

# Absurdnost zeleného fanatismu. Ve jménu ekologie zdevastujeme půl planety! Náš cíl: Zpátky na stromy a do jeskyní!

- CZ24 News | 2. května 2021



VELKÁ BRITÁNIE: Praktické pohledy na absurdní trend elektromobility, který se snaží lidem vnucovat nejen soudruzi v Evropské unii

Pokud si někdo dělal iluze, že Velká Británie vystoupila z EU i proto, aby mohla ukázat Bruselu, že některé věci lze dělat racionálněji, a nastavila tak zrcadlo unijní absurditě, je na omylu. Podobně jako Švýcarsko nebo Norsko chce být ještě “evropštější” než celá šílená EU: dokonale to potvrzují její záměry také v oblasti automobilismu.

Brexit měl Britům kromě jiného umožnit [koupit si auta za ceny, o nichž se nám může jen zdát](#). Při zachování současné politiky “pravcového” kabinetu premiéra Johnsona tomu ale bude přesně naopak. Kromě jiného chce už v roce 2030 zakázat v zemi prodej jiných než elektrických aut, což je samo o sobě absurdní. Skoro 10 let před tímto datem není možné vědět, jaká technologická řešení budou tou dobou skutečně efektivní, použitelné k “zelenému údělu”, k němuž se Johnson otevřeně hlásí. Není to ale jediná a vlastně ani největší absurdita.

## **Kupecké počty**

Onen zákaz je jedním z kroků v rámci extrémně pomateného plánu Spojeného království na snížení její “uhlíkové stopy”. Do roku 2050 chce být uhlíkově neutrální, a tak má už pro rok 2030 za cíl snížit

úroveň emisí CO<sub>2</sub> z roku 1990 o 68 procent. Aby se to stalo, musí z provozu zmizet i podstatné množství aut se spalovacími motory. Britský Výbor pro klimatickou změnu (Climate Change Committee) spočítal, kolik jich musí být do té doby nahrazeno elektromobily.

Jde o skoro polovinu aut, přesně 46 procent vozů v provozu. To v kontextu současné reality znamená, že by se za dalších 9 let – protože do roku 2030 už více nezbývá – muselo prodat ve Velké Británii 16 milionů elektrických automobilů. Nebo i více, pokud se britský automobilový park do té doby dále rozšíří, což lze očekávat.

Pokud jste se nadechli k dlouhému výsměchu, ven s ním, protože toto je opravdu jako opsané z utopických plánů komunistických plánovačů radostných pětilek. Pro srovnání EU pro tentýž rok s veškerými svými zelenými politickými tlaky [počítá s 30 miliony elektroaut na silnicích celé Evropy](#). Třicet milionů, ani ne 10 % současného autoparku, v celé Evropě. Oproti tomu Británie chce více jak polovinu tohoto čísla jen u sebe na silnicích, což je oněch 46 % dnešního stavu.

Tato čísla jen ukazují, jak vycucané z prstu tyto “pokrokové” cíle jsou. Elektromobily se ve Velké Británii slušně prodávají už skoro dekádu, ale pro provoz je jich dnes registrováno jen něco přes 200 tisíc. V roce 2020, kdy se jim nebývale prodejně dařilo díky všemožným trh ničícím podporám a dotacím, se jich prodalo jen kolem 90 tisíc. Kdyby se mělo za dalších 9 let prodat 16 milionů elektromobilů, znamená to 1,78 milionu prodaných elektrických aut ročně, 148 tisíc měsíčně. V roce 2020 se ale v Británii prodalo 1,5 milionu aut celkem a například za listopad jich bylo necelých 114 tisíc (z toho 9,1 % na elektřinu).

Jinými slovy, pokud by zmíněný cíl měl být splněn, muselo by se v Británii okamžitě začít prodávat více aut než teď a vydržet to dalších 9 let. A všechna by musela mít výhradně elektrický pohon. Pokud si někdo myslí, že je to možné, je to asi leda ten, kdo stále věří, že [emise elektrických aut jsou skutečně nulové](#).



## Zelená utopie nadevše

V případě elektromobility je při stávajících technologiích zcela zásadní těžba vzácných kovů. Jak nicméně uvedla Evropská komise v loňské studii, Evropa (a spolu s ní i zbytek světa) je v tomto ohledu závislá na Číně. Ta je největším dodavatelem hned deseti takových prvků. Čína je totiž druhým největším globálním producentem kobaltu a lithia. Prvního dodává 7 procent a druhého dokonce hned 37 procent z celkové světové produkce. Mimo to je Čína největším dodavatelem grafitu, stejně jako těžkých vzácných kovů, kdy prvního vyváží do Evropy 47 a druhého dokonce 98 procent.

