je ojeté vozidlo vozidlem s ukončenou životností, mohou být použita jako další odůvodnění i tato kritéria:

c) vozidlo neprošlo povinnou vnitrostátní technickou prohlídkou po dobu delší než dva roky od data, kdy byla tato prohlídka naposledy požadována;

d) není náležitě chráněno před poškozením během skladování, přepravy, nakládky a vykládky“

Máte na dílně auto se značkami v depozitu, co „jednou opravíte“? Řekl bych, že befahl k nástupu na šroťák přijde dřív, ale to je pouze spekulace. U tajuplného bodu d) můžete tipovat v diskusi, co se vlastně chystá.

Možná si říkáte, že kdyžtak koupíte náhradní díly z bouraček. Úředník však myslel na vše. Zaprvé stanovuje povinnosti pro prodej použitých ND, které mají dle mého skromného názoru za cíl zničit jejich soukromý prodej:

„jakákoli osoba obchodující s použitými, repasovanými nebo renovovanými náhradními díly a konstrukčními částmi v místě prodeje: a) zajistí, aby byly díly a konstrukční části označeny v souladu s částí D bodem 2 přílohy VII; b) poskytne na použité, repasované nebo renovované díly a konstrukční části záruku.“

Současně existují díly, které se použít opětovně nesmí:

Všechny airbagy, včetně polštářování, pyrotechnických zařízení, elektronických řídicích jednotek a snímačů.

Zařízení k následnému zpracování emisí (např. katalyzátory, filtry částic).

Tlumiče výfuku.

Automatické nebo neautomatické systémy bezpečnostních pásů, včetně pásů, spon, navíječů, pyrotechnických zařízení.

Sedadla, která jsou vybavena kotevními úchyty bezpečnostních pásů a/nebo airbagy.

Zámky řízení působící na sloupek řízení.

Imobilizéry, včetně transpondérů a elektronických řídicích jednotek.

EU na to tedy jde chytře, protože žádné „záказы oprav“ vydávat nebude. Pouze vám znemožní auto opravit, a to na základě vhodně vybraných kritérií. Pro vaše dobro, samozřejmě. Přestane-li výrobce dodávat například airbagy nebo výfuky (jak dlouho bude ještě povolena druhovýroba, o jejíž zákaz se automobilky už dlouhou dobu snaží, která ale už nyní neobsahuje zdaleka vše?), nemožnost jejich použití z jiného auta povede k tomu, že bude auto „technicky neopravitelné“ a vyrazíte na šroták nikoliv pro díly, ale odevzdat to své. Dokonce to budete moci udělat „bezplatně“, to je myslím pro auto, které dnes může mít klidně hodnotu v rámci statisíců (a v případě veteránů i milionů) skvělá zpráva.

AUTOR: fatdwi

[ZDROJ](#)