

Argumentace k nadměrnému dovozu ojetých automobilů

V současné době vyvíjí EK velký nátlak na výrobce vozidel ohledně snižování produkce CO₂, což je velmi podporováno i naším MŽP. Pokud vycházíme ze zpráv odborníků, pak 96% celosvětové produkce CO₂ vzniká v přírodě (moře, půda, vegetace, sopky) a 4% lidskou činností – z toho činí podíl silniční dopravy 13%. Podíl silniční dopravy v zemích EU se na celosvětové produkci CO₂ podílí cca 0,08%! Je nutno ještě připomenout, že CO₂ není škodlivina obsažená ve vzduchu – nejedná se o látku zdraví nebezpečnou. Orgány EU a EK již několik let nutí výrobce vozidel zabývat se touto problematikou, organizují mnohá jednání a medializují produkci CO₂ provozem vozidel. Je však otázkou, zda případné snížení celkové produkce CO₂ o 0,01% vozidly provozovanými v zemích EU se vůbec může na změně klimatu Země projevit. Nadměrný dovoz ojetých vozidel (do nových zemí EU), z nichž většina vypouští do ovzduší násobně více otravných a karcinogenních látek než současná nová vozidla (tedy pouhý přesun zátěže z ekonomicky silnějších zemí do slabších), však zůstává bez jakéhokoliv povšimnutí odpovědných orgánů EU i ČR.

Hájí vůbec naše instituce zájmy ČR proti postupu a výkladu některých orgánů EU a EK? Vždyť samotná změna zákona č. 56/2001 Sb. platná od 1.7.2006 je postavena na dvou sporných výkladech. Převod (přeregistrace) vozidla z jedné země EU do druhé je vykládán jako převod uvnitř dané země. Na tento argument nelze přistoupit, protože neexistuje centrální evropský registr vozidel a většinou ani jednotné registrační doklady. Podmínky registrací vozidel navíc byly v minulosti v jednotlivých zemích značně rozdílné. Obecně za vozidla a jejich stav odpovídají jednotlivé země, kde je vozidlo registrováno.

Daleko problémovější je však výklad dohod, rozhodnutí a připravovaných nařízení EU k volnému pohybu zboží. Silniční vozidla patří do tzv. „harmonizované oblasti“ – to znamená, že pro zajištění nezbytné míry ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu jsou pro ně stanoveny harmonizované předpisy, závazné ve všech zemích EU. Např. jednotné předpisy pro typové schválení osobních automobilů jsou v EU závazné od roku 1997 a byly a jsou v ČR vždy bez jakýchkoliv problémů akceptovány (dokonce i před tímto datem). Do té doby existovaly pro OA národní předpisy, které však pro starší a stará vozidla byly značně rozdílné. Pravidla pro volný pohyb zboží upravují neharmonizovanou sféru výrobků – tedy vyráběné a na trh uváděné zboží (zřejmě nové), pro které existují pouze národní technické předpisy. Uplatnění tohoto principu na stará (ojetá) vozidla, u nichž národní předpisy nevycházely z platných technických směrnic EU a byly tudíž mnohdy výrazně rozdílné, nepovažujeme vzhledem k jejich charakteru (značný dopad na životní prostředí a bezpečnost provozu) za vhodné. Nemí přece možné, aby výkladem jednoho unijního předpisu byly členské země nucené akceptovat jakékoliv „předunijní“ národní předpisy jiných zemí EU (navzájem značně rozdílné se všemi důsledky z toho plynoucími). Nebo snad platí, že v EU jsou přijímány některé předpisy či uplatňovány jejich výklady tak, aby vyhovovaly pouze ekonomicky vyspělejšími zemím unie („staré 15“) bez ohledu na dopad v nových zemích EU?