

Jak EU zakázala prodávat Škodu Fabii Combi.

A jak Česku pomůže už jenom CZEXIT

- CZ24 News | 26. srpna 2021

EU: Výroba stálíce českých rodin, Škody Fabie Combi, končí kvůli EU. Škoda auto výslovně říká, že „Extrémně přísná emisní norma EU7 nyní dramaticky zrychluje transformační proces směrem k elektromobilitě ... musíme se rozloučit s některými produkty se spalovacím motorem“.

Nejde však o reálné škodliviny – jde o úmyslně likvidační a diskriminační pokuty EU za „flotilové emise CO₂“, a úmyslně technicky nesplnitelné a nesmyslné emisní normy. Podívejme se, jak to funguje.

Z naprostého nezájmu veřejnosti zavedla EU před lety koncept „flotilových emisí CO₂“. V praxi to znamená, že vezmete celkový počet aut vyrobených automobilkou a přihlášených do provozu; tento počet [vynásobíte počtem gramů CO₂](#), která každé z těchto aut vypustí nad „bezplatný“ limit stanovený EU; toto číslo vynásobíte částkou 95 eur; a takovou pokutu musí automobilky zaplatit EU do „zelených fondů“.

Onen bezplatný limit se přitom neustále posouvá „ambiciózními“ Eurokomisaři, Europoslanci a zelenými nátlakovými organizacemi. Původně byl 160 g CO₂/km, v roce 2015 byl snížen na 130 g CO₂/km a od roku 2020 pak pouhých 95 g CO₂/km. Tím nicméně eskapáda nekončí – v roce 2025 by EU ráda limit snížila na 81g a v roce 2030 na 59g či lépe úplnou nulu. Ukažme si, jak to funguje, na konkrétním příkladu pro aktuálně platný limit 95g.

Fiat Punto byl „kriticky ohroženým druhem“ – s nesmrtelným točivým motůrek FIRE 1.2 totiž vypouštěl dáblských 145 gramů CO₂ na km, a s výkonnějšími motory to bylo ještě horší. V roce 2017 přitom FIAT prodal 49688 Grande Puntů, takže počítejte se mnou, jakou pokutu by nejméně dostal, kdyby je vyráběl ještě v roce 2020:

$$49688 \text{ prodaných Grande Punto} \times (145-95 \text{ gramů CO}_2) \times 95 \text{ EUR} = \text{pokuta } 236,018,000$$

neboli 236 milionů EUR.

Jak moc je to ztrátové? Původní prodejní [cena nového GrandePunta](#) byla 9655 EUR. Za každý prodaný Grande Punto FIRE 1.2 by však Fiat zaplatil pokutu $50g \text{ CO}_2 \times 95 \text{ EUR} = 4750 \text{ EUR}$.

To je uhlíková pokuta ve výši 49% ceny auta. Na každém prodaném autě by tak Fiat prodělal i kalhoty.

Nicméně ani EU není tak šílená, aby automobilkám paušálně zakázala vyrábět limuzíny, sportáky a SUV. To by se proti ní vzbouřili i zelení Němci. Proto je věc komplikovanější o hmotnostní koeficient a právě rozpočítání na flotilu všech vyrobených aut.

Hmotnostní koeficient je socialistický vynález, jak dovolit Němcům vyrábět dvoutunové limuzíny a SUV a přitom zachovat „stejnost“ CO₂ emisí tím, že o to více zdaní levná malá auta Škodovce a Fiatu. Za každých 30g hmotnosti méně oproti referenčním 1380kg se i limit CO₂ zpříšňuje o další gram = 95 EUR, tzn. Fiat platí více, kdežto naopak za každých 30kg nadváhy je limit liberálnější = Mercedes platí méně. Jak psal Svět motorů:

Lehká Škoda Fabia 1.0 MPI 44 kW je penalizována za cokoliv nad 82,53 g/km, kdežto těžký Superb 2.0 TDI 110 kW s automatem může bezplatně vypouštět až 99 gramů. Proto emisní pokuta za nejlevnější fabii je 59.968 Kč a za manažerský superb jen 4902 Kč. Zkrátka sociální spravedlnost, ale naruby.

