

Vesnice, chudí... Seberou jim auta? Bruselští paraziti s astronomickými platy číhají. „Zásah do svobody!“ Odpor je tu

- CZ24 News | 9. února 2024

ČESKO: Auto vhodné k vyřazení. Do takové škatulky se může v budoucnu dostat jakékoli vozidlo, které by překročilo oficiální hranici životnosti dle nařízení EU. „Oficiální hranice životnosti určená orgánem Evropské unie by byla přinejmenším zavádějící. Pokud by někdo měl takovou hranici stanovit, měl by to být výrobce, ne úředník,“ říká pro ParlamentníListy.cz ředitel marketingu AutoESA Filip Kučera. „Pokud by takový návrh v budoucnu prošel, tak by byl nepříjemný hlavně pro sociálně slabší řidiče z venkovských oblastí, kteří potřebují auto. Často to jsou senioři, kteří si potřebují dojet na nákup,“ upozorňuje Lukáš Kovanda, hlavní ekonom Trinity Bank.

Jeden z nejstarších vozových parků, které má v rámci Evropské unie Česká republika, by měl být důvodem, abychom zbystrčili, když se začne mluvit a jednat o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Evropské rady o „požadavcích na oběhovost projektů vozidel a o nakládání s vozidly s ukončenou životností“ (2023/0284), který vyšel tiskem 13. července minulého roku. Tehdy prošel bez větší pozornosti, ale začátkem tohoto roku se v zahraničních médiích objevila spekulace, že tento návrh je motivován cílem omladit v Evropské unii vozový park a k tomu má posloužit vyřazení starších aut z provozu. Paradoxní přitom je, že Evropská komise zavádí nová práva na opravu praček či lednic pro spotřebitele, ale starší auta by ráda definitivně vyřadila z oběhu.

Důvodem pro „vymýcení“ starších vozidel má být skutečnost, že několik posledních krizových let způsobilo citelné stárnutí vozového parku, což se promítlo do znečišťování ovzduší, ale i vyšší dopravní nehodovosti. Zatímco průměrný věk auta v EU je dvanáct let, v Česku se pohybuje kolem šestnácti. Přitom patnáct let má být hranicí, o níž Evropská komise uvažuje jako o oficiální hranici životnosti auta, i když takový konkrétní údaj ve zmíněném návrhu uveden není. Auto takového stáří by bylo považováno za vhodné k vyřazení. Jeho dalšímu oběhu by pak měl zabránit zákaz větších oprav, ať už by šlo o výměnu motoru, převodovky, některých dílů karoserie a obecně čehokoli, co převyšuje hodnotu vozu.

Ne každé vozidlo staré 15 let je třeba vyřadit

Oficiálně má jít o zlepšení kvality sběru, zpracování a recyklace vozidel, což by se týkalo výrobců, recyklačních společností a členských států. Na běžné motoristy návrh zdánlivě žádné zvláštní požadavky neklade, jejich jedinou stanovenou povinností by mělo zůstat využívání autorizovaných sběrných a zpracovatelských středisek, která by měla vydávat zvláštní potvrzení o sešrotování. Veškeré záměry jsou však zatím jen ve stádiu návrhu, který teprve projde standardními unijními procesy. To, že se mu média začínají věnovat, je vnímáno i jako vypuštění zkušebního balónku, díky němuž získají bruselští činovníci zpětnou vazbu, jak by veřejnost tento krok přijala.

„Vozidla starší 15 let se obchodují především v rámci B2B prodeje, tedy mezi soukromými osobami. Při takovém nákupu je nejčastější riziko koupě závadového vozu, ať už z pohledu technického stavu, tak i z pohledu legislativy (stočené tachometry, exekuce a podobně). Zároveň je potřeba dodat, že zájem o levné vozy byl v posledním půl roce větší než v předchozím období. A to z důvodu inflace a celkové ekonomické situace kupujících,“ uvádí pro ParlamentníListy.cz Filip Kučera, ředitel marketingu, AutoESA a.s. „Prodejci ojetin postupují při výkupu každého vozidla individuálně, a proto

nelze zcela paušalizovat, že vozidlo staré 15 let a nájezdem 250 tisíc km plus je špatné a je ho třeba vyřadit. Vždy záleží na jeho historii, jak bylo provozováno či servisováno," podotýká.

