

Výzva ministerstvům dopravy a životního prostředí k aktivnímu postupu proti nadcházejícímu dovozu nebezpečných ojetých elektrických vozů do ČR

Masivní elektromobilita nařízená v celé Evropské unii v souladu s programem Zelené dohody o zpomalení klimatické změny může mít již v nadcházejících měsících významný negativní dopad na životní prostředí, poškození zájmů spotřebitelů v České republice a bezpečnost silničního provozu.

Na trhu ojetých vozů v západní Evropě se již objevují tisíce elektrických vozů na konci své životnosti, a to v důsledku degradace pohonné baterie, nebo v důsledku zdánlivě banálních poškození vozů z havárií, které s sebou nesou riziko deformace baterie. Řada západoevropských zemí v čele s Německem už v minulosti „řešila“ problém recyklace automobilů se spalovacími motory exportem do střední a východní Evropy či do Afriky. To bylo a je spojeno s masivním stáčením tachometrů (dle CEBIA až 40 % všech vozů), které – navzdory již zpřísněné české legislativě - nepochybně podvodně odčerpalo zbytečně navíc miliardy korun z kapes českých spotřebitelů za vozy, které byly v podstatě určeny jen k recyklaci. Z hlediska platných německých směrnic je přitom export ojetého vozidla stále považován za ekvivalent recyklace.

Toto riziko se s importem ojetých elektrických vozů do ČR ale zásadně zvýší. Jak píší zahraniční média, některé západoevropské země poskytují i na nákup ojetých elektrických aut dotace 2000 eur (např. Nizozemsko). Přesto o tyto auta místní občané zájem nemají, protože mají už jen minimální dojezd a spotřebitelé se oprávněně bojí nejen o degradaci baterie, ale i o její poškození, které i při poměrně malém rozsahu (náraz na zpomalovací pás apod.) může znamenat riziko narušení baterie, vedoucí nejprve ke vnitřnímu zkratu, následovanému reakcí látek v baterii s aktivním kyslíkem na katodě. Požár baterie je obtížně uhasitelný a hrozí zničení vozu a přenesení požáru do okolí. Tomu se může zabránit jen ponořením vozu na 72 hodin do kontejneru s vodou.auta jen s podezřením na narušenou baterii musí být 21 dní v karanténě ve zvlášť vymezeném prostoru a nesmí se dobíjet v rychlonabíječkách.

V této souvislosti se již v Číně zvažuje zákaz používání současných baterií s polymerní membránou separátoru (vnitřní izolace proti průchodu elektronů), které způsobilo nedávné problémy s bateriemi LG ve vozech Hyundai (svolání 82.000 vozidel k opravě). I když by se pravděpodobně tato závada projevila již před dopravou do ČR, není možné brát ji na lehkou váhu. Indukční doba požáru se opravdu měří v několika týdnech, během nichž teplota baterie postupně roste.

Recyklace baterií se musí provádět za zvláštních opatření proti požáru a uvolňování toxických látek zejména z elektrolytu a vnitřní izolace, tj. separátoru. Náklady na recyklaci převyšují možný příjem z materiálů získaných z ní.

Z výše uvedených rizik máme na obě dotčené ministerstva společné dotazy:

- 1) V kontextu volného obchodu mezi státy EU je vysoké riziko, že se do ČR začnou nekontrolovaně dovážet ojeté elektrické osobní vozy, jež jsou na konci své životnosti kvůli zcela degradované či poškozené baterii. Jak chtějí orgány českého státu této situaci čelit?
- 2) Uvědomují si orgány českého státu, že v důsledku vysoké dotační politiky v některých státech na nákup nového vozu má v těchto zemích ojetý elektrický vůz nulovou či dokonce zápornou hodnotu, takže export těchto vozů může lákat k podvodnému byznysu?
- 3) Plánují orgány ČR vytvořit nějaký kontrolní systém pro elektrické vozy s jejich specifikou baterie tak, aby bylo možno garantovat nějakou zůstatkovou kvalitu a hodnotu vozu?
- 4) Bude možné zachytit před prodejem vozy, opatřené jinou (novou, zánovní) baterií od jiného než originálního výrobce, která bude výhodná svou cenou, nikoli však kvalitou? Problém

levných nekvalitních baterií se řešil v USA v souvislosti s požáry domů, způsobených nabíjením levných elektricky poháněných skate-boardů.

- 5) Nebude pozdě, když by se český kupec přesvědčil o špatné kvalitě baterie nebo dokonce o její nefunkčnosti a tedy i zákazu provozu např. až při evidenční prohlídce na STK, když už si tento vůz od nesolidních prodejců ze zahraničí i z domova zakoupil?
- 6) Jaký systém vytvoří Česká republika pro sběr a recyklaci relativně nebezpečných baterií elektrovozů, když by český kupující v ceně každého produktu recyklační poplatek zaplatil? Kdo bude schopen a oprávněn z vozu určeného ke sešrotování bezpečně demontovat vysokonapěťovou baterii? Co s ní bude dál? VW prohlašuje, že se bude recyklací zabývat. Ale kdo donutí automobilku, aby se postarala o vůz koupený z druhé ruky, vyrobený třeba v Číně? A co se vlastně za recyklaci bude považovat - jen vytěžení drahých kovů (kobaltu, niklu...), nebo úplná recyklace s uložením nebezpečných látek? Na MPO je známo, že v Mongolsku se intenzivně nakupovala hybridní vozidla Toyota Prius 1. generace za výhodné ceny právě proto, že Japonsko tímto způsobem řešilo jejich likvidaci.
- 7) Uvědomují si české orgány, že s možným růstem elektrických ojetých vozů s degradovanou či porušenou baterií prudce vzroste počet tzv. totálních škod s důsledkem očekávaného prudkého zvýšení cen povinného i havarijního pojištění?
- 8) Jak bude ošetřeno parkování a nabíjení elektrických vozidel ve společných a podzemních garážích s ohledem na výše zmíněná rizika?
- 9) Uvědomují si odpovědné orgány České republiky, že s ohledem na kupní sílu občanů ČR, pro něž je ojetý vůz většinou jediná možnost mobility, by devastace ojetého trhu s elektromobily z výše uvedených důvodů také naprosto poškodila jakékoli reálné plány rozšíření elektromobilů v ČR (plán do roku 2030 mít v ČR 250 – 500 tisíc elektromobilů)? Na druhé straně by byla podpora nákupu těchto již přežitých vozidel velmi kontraproduktivní, i když by opticky zlepšovala počty elektromobilů v ČR.
- 10) Bude problém dovozu ojetých elektromobilů konzultován s našimi výrobci automobilů, kteří očekávají vhodnou formu státní podpory pro rozšíření odbytu svých nových elektroaut v ČR a pravděpodobně budou podle této podpory rozhodovat i o umístění zahraničních investic do výroby baterií?

Očekáváme, že obě dotčená ministerstva podniknou razantní kroky k ochraně oprávněných zájmů českých spotřebitelů a celého automobilového trhu, také v intencích snahy o snížení emisní zátěže z dopravy v ČR.

Praha 26. dubna 2021

Za Realistická energetika a ekologie, z.s.

www.realisticka.cz

Ing. Jaroslav Čížek
předseda