Důležitější je ale přepočítání na flotilu. Automobilka je ve finále pokutována za to, o kolik gramů CO₂ překročí limit 95 g / km průměrné uhlíkové emise všech jejích prodaných aut dohromady (korigovaných o hmotnostní koeficient, samozřejmě). I tak by ale pokuty byly likvidační – sdružení JATO spočítalo, jaké pokuty by automobilky dostaly, kdyby v roce 2020 nadále nabízely auta, jaká chtějí zákazníci ale nenávidí je EU. Jedná se o miliardy EUR:

 Penalty payments for excess emissions Assumption: no changes until 2021				
	 Actual vs Target g/km	Penalty (€/unit)	Units Regs 2018 (000)	Total Penalty (€ billion)
VW Group	26.6	2,525	3,638	9.19
PSA	23.1	2,194	2,457	5.39
Renault Group	23.2	2,207	1,615	3.57
BMW Group	27.5	2,609	1,018	2.66
Hyundai-Kia	30.0	2,852	1,011	2.88
Ford	27.1	2,576	992	2.56
FCA	35.5	3,373	961	3.24
Daimler	33.6	3,192	941	3.01
Toyota	7.8	745	733	0.55
Nissan Group	19.0	1,807	630	1.14
Volvo	25.5	2,425	317	0.77

(Zdroj JATO, screenshot Autobible EURO CZ)

Pokud by tedy FIAT prodával jediné GrandePunto 1.2, zbankrotoval by skrze CO₂ pokuty v pekelném ohni. Ovšem kdyby polovina prodaných aut byla strašlivá GrandePunta s emisemi pekelných 145g CO₂ / km, kdežto druhá polovina všech prodaných aut by byly sluníčkové elektromobily s emisemi formálně 0 g CO₂/ km (protože výfuk v Tušimicích se nepočítá), průměrné flotilové emise by byly jen 72,5g CO₂ / km – a to už je v pořádku.

FIAT se tedy pokusil přesně o toto. Jeho nejhorším hříšníkem byl FIAT 500 1.4, který sice volný trh miloval jako [zábavné, ekonomické a malé](#) autíčko, jenže [vypouštěl](#) 135g CO₂ /km a přitom vážil jen 1074kg, což je z hlediska kalkulací EU naprosto smrtící kombinace. Díky hmotnostnímu koeficientu měl „správně“ vypouštět jen 85g CO₂ a pokuta za každé vyrobené pětikilo by proto byla 5700 EUR – tj. 145,000 Kč. FIAT proto vyvinul elektrickou pětistovku – FIAT 500e. Jenže jak [prohlásil sám šéf Marchionne](#),

Na každých 500 elektromobilech, které vyrobíme, máme čistou ztrátu 10,000 USD na

auto i po započtení všech dotací a pobídek. Dělat tohle ve velkém by byl extrémní masochismus.

Tudy cesta jasně nevedla – díky uhlíkové represi EU si Fiat mohl vybrat, zda na každé prodané „pětistovce“ prodělá 6 nebo 8 tisíc EUR. Lose-lose. Jediné zbývající řešení byl tedy hlavní princip Green New Dealu – zelená korupce a klientelismus.

Unijní cukr, bič a zelená korupce

Taková automobilka, která prodá tolik elektromobilů, že se dostane pod flotilový průměr 95g CO₂ / km, může „přebytečné“ emise až do bezplatného limitu 95g prodat. Kdyby tedy FIAT prodal polovinu elektromobilů a vešel se do 72g CO₂ / km, mohl by zbývající gramy CO₂ prodat ve formě kreditů. To samozřejmě nezvládl – ale „zelené“ automobilky s velkým podílem elektromobilů ano.

