

Drahé energie budou ještě dražší, povzdechla si známá ekonomka Šichtařová

- CZ24 News | 21. ledna 2022

EU: Němečtí zelení do toho praštili. Za poněkud extrémní, či ambiciózní (jak kdo chce) byli označováni již v předešlých letech. Ovšem nyní, po německých volbách, se do úsilí o záchranu světa dali s novou vervou.

Prý je nutné ztrojnásobit úsilí o snižování uhlíkových emisí „ve všech oblastech“, oznámil nový německý ministr rozšířeného ministerstva hospodářství a ochrany klimatu Robert Habeck. A po tomto ztrojnásobeném úsilí prý v roce 2050 bude moci Německo dosáhnout klimatické neutrality.

Symbolem ideologického tažení proti uhlíku se stalo elektrické auto jako asi nejviditelnější atribut tohoto boje. Elektroauto má jistě řadu zajímavých vychytávek. O tom žádná. Otázkou je, jestli náhodou protěžování elektroauta není na úrovni protěžování Trabantu nad Mercedesem, protože „Trabant si přeci na rozdíl od Mercedesu i úplný břídl zvládne opravit sám“.

Tak třeba elektroauto je tiché. To se celkem počítá. Zajímavé na elektroautu je i to, že nemusí řadit. Ihned má optimální otáčky. Až se vyřeší problém s bateriemi, bude to velmi zajímavá vlastnost. Zajímavé pro jejich majitele (a současně diskriminující pro majitele jiných pohonů) bude také to, že časem budou mít elektrická auta speciální značku a budou zvýhodněna nejen při parkování, ale i při vjezdu do různých částí města či pruhů. Uvažuje se o tom, že je města podpoří tím, že budou smět jezdit v pruhu pro autobusy, což jim zjednoduší průjezd městem.

I nejmenší finanční příspěvek velice pomáhá! Děkujeme!

CHCI PŘÍSPĚT

A pak jsou tu samozřejmě emise, kvůli nimž vlastně elektroauta vznikají. Z pohledu emisí přijde nejspíš zásadní změna ve chvíli, kdy se rozšíří elektrické kamiony. Tesla už svůj elektrický kamion představila. Náklady na ujetý kilometr bez započtení pořizovací ceny vozu budou údajně nižší než u dieselového motoru. I BMW už provozuje elektrický kamion. Ale mezi námi, prosazení elektrických kamionů na silnice nejspíš bude pro politiky ještě větší oříšek než prosazení osobních aut.

No dobře, to bychom měli nějaké ty výhody. Ale elektroauta jsou protěžována zelenými a obecně regulátory hlavně kvůli domněnce, že jezdí „čistě“ – tedy bez emisí a na potenciálně čistě vyrobenou energii. Jenomže je skutečně elektrické auto vůbec ekologičtější než klasické?

Tak úplně samozřejmě to není.

Velmi totiž záleží na tom, jak vznikla energie, kterou čerpá. Pokud vznikla pálením uhlí, tak to nic ekologického není. Místo aby kouřil výfuk, kouří komín elektrárny. Pokud bylo auto nabito na noční

proud, je krapet ekologičtější, protože elektrárna tak jako tak jede, jen dosud neměla dostatečný odběr. Pokud vznikla elektřina z obnovitelných zdrojů, už je to úplně o něčem jiném.

Další věcí je, jak je auto recyklováno. Německý ADAC v testech zjistil, že kvůli recyklaci je elektroauto ekologičtější až při nájezdu 580 000 km. Nicméně pokud by jezdilo pouze na elektřinu z obnovitelných zdrojů, je ekologičtější už při 76 000 km. Stále je zde tedy velká uhlíková stopa. To, že je ryzí elektroauto zcela ekologické, je tedy jen pověra a marketingový trik.

A konečně je tu i samotná výroba elektromobilu. A to je asi největší průšvih. Výroba baterie je totiž neekologická zejména proto, že potřebuje mnoho prvků, které se těží po celém světě, a to ne zrovna ekologicky.

Další věc: snaha přejít na elektromobilitu ve víře, že anihilace spalovacích motorů a přechod na elektromobilitu zachrání planetu, enormně zvyšuje poptávku po elektřině. Pokud bychom hypoteticky k dnešnímu okamžiku stoprocentně přešli na elektroauta, doma si nerozsvítíme, protože prostě vyrobená elektřina nebude stačit. Museli bychom tedy – od oka – zdvojnásobit množství elektřiny dodávané do sítě. Ale ouha. Zelení touží o tom, aby nově vyrobená elektřina byla pouze z obnovitelných zdrojů. Jenomže obnovitelné zdroje jsou nestabilní.

Abychom spotřebovali, dejme tomu, jednu megawatthodinu z nových zdrojů, musíme mít k dispozici příkon nikoliv jednu, ale dvě megawatthodiny příkonu z obnovitelných zdrojů kvůli jejich nestabilitě. Takže to už by znamenalo nikoliv zdvojnásobení, ale zečtyřnásobení příkonu! My přitom vypínáme kvůli zelené ideologii stabilní klasické zdroje a nenahrazujeme je dostatečně rychle zdroji novými, takže příkon rozhodně nepřibývá, a už vůbec ne stabilní.

To právě tohle je hlavním důvodem energetické krize a prudkého růstu cen energií. A pokud jste si mysleli, že energie dlouhodobě zlevní, tak jste vedle jako jedle, protože zelení teď tlačí na ještě rychlejší vypínání zdrojů. Čím rychleji se budou staré, klasické a stabilní zdroje vypínat, tím rychleji bude energie zdražovat.

A teď kvízová otázka: Myslíte si, že třeba taková Čína bude také řešit uhlík? Myslíte si, že třeba sopka na La Palmě se rozhodne nesoptit, protože se zastydí za svou produkci uhlíku? Můžete se sopky nebo Číňanů poptat, ale moc bych si na jejich upejpavost před uhlíkem nesázela. Takže celá tahle sranda se zdražováním naší energie je úplně nanic, protože to je plivanec v moři. Tahle moderní náboženství a fanatismy a lockdowny a fotovoltaiky a větrné elektrárny nás jednoho dne zničí, rozvrátí naši ekonomiku, přivedou na mizinu – možná za dvacet, možná za třicet let, kdoví. A dobře tak. Už aby na troskách zchudlé civilizace mohlo vyrůst něco smysluplnějšího.

AUTOR: Markéta Šichtařová

[ZDROJ](#)