Sociálně slabší řidiči by si už na nákup nedojeli

„Myslím, že moderní vozy vyrobené v posledních 10 či 15 letech určitě nejsou stavěné tak, že by životnost karoserie nebo motoru byla 15 let. Takže pojem ‚oficiální hranice životnosti‘ určená orgánem EU by byla přinejmenším zavádějící. A pokud by někdo měl takovou hranici stanovit, tak by to měl být výrobce, nikoli úředník,“ upozorňuje marketingový šéf AutoESA a.s. s tím, že větší opravy u aut starších 15 let by i tak byly nerentabilní, nebo by cena takto „opraveného“ vozu musela být vyšší než je cena běžná. „Takové nařízení, pokud by jeho návrh prošel v předpokládané podobě, by se dotklo především motoristů, kteří kupují či prodávají vozidlo tzv. na inzerát. Taková koupě bývá bez jakýchkoli záruk, garancí a v případě reklamace téměř s nulovým výsledkem,“ konstatuje Filip Kučera.

„Pokud by takový návrh v budoucnu prošel, tak by z hlediska sociálních dopadů byl nepříjemný především pro sociálně slabší řidiče z venkovských oblastí, kteří potřebují auto. Často to jsou senioři ještě toho věku, kdy autem jezdí, třeba si potřebují dojet na nákup. Takoví lidé rozhodně nemají peníze na to, aby si pořídili elektromobil. Samozřejmě může být tento návrh lobbovaný automobilkami v čele s německým Volkswagenem, které jsou opravdu ve velmi tíživé situaci, protože neumějí elektromobily vyrábět cenově atraktivně. V tomto směru je válkuje čínská konkurence, která elektroauta umí vyrábět daleko levněji při stejné úrovni kvality,“ říká pro ParlamentníListy.cz Lukáš Kovanda, hlavní ekonom Trinity Bank.

Každý si může se svým majetkem dělat, co chce

Motoristé budou stejně nuceni si elektromobily v budoucnu kupovat. „Nic jiného jim nezbyde, protože na trhu nebudou žádná nová auta se spalovacími motory, to se bavíme – řekněme – o situaci po roce 2035, ale spíše 2050. Lidé budou vyloženě donuceni si elektromobil koupit. O předmětném návrhu si ovšem myslím, že popírá i svobodu jednotlivce a základní principy tržní ekonomiky, která sleduje, že si každý může se svým majetkem dělat, co chce. Pokud si chci opravit své staré auto, tak bych tu možnost měl mít. Navíc to odporuje i environmentálním cílům, neboť proč by lidé měli fungující auta, na nichž lze udělat nějakou opravu a používat je dál, šrotovat a kupovat nová?“ ptá se ekonom.

Ke všemu tento postup zatíží ekonomiku materiálně víc, než když se bude využívat to, co už je vyrobené. „Rozumím tomu tak, že to je snaha automobilek prolobovat to, aby o ty elektromobily měl vůbec někdo zájem. Ale myslím si, že přes vlády členských zemí EU to nejspíš neprojde. Brusel už je zahnaný do kouta, vidí, že preference – dle něj antisystémových – stran narůstají, takže zoufalí lidé činí zoufalé kroky. Uvidíme, jak dopadnou červnové volby do Evropského parlamentu. Mohou ve složení europarlamentu notně zamíchat kartami a návrhy takovýchto nařízení pak rychle spadnou pod stůl,“ dodává Lukáš Kovanda.

ZDROJ: PL