Například Tesla. Jako výrobce aut utržila v roce 2020 ztrátu celých 426 milionů USD – ale protože má flotilové emise CO₂ přesně nula, prodala je jako [karbonové kredity ve výši 1,58 miliardy](#) USD. A koupil je právě nebohý Fiat Chrysler Automobiles, čímž se Tesla dostala do černých čísel. Ano, Elon je obyčejný zloděj. Podobně to udělal Renault: vši silou se vrhl do elektromobilů, jejichž ztrátovost dotuje [„karbonovými kredity“ které přeprořádá](#) ostatním automobilkám na jejich spalovací motory.

(Skoro se nabízí řešení homologovat extrémně levný, malý a neužitečný elektromobil, který by každý kupec normálního auta dostal v ceně a který by „rozředil“ emise na polovinu. Jenže pokuty flotilového CO₂ vychází z počtu *přihlášených* aut, nikoli vyrobených nebo prodaných.)

V případě automobilek je prodej odpustků klasická pyramidová hra. Hrozbou pokut jsou všichni nuceni přejít na maximální podíl prodaných elektromobilů ať je zákazníci chtějí či ne. Ovšem ten, kdo naskočil do vlaku první, může sanovat své ztráty na elektromobilitě a ještě si vydělat prodejem uhlíkových odpustků.

Každý chce vydělat na zelených odpustcích a nikdo nechce zbankrotovat za uhlíkových pokutách, takže se všichni mohou přetrhnout s elektromobilitou. Jenže až přejdou na elektromobilitu všichni, nebude komu prodávat uhlíkové odpustky – a automobilkám zbudou jen ztráty.

Právě toto je však žalostně nedocenená součást plánu EU: na jakékoli zelené, resp. dekarbonizační represi se nabalí obrovské množství parazitických firem, které mají naprosto nepoliticky a kapitalisticky ekonomický zájem na dekarbonizační represi, protože na ní vydělávají miliardy EUR.

Politicky poté není možné bojovat proti dekarbonizaci nebo zrušit zelenou politiku – protože velké, dravé a bohaté firmy, jejichž zisky jsou pevně svázány s dekarbonizační represí, pokutami a uhlíkovými kredity, se budou bránit jako byste je podřezávali – protože zrušení dekarbonizační represe by tyto parazity vskutku přivedlo na mizinu.

V původním Green New Dealu, vyprodukovaném v roce 2009 německou Stranou Zelených, se výslovně píše, že socialismus se ukázal být nefunkčním, ale kapitalisté volnotržně udělají cokoli, k čemu dostanou finanční incentivu. EU má proto vypsát odměny za likvidaci průmyslu a dekarbonizaci – no a volný trh se o to postará s maximální efektivitou lépe a důsledněji, než by kdy zvládli samotní úředníci a aktivisté.

Proto v rozhovoru pro Echo24 zástupci Škodovky i Hyundai shodně vehementně kritizovali jakoukoli snahu zrušit dekarbonizaci a vynucovaný přechod na elektromobilitu, protože „oni do toho již investovali“ a teď potřebují „hlavně stabilitu“. Systém EU je velmi efektivně nastaven tak, aby ze všech udělal kolaboranty finančně a existenčně zainteresované na pokračování dekarbonizace.

(Z tohoto důvodu je skvělá medializace konfliktu zájmů Andreje Babiše coby premiéra ČR a bylo by úplně ideální, kdyby kvůli němu EU zrušila veškeré zelené dotace pro ČR – je to jediná možnost, jak zabránit vzniku bohatých, fanaticky lobbujících „dekarbonizační kapitalistů“ i v ČR.)

Euro7: zákaz technologií, které si vynutilo Euro5

V rámci snižování emisí si EU vynutila celou řadu opatření, které se ještě mohly zdát racionální. Šlo například o filtry pevných částic pro diesely, nebo o urychleně spínající malý a velký okruh chlazení s cílem co nejrychleji zahřát motor a dostat jej na provozní teplotu s co nejnižšími emisemi.

