

Vážení

z hromadných sdělovacích prostředků i z jiných zdrojů jsme získali informace o snaze omladit vozový park v České republice, jehož současné průměrné stáří je 14,2 roku. Tato samotná informace by nebyla znepokojující, kdyby, jak je již u nás v ČR zvykem, zákonodárci nepostupovali cestami represí. Jednou z navrhovaných možností je silniční daň, jež je odstupňována dle stáří vozidla v neprospěch starších vozidel. To je v demokratické společnosti velmi nevhodné, ne-li nebezpečné, ale hlavně právě nedemokratické!

ZS A.I.C.E. ČR, jež zastupuje velkou část majitelů vozů bývalého koncernu IFA, důrazně protestuje proti jakýmkoli zásahům do svobodných práv jakýchkoli skupin občanů, jejichž jednání jsou zákonná a nejsou v rozporu s dobrou morálkou.

Již před rokem 2000 ZS A.I.C.E. zasáhl prostřednictvím evropského parlamentu proti snahám zcela nesmyslně zakázat v ČR provoz vozidel s dvoutaktními motory.

Samotná záležitost, tedy omlazení vozového parku v ČR formou represe, má dvě roviny:

1)

Jak je výše psáno, ZS A.I.C.E. zastupuje majitele vozů bývalého koncernu IFA, tedy vozů, které u většiny rokem výroby a dalšími náležitostmi, splňují statut historického vozidla. V současné době však legislativa neumožňuje vozidla, splňující kritéria historických vozidel včetně způsobu provozování, převést z bílých registračních značek na značky veteránské, tak, jak bylo možné před první nesmyslnou legislativní smrští. Tudiž se majitelé těchto vozidel dostanou do kategorie těch, jichž se represe budou týkat, pokud však v represích neuvíznou i majitelé aut legislativně veteránských. Přitom se drtivá většina majitelů těchto vozidel o své vozy důkladně stará, nepoužívá je v běžném provozu, renovace je stála mnoho peněz a úsilí, tyto lidé se na vlastní náklady starají o technické dědictví a Český stát je nyní za to hodlá potrestat. Přitom náš stát, kterému odvádíme naše daně, nás, majitele historických vozidel, potrestal a to dosti důrazně už zavedením nesmyslné ekologické daně a hlavně nemožností odhlásit vozidlo z registru bez ekologické fyzické likvidace vozidla a dalšími provázanými vyhláškami a nesmysly, čímž znemožnil mnohým nadšencům provozování svého koníčka, tedy renovaci mnohdy vzácných historických vozidel. Ještě připomenu, že tato poslední snaha nepřinesla kýžený efekt odstranit ze silnic – pardon, pouze z registru vozidel stará vozidla. Je tedy možné, aby stát na jedné straně podporoval koníčky a zájmy určitých skupin lidí a jiné skupiny s mnohdy zájmy prospěšnými a ušlechtilými naopak „zašlapával do země“? Je snad renovace a provozování historických vozidel státu nebezpečná?

Mimo to veteránské kluby pořádají četné srazy, které doprovázejí výstavy vozidel, návštěvy muzeí, památek. Jezdí se do krajů i zapadlejších a tím se podporuje cestovní ruch. Počet posádek srazů vozidel z produkce IFA se pohybuje od 40ti vozů a nezřídka je posádek i 250, což přináší nemalé peníze do míst, kde je sraz pořádán. Ti lidé někde musejí být ubytováni, musejí se někde nasytit, zaplatit vstup do muzea, zámku, výstavy našich vozidel přilákají další turisty... i za to nás náš stát chce trestat vyšší daní??

2)

Je naší povinností zastat se i té druhé skupiny lidí. Tedy těch, jež na nové auto nemají a v nynějších podmínkách, které panují v naší zemi, mít nebudou. Bez výhrad souhlasíme s tím, že se na silnicích nemají provozovat vozidla technicky nezpůsobilá – to je záležitost STK a jejich správného fungování.

Ovšem případná technická nezpůsobilost není pouze doménou vozidel překračující věkovou hranici úctyhodných 14ti let. Mnohdy se na našich silnicích setkáme s vozidlem, které má ve svých 5ti letech najeto 250tkm, čeká ho teprve první technická kontrola, represe se na něj nevztahují a bývají často v horším stavu než stará Škoda 105 zavřená po většinu života ve stodole, využívaná k občasným jízdám.

