

Šílené nápady EU: Zákaz výměny převodovky a motoru, auta pouze pro bohaté

ER ereport.sk/sialene-napady-eu-vymenu-prevodovky-a-motora-chcu-zakazat

Peter Slovák

26. decembra 2023

V Bruselu pro nás chystají další šílené nápady a habaďury. Našli způsob, jak lidi donutit vzdát se aut se spalovacími motory a nešťítí se to dělat pod rouškou tajnosti. Zdá se, že auta už budou moci vlastnit jen opravdu majetní občané.

Schválením zákazu prodeje nových aut se spalovacím motorem po roce 2035 bruselské tažení proti automobilům se spalovacími motory neskončilo. Mají pro náš připravené další šílené nápady a habaďury. „Navzdory některým výjimkám, jako jsou spalovací motory pro syntetická paliva či limitovaný počet kusů luxusních značek, které jsou a budou dostupné jen pro ty opravdu superbohaté, to znamená, že osobní doprava bude výsadou majetných,“ píše portál **Postoj**.

Poznávacia značka najvýhodnejšieho PZP
MojePoistenie.eu

Váš porovnávač poisťovní

SK MP 001 EU

Stačí vyplniť značku a nájdeme vám najlepšiu ponuku [zistiť viac](#)

V EU budou auta vlastnit jen majetní

Ostatní méně majetní mají být odkázáni na vlastní fyzické síly nebo veřejnou dopravu, jejíž dostupnost a využitelnost bude v rukou státu. Očekávat radikální zlevnění elektrických aut zároveň není namístě. **Poptávka po surovinách potřebných k jejich výrobě bude totiž**

znamenat i růst jejich ceny. Navíc, **EU se již nyní snaží bránit dovozu levnějších elektrických aut z Číny, což ke zlevňování osobních aut samozřejmě také nepovede, ale způsobí přesný naopak .**

Bruselští úředníci předpokládají, že lidé, kteří nebudou mít možnost pořídit si nové auto, se budou snažit to své stávající udržet v provozu co nejdéle. A v tomto případě zřejmě předpokládají správně.

Mnozí totiž varují před situací, kdy se po evropských silnicích bude prohánět stále více starých aut a nových bude přibývat jen málo. Skutečný efekt zákazu prodeje aut se spalovacím motorem bude z hlediska emisí přesně opačný než zamýšlený.

Čím více regulací EU přináší, tím vynalézavější musí být lidé. Bruselští úředníci s tím počítají a chtěli by tuto lidovou vynalézavost zadusit už v zárodku. A plánují to udělat tak, aby si toho nikdo příliš nevšiml.

Zákaz spalovacích motorů byl obrovskou změnou. Ta se nedala udělat v tajnosti. **Uprostřed července se však v legislativní smršti proudící z evropských institucí objevil i nenápadný a na první pohled neškodný návrh. Ten má novelizovat pravidla recyklace a životnosti motorových vozidel.**

Vždyť my vás už nějak donutíme

„Jde do velké míry o technickou normu, která se věnuje způsobem recyklace vozidel, obsahu nebezpečných látek a nakládání s nimi či tomu, jak se má naložit s recyklatem získaným ze zpracování aut. Například že 25 procent plastu využitého při výrobě nového auta musí být recyklát a zároveň čtvrtina tohoto množství musí pocházet z recyklovaného auta stejného typu,“ píše portál.

Pro osobní mobilitu opravdu nebezpečné ustanovení však má být schováno v její příloze I. Část A hovoří o tom, kdy je vozidlo technicky a ekonomicky neopravitelné. V bodě 1. jmenuje různé okolnosti, kdy je vozidlo technicky neopravitelné.

Teprve u písmene g) se však dostáváme ke klíčové formulaci, v níž se uvádí: „**jeho oprava vyžaduje výměnu motoru, převodovky, karoserie nebo sestavy podvozku, kterou zanikne původní totožnost vozidla**“ . Výměna motoru či převodovky je přitom poměrně běžnou záležitostí. Zároveň je jednou z hlavních činností velkého množství autoservisů. A také podstatným zdrojem jejich příjmů.

Takové odepsání auta, které mohlo po opravě dále sloužit, by znamenalo ekonomický problém pro majitele vozidla. Přestože výměna motoru není levnou záležitostí, stále je levnější než koupě nového či ojetého auta v dobrém stavu.

Mohlo by vás zajímat

Bruselské habad'ury

Další bruselské habad'ury se schovávají v části ekonomicky neopravitelného auta. Takové je podle návrhu tehdy, když „**je jeho tržní hodnota nižší než náklady na nezbytné opravy potřebné k jeho obnově v Unii do technického stavu, který by postačoval k získání protokolu o kontrole technického stavu v členském státě, v němž bylo vozidlo evidováno před opravou**“ .

Mohlo by to znít logicky. Málokdo by investoval do opravy více peněz než částku, za kterou by si mohl nové srovnatelné auto koupit. Ovšem pokud se někdo rozhodne zrepasovat si starou Škodovku zděděnou po prarodičích a investovat do ní své peníze a čas, měla by to být výsostně jeho věc a mělo by mu to být umožněno.

Třetí kategorie hovoří o tom, že vozidlo „lze považovat za technicky neopravitelné“, má-li například demontované dveře, bylo ponořeno ve vodě pod přístrojovou desku a poškodil se jeho motor nebo elektrické rozvody, vytekla mu brzdová nebo chladicí kapalina či má nadměrně opotřebované brzdy. V tomto případě musí projít technickým posouzením, „zda by byl technický stav vozidla dostačující k získání protokolu o kontrole technického stavu v členském státě, ve kterém bylo vozidlo evidováno před opravou“. Pokud STK nezíská, putuje do šrotu.

Zajímavá jsou i dodatečná kritéria, která mohou ojetý vůz odsoudit k zániku. Kromě těch, které platí již dnes, se v návrhu objevilo také diskutabilní kritérium. A sice, že auto „není přiměřeně chráněno před poškozením během uskladnění, přepravy, nakládky a vykládky“ . Takové auto může být prohlášeno za auto po skončení životnosti a stává se odpadem.

Skrývají se za životní prostředí, jedná se však o suroviny

Návrh rovněž stanoví, že po ortelu neopravitelnosti musí vlastník vozidla neprodleně předat vozidlo „autorizovanému zařízení ke zpracování“. Samozřejmě, na své náklady. Jak jinak, návrh se zaštiťuje ochranou životního prostředí, cíli snižování emisí, dozoru nad nakládáním s nebezpečnými odpady a podobně. Skutečnou motivaci tohoto návrhu však můžeme spatřovat nikoli z přímých ustanovení, ale z vysvětlovacího průvodního textu.

Takzvané kritické suroviny, což jsou zdroje potřebné k přechodu od využívání fosilních paliv k elektrifikaci prakticky všeho od dopravy až po průmysl, nejsou zrovna surovinami, kterými by Evropa na svém území disponovala v potřebných množstvích. Proto možností, kterou EU při opatřeních k zajištění kritických surovin zmiňuje, je jejich získávání recyklací.

Aby však recyklace alespoň z určité části pokryla poptávku, musí se její míra řádově zvýšit. A to je důvod, proč je třeba zvyšovat míru recyklace aut jejich vyřazováním ze životnosti. Zároveň jde o výnosný byznys. Zdroj suroviny, tedy šrot, dostane zpracovatel velmi levně úředním rozhodnutím. Následně získané suroviny, zejména energetické a vzácné kovy, prodává s rostoucím ziskem.

Zdroj: postoj.sk