

Evropské zelené šílenství a zvrácená ideologie EKO-Terrorismu

- CZ24 News | 3. července 2020

EU: Poslední roky se v Evropě nesou ve znamení stále výraznější zelené ideologie. Co začalo vznikem německé strany Zelených v roce 1979 jako protiváha stále rozmařilejší konzumní společnosti, však přerostlo plíživě během uplynulého čtvrtstoletí v náboženství, které prudce nabralo na síle.

Došlo k tomu přitom poměrně fascinujícím způsobem. Nepřihodilo se nic přelomového v tom smyslu, že by výstřední ultralevicoví radikálové ze zelených partají napříč kontinentem získali tak masivní popularitu, porazili ve volbách klasický socialismus nebo kapitalismus a zvalcovali své politické konkurenty.

Ne, v evropském politickém a společenském prostoru se událo něco naprosto nečekaného a překvapivého – agenda, která mohla být v počátcích jakousi naivní revoltou proti systému a kterou prosazovali političtí outsiders, salonní intelektuálové či naivní teenageři, jež nebral nikdo příliš vážně, se stala politickým mainstreamem. A to stylem, který bere dech.

Zelenou politiku totiž od Zelených doslova adoptovaly německé vládnoucí partaje CDU/CSU a SPD a importovaly ji do Bruselu, centra Evropské unie. A to nejen jako běžnou součást širší politické agendy; Němci z ní učinili základní kámen, na kterém je v současné době postaveno celé fungování společenství evropských států. To se sice tváří jako rovnocenný, demokratický svaz 27 národů, ale od počátku mu vládne pevnou rukou Spolková republika Německo, bašta zelené politiky s poněkud rudými odstíny. Právě v souvislosti se zelenou revolucí vystoupil do té doby poměrně přehlížený fakt jasně do popředí, a proto chceme-li pochopit, co se to s Evropou vlastně děje, musíme nejprve porozumět motivacím Německa. Tedy země, která dokázala zničit Evropu jen v nedávné historii dvakrát, a než přišla koronavirová krize, mělo k tomu svým způsobem namířeno potřetí.

Nebývá zvykem, aby systém adoptoval myšlenky, jež byly zprvu proti tomuto systému přímo namířeny. Jenže přesně to se při prosazování ekologické politiky (nebo politické ekologie?) stalo a děje. Co z toho vyplývá? Že aby systém přijal za vlastní „protisystémovou“ agendu, musí pro to mít obzvláště silný důvod. Jinými slovy, musí pro něj být ve skutečnosti nějakým způsobem výhodná, a tudíž protisystémová jen jako. A když takovou ideu vezmete a namočíte do sladké omáčky, můžete pro ni nadchnout i značnou část veřejnosti. Ta to pak pod tlakem propagandy a uměle pěstovaných ikon s neomezeným marketingovým a mediálním rozpočtem (typu Greta Thunbergové) nadšeně přijme za své a všechny připravované kroky podpoří. Vždyť kdo by nechtěl zachránit planetu a uchovat ji čistotu a zelenou pro budoucí generace... Jenže co se skrývá pod touhle naleštěnou slupkou?

Hurá do servisu

Jako výborná ukázka německé „zelené politiky“ nám může posloužit třeba to, co se v uplynulých deseti letech přihodilo v automobilovém průmyslu. Zatímco do té doby se továrny snažily vyrábět co nejvyšší a nejspolehlivější motory a zákaznky potěšit dobrým autem, zničehonic otočily kurz a jejich cílem je od té doby pravý opak. Zákazník je najednou důležitý jen proto, aby platil.

Začalo to celkem nenápadně u dieselových motorů, kdy se do vozů – oficiálně kvůli ochraně životního prostředí – začaly montovat přeplňované motory s turbodmyčadly. Rodící se ekologická móda, která v 90. letech a obzvláště pak na přelomu tisíciletí začala určovat trendy, vedla k vytvoření nových

emisních norem. EURO normy se zprvu týkaly zejména emisí oxidů dusíku a do jisté míry i pevných částic, takže byly zaměřeny zejména na naftové motory. Nejprve tedy zmizely atmosférické plněné diesely.

Jako hlavní důvod se sice uváděla záchrana planety, ale následný vývoj naznačil, že mohlo jít spíše o jiné, přízemnější důvody. Přepřňované motory se totiž automobilkám vyplatí, zvláště když mají na své straně legislativu. Ne náhodou stála u zrodu automobilové revoluce Evropská unie, kterou de facto řídí Německo, a právě německé automobilky.