Aby přitom EU dosáhla svých cílů, které jsou spojené s masovým nástupem elektromobility, pak musí do roku 2030 navýšit odběr lithia minimálně 18krát a kobaltu 5krát. To ovšem není nic v porovnání s rokem 2050, do kterého bude muset být produkce navýšena v prvním případě takřka 60krát a ve druhém 15krát. Řeč je přitom stále pouze o Evropské unii, nicméně některé části světa pochopitelně nehodlají zůstat pozadu. Kvůli tomu má do půlky tohoto století vzrůst těžba (a nákup) vzácných kovů desetinásobně. Znamená to tedy, že EU bude enormně závislá na Číně, nebo musí problém začít urychleně řešit nějak jinak.

S jistým návrhem se již vytasila Isobel Sheldon, hlavní strateg chystané výstavby obří továrny na baterie, která má vzniknout v Northumberlandu. Ochránci přírody z něj ovšem asi radost mít nebudou, jakkoliv jde o posvátný rozvoj elektromobility, neboť tomuto kroku padne za oběť panenská příroda v jiných částech světa. Sheldon uvádí, že obrovské zásoby kobaltu „jsou také v Kanadě a v

Africe. Lithium pak rveme ze země v Cornwallu, zatímco grafit lze pořídit z Norska či Švédska. V Kanadě pak mají i zásoby niklu, který se ve velkém těží také ve Walesu.

## Nezávislost

Suma sumárum to znamená, že aby se Evropa kvůli elektrománii vymanila ze závislosti na Číně, došlo by k výraznému navýšení těžby vzácných kovů na jejím území. Či v Kanadě nebo v Africe. To bude znamenat jen další zásah do životního prostředí, který se přidá k jinému přehlíženému problému – nedostatku elektrické energie z jiných než fosilních paliv. Ta z obnovitelných zdrojů je nedostačující, jak nám ostatně nedávno připomnělo Rakousko, které takřka způsobilo blackout Evropy. Nemluvě o Švédsku, kde v tužších zimních měsících už zakazovali lidem doma luxovat.

A to vše ve chvíli, kdy elektromobilů jezdí po silnicích pořád jen hrstka. Pokud bychom u nás dnes měli všechna auta na elektřinu, k jejich dobíjení by nestačila ani všechna její produkce – a nesměla by se používat už vůbec na nic jiného, včetně domácností. A to ještě máme jaderné zdroje, které nám ekoteroristé chtějí vzít – respektive si je sami zavřeme, protože jejich pávanou dostavbu jsme si právě kvůli vrbětické absurditě v podstatě znemožnili. Ale zpět k surovinám:

Pro poněkud hořké pobavení už lze jen dodat, že největšími producenty kobaltu a lithia na světě jsou Kongo a Chile. První ze zmíněných zemí dodává 59 procent celkové spotřeby kobaltu, z čehož hned 68 procent míří do EU. V případě Chile pak jde o 44 procent a 78 procent lithia. To zní jako „nečínské“ zdroje, ale ouha – valná část z této produkce nemíří na starý kontinent přímo, nýbrž oklikou přes Čínu, kde dochází ke zpracování těchto vzácných kovů. Proč? Jak říká Sheldon, asijská velmoc je i díky levné uhelné elektřině používána ke zpracování mnohem racionálněji – tedy levněji – než kdokoli jiný.

To ovšem znamená, že aby se Evropané mohli svézt elektromobily s nulovými lokálními emisemi, musí být vzácné kovy nejprve dopraveny z Chile či Konga do Číny, kde dojde k jejich zpracování za pomoci milionů tun CO<sub>2</sub> ze spáleného uhlí. Následně jsou pak dopraveny do Evropské unie, kde z nich teprve vzniknou „ekologické“ automobily. Vskutku „čistá“ budoucnost!

A to je jenom pár střípků z mozaiky „třeštivého snění“ zelených plánovačů. Zatím doufají, že celé to šílenství zaplatíme – skrze dotace ze státních rozpočtů – firmám z našich daní.

Tak jen vzhůru zpátky na stromy a do jeskyní, soudruzi!

Zdroj: <https://www.protiproud.cz/>