Dalším důvodem pro odstranění starších vozidel z provozu by mohl být ekologický dopad provozu těchto vozidel, ale vzhledem k situaci, která je na našich silnicích, kdy je vzácností potkat vozidlo starší 14ti let, respektive – takto starých aut v běžném provozu je velmi málo, je ekologický dopad zanedbatelný. Mnohem novější vozidla s naftovými motory bez DPF a s vysokým kilometrickým průběhem jsou pro ovzduší daleko škodlivější, než např. vozidlo s dvoutaktním motorem.

Možná vadí i stréc z Moravy, který to valijó se svojí Škodou 105 po silnici závratných 80km/h! Ale pokud i on bude donucen koupit nový vůz, své návyky, jezdit vzhledem ke svému věku opatrně, stejně nezmění.

Ano, hlavním důvodem omlazení vozového parku, je rozhýbat obchod s novými vozidly. Pak se ale zapomíná na to, v jakých poměrech žijí lidé v českých a moravských zemích. A zachránit to tedy zřejmě mají majitelé starších vozů. Rádi bychom ale upozornili na to, že mnozí z nich nejezdí svým starým vozidlem až tak dobrovolně, jezdí s ním proto, že na nové zkrátka nemají, nezbyvá jim mnohdy ani na měsíční leasingové splátky. Vozidlo potřebují např. proto, že dnes již nejezdí do mnohých vsí autobusový spoj tak, jak tomu bylo dříve, ruší se i mnohé regionální železniční tratě a cesta do práce autem se stává nutností. Jsou-li tito lidé z takových koutů naší země, kde se platy pohybují hodně pod celorepublikovým průměrem, nemají šanci i díky nutnosti dopravy vlastním automobilem na nové auto našetřit. Všichni nemůžou bydlet v Praze či Brně. Není možné chtít zachránit automobilový trh od těch, kteří na to nemají!

Z finančních důvodů pořizují starší auto studenti, kteří na nové během studia také nemohou vydělat, mladé rodiny, které jsou vzhledem k bytové situaci nuceni se na desetiletí zavázat ke splácení hypoték, které mnohdy převyšují více jak polovinu jejich celkových příjmů, ty také na nové auto nenašetří. Všechny tyto stát svým trestem za staré auto dále zatlačí do kouta. Tato daň je nepožene do autosalonu!

Nesmíme také zapomenout na určitou skupinu našich občanů, kteří starým autem jezdí proto, že zkrátka jezdit chtějí. Takto bychom totiž mohli výhledově postihnout některé lidi proto, že např. jezdí na starém jízdním kole. Navíc likvidace starých věcí (funkčních !) a kupování stále nových a nových věcí je ve svém principu proti logice ekologického myšlení – produkuje se tím další a další odpad, který se musí likvidovat, likvidace stojí prostor (skládky apod.), stojí peníze atd.

Nízkoemisní zóny je tah, který též nic nezmění. Podíl provozu starých aut v centrech měst je takový, že zplodiny jimi vyprodukované mají na kvalitu ovzduší naprosto minimální dopad na rozdíl od částic prachu, jež víří především velké SUV automobily a nákladní vozy zásobování (prokázáno nezávislými

studiemi), pro něž nebude vjezd do center měst omezen. Rozšíření nízkoemisních zón i na okrajovější části města je opět diskriminační tah. Nelze občanovi **dodatečně** bránit v užívání vlastní způsobilé věci k účelu, k jakému si jí bez předchozího varování pořídil.

Jakékoli stále nové dodatečné represe vůči určité skupině obyvatel žijících a jednajících dle platných zákonů a morálních pravidel je nebezpečné, nedemokratické a nemorální!

Tímto důrazně protestujeme proti zavádění represí, které mají občana nutit nerozhodovat se dle své svobodné vůle!

Protestujeme proti trendu „Občane, neutrácíš dost, budeme Tě trestat!“ **a proti trendu „ Občane, jak si můžeš dovolit používat starou věc, když si můžeš koupit novou ! “** .

Důrazně protestujeme proti právu občanů nakládat se svým majetkem dle své svobodné vůle, zvláště, zakoupili-li ho v dobré víře a bez jakéhokoli varování o změnách podmínek užívání věci! Nová případná plošná silniční daň NEZOHLEDŇUJE nikterak míru užívání vozidla, je tudíž minimálně nespravedlivá, je-li odstupňována dle stáří vozidel! Silniční daň byla v sedmdesátých letech převedena do pohonných hmot, kde právě zohledňovala míru užívání vozidla. Zvýšení jakýchkoli daní nikdy nevedlo k rozhýbání ekonomiky, ale naopak!

ZS AICE Česká republika