Norma Euro7 ale přichází s cílem toto vše potrestat a výslovně znemožnit existenci spalovacích motorů a všem vnutit výhradně elektromobily, resp. „[modální přechod na cyklistickou](#) a pěší dopravu“.

Například DPF se musí regenerovat – s minimální škodlivostí se při rychlé jízdě na dálnici vypalí, čímž jsou škodliviny odstraněny. Euro 7 však chce [měřit i emise při vypalování DPF](#), s čímž už by neprošlo snad vůbec nic.

Chce také měřit a trestat emise při prvních vteřinách po nastartování motoru, kdy motor není promazaný, katalyzátor není zahřátý a řídicí jednotka teprve zjišťuje, jak má optimálně nastavit směs a předstih pro minimální emise. Ne, nic takového, nulová tolerance! Zvýšené emise za 5 vteřin po startu motoru určitě zabijí miliardy ptáček, vydřiček a Evropánek! Výrobci pak musí přicházet s absurditami jako [uměle předehrávanými katalyzátory](#), ale ani to samozřejmě v řadě případů nemůže stačit.

EURO7 chce také původně chtěla coby „běžné“ emise [prohlašovat emise motoru pod maximálním zatížením](#) – jen s malou nadsázkou když za auto připojíte vleč s plachetnicí a jedete do 45° kopce.

Úplně celým Euro7 se nese přesně tento leitmotiv: cílená šikana a absolutní nepřiměřenost, kdy cílem je najít jakékoli porušení emisí za jakkoli okrajových podmínek za jakkoli krátkou dobu a na základě toho se sadistickým šklebem prohlásit, že „motor vypouští zdraví škodlivé úrovně emisí“ a zakázat jej.

Jak [výslovně říkají zdravotně-diktátorské](#) nevládky jako EPHA, European Public Health Alliance, které se na vzniku Euro7 vydatně podílely svým lobbováním a PR nátlakem na politiky:

„Euro7 je poslední hřebíček do rakve spalovacích motorů“

„EU se musí postarat, aby spalovací motory již nadále neohrožovaly životy“

„Nový standard Euro 7/VII přispěje k modální změně z měst založených na dopravě auty k dopravě pěšky, na kole a MHD kdekoli je to jen možné. To jsou ty nejzdravější, nejméně znečišťující a nejefektivnější způsoby přepravy.“

Tato argumentace by si zasloužila samotný článek, ale stručně – zdravotní diktatura je geniální hack, jak si uzurpovat totální diktátorskou moc neomezenou ústavami ani lidskými právy. V právu totiž platí princip „neminem laedere“, tzn. právo nemá nikomu škodit, nikoho šikanovat. Pokud se ale více práv dostane do konfliktu, je nutné poměřovat jejich důležitost. A protože máme všude zakotvené „právo na zdraví“, a zdraví=život, zdravotní diktatura vychází z koncepce, že pokud se jakýkoli politický požadavek a jakákoli represe zdůvodní „veřejným zdravím=životy“, automaticky musí vždy vyhrát proti jakémukoli jinému „méně důležitému“ právu – jako právu na dopravu, svobodu slova,

pohybu, podnikání atp.

Ano, Fabii Combi popravila EU - a po vás jde také

Když tak Thomas Schäfer psal svůj [dopis Škodovákům o zrušení Fabie](#) kombi:

Extrémně přísná emisní norma EU7 nyní ještě dále dramaticky zrychluje transformační proces směrem k elektromobilitě. Potřebujeme proto nejen více elektromobilů, ale musíme se také rychleji, než se plánovalo, rozloučit s některými produkty se spalovacím motorem. V neposlední řadě proto, že dodržení této emisní normy je spjato s velmi vysokými náklady. Společně jsme se proto rozhodli, že budeme důsledně investovat do budoucnosti a že se včas rozloučíme s modely se spalovacím motorem, jako je Škoda Fabia Combi.

Šlo právě o to, že Fabia Combi by byla až příliš úspěšná.

Škoda Fabie bylo neelektromobilní normální auto, které bylo lehké – 4. generace Fabie je stavěna s velkým podílem vysokopevnostní oceli k odlehčení vozu, takže se vejde hluboce pod referenčních 1380kg a proto má zpřísněný limit CO2 emisí. Třetí generace Fabie měla s motorem TSI 1.2 81kW emise CO2 110 gramů, což sice nezajímalo žádného normálního zákazníka, jenže Škodovku to stálo 950 EUR (alias 24 tisíc Kč) na Unijních uhlíkových pokutách za každý prodaný kombík.

Protože Fabie 4. generace nemohla být ekologičtější dekarbonizovanější.

Protože by kombi by bylo nutné nově homologovat a certifikovat, v budoucnu splňovat i extrémní normu Euro7 a Škodovka by musela karoserii s převisem na platformě MQB A0 vyvinout sama jen pro Fabii.

A protože Fabie je nejlevnější model a není možné mu CO2-pokutu započítat do prodejní ceny.

Došlo k situaci, kdy po započtení vývojových a homologačních nákladů a pokut za zvýšené flotilní emise CO2 by Fabie Combi byla pro Škodovku vysloveně ztrátové auto. A paradoxně potenciálně tím víc ztrátové, čím úspěšnější by bylo (kvůli zhoršení flotilových emisí CO2).

Nikoho v automobilkách nezajímá, co chce zákazník, to je až druhořadé. Auta se dnes vyrábí na míru v první řadě pro EU.

Zrušení Fabie Combi je tak sice formálně „tržní“ rozhodnutí kde Škodovka „svobodně“ a ekonomicky racionálně reaguje na trh pobídek a nákladů – jenže náklady zcela uměle a deformovaně nastavila dekarbonizační politika EU.

A nemyslete si, že uniknete ježděním ve starém a normálním autě – Německo, Francie, Piráti i EU volají shodně po „ekologické dani“ která by radikálně zvýšila cenu fosilních paliv. Ve francii se hovořilo v přepočtu o 14 Kč / litr. Jak by se vám jezdilo s benzinem za 50Kč/litr?

Tristní fakt je, že Fabii Combi zakázala a popravila Evropská Unie.

Že Evropská Unie chce zakázat i ostatní rozumná auta a tolerovat pouze předražené elektromobily, které nic nevydrží a nebudou existovat jako levněji dostupné ojetiny, protože po 8 letech reálného používání jsou jejich baterky kaput bez ohledu na reklamy výrobců, které jsou založeny na předpokladu naprosto nerealisticky šetrného užívání např. bez častého nabíjení rychlonabíječkami,

bez prudké akcelerace požadující zvýšené proudové odběry atd.

Evropská Unie se ve spolupráci s progresivními stranami jako jsou Piráti pokusí i vymýtit auta starší, a to sice skrze ekologické daně - ve Francii se hovořilo v přepočtu o 14 Kč na litr. Vskutku - s benzinem za 50 Kč/l by leckdo musel přeseďlat na jízdní kolo...

Evropská Unie vytváří degenerovanou parazitickou ekonomiku „dekarbonizačních kapitalistů“, jejichž příjmy jsou založené primárně na tom, že okrádají všechny produktivní firmy a lidi o poplatky, pokuty, daně a odpustky za CO₂. Tento neustále se zvětšující segment vysloveně parazitické ekonomiky, která jen krade a vydírá, zkusí ožebračit i vás. A protože mu jde o zisk - a zisk se musí zvyšovat, nedá nikomu pokoje.

Pokud EU někdo nezastaví, bude jen hůř a hůř. A ČR nebude už ani čistý příjemce dotací.

Skutečně vám ještě pořád přijde, že členství v EU má vyšší přínosy než zápory?