Poté, co se na trhu uchytily přepřňované diesely, přišly Brusel a Berlín s dalším nápadem – emisní normy nebudou řešit pouze oxidy dusíku, ale i oxid uhličitý. Normy vycházejí z úvahy, že přepřňované benzinové motory budou mít nižší spotřebu (často je tomu však jen na papíře), a tak auta vypustí do ovzduší méně CO₂, a tím se zachrání Země. Znělo to sice dostatečně pokrokařsky, ale reálný přínos pro životní prostředí a dopad na něj je velice diskutabilní.

I kdybychom například všichni začali jezdit na koloběžce, pouhých patnáct největších lodí světa, které žerou kolem čtvrt milionu litrů mazutu a jiných odpadních ropných látek denně, podle studie dánské vládní agentury pro ochranu životního prostředí z roku 2009 zatěžuje životní prostředí škodlivinami víc než všechny automobily na světě dohromady. Což samozřejmě není žádný argument pro to, aby se nepoužívaly modernější a čistější technologie; spíše detail, který naznačuje, že změna celého odvětví, které nemá na globální změnu klimatu ani zdaleka takový vliv, jak bylo prezentováno, může být motivována úplně jinými zájmy, než je záchrana planety.

Výroba nových moderních přepřňovaných motorů spočívá v takzvaném downsizingu. Namísto původních silnějších motorů se začal u nových motorů prudce snižovat výkon. Práci většího atmosférického motoru dnes zastává menší stroj, ke kterému jsou přidávána turbodmychadla. Je to podobné, jako kdybyste se snažili udělat motorku z babety tím, že jí nainstalujete dvě turba. Bude to sice pořád babeta, ale mnohem rychlejší. Jako sportovec na steroidech.

Přesně tímto směrem se vydaly hlavní německé automobilky v čele s BMW, Mercedesem či Volkswagenem. Při pohledu na jejich ochotu a nadšení podstoupit tuto novou vývojovou cestu se nabízí otázka, jestli nápad opravdu vzešel z bruselských kancelářů, nebo si jej od začátku přály spíše samotné automobilky a v Unii jim to jenom „odklepli“. Ke změnám sice musely sáhnout nakonec všechny světové značky, které chtěly prodávat na evropském trhu, ale právě německé továrny určily trend a změnu táhly. Nejlépe je to vidět na zmiňovaném BMW. Bavorský výrobce ještě před deseti lety neměl v nabídce téměř žádné benzinové turbo a ve škále a kvalitě „atmosfér“ patřil k naprosté špičce.

Teď už nevyrábí ani jednu „atmosféru“ a nabízí tuctová turba jako všichni ostatní. Slabé motory nízkého objemu, napěchované tu jedním, tu dvěma, či dokonce třemi nebo čtyřmi turby cpe dokonce i do sportovních coupé. BMW za souhlasu Mercedesu i Audi před pěti lety striktně prohlásilo: „Dnešní technickou, politickou a společenskou perspektivou je nepravděpodobné, že by někdo zvažoval masovou výrobu atmosférického benzinového motoru.“ A Audi si pochvalovalo: „Výhody přepřňování udělaly z atmosférických motorů jen okrajovou technologii.“ A jak řekli, tak se i stalo.

Co přesně myslel jeden z šéfů Audi výhodami přepřňování, se ukázalo velmi brzy. Do té doby kvalitní značky namísto motorů, se kterými byla radost jezdit, vyrábějí stále méně výkonné mašiny, kde se výkon dohání pouze opticky a uměle. Je totiž levnější vyrobit slabší motor a na to „přilepit“ turbo než vyrobit poctivý a kvalitně vyladěný stroj.



Spolehlivá auta s atmosférickými motory jsou dnes stále větší vzácností a obrůstají pomalu

mechem. Tak jako úžasný Suzuki Swift Sport. Foto Profimedia

Mohlo se to zdát jako dobrý plán pro obě strany – automobilce se sníží výrobní náklady, a tudíž zvýší zisky; no a řidič získá velký výkon a na rovině to bude moct rozpálit a pochlubit se „silným“ vozem známé značky. Jako výrazně výhodnější se však tento druh motorů ukázal přece jen pro automobilky. Tím, jak jsou přeplňované motory slabé a nadopované, se i mnohem častěji rozbíjejí. U krajnic na dálnici dávno nepotkáte jen dosluhující ojetiny, ale stále víc i zánovní bouráky, které dle slov šéfa jedné odtahovky „padají jako hrušky“.

Připočteme-li k tomu všechny ty „vychytávky“, jako je zhasnutí a následné nastartování motoru na křižovatce či všemožné elektronické systémy, které se velmi rády porouchávají, hmatatelným výsledkem je, že vydělávají automobilky víc než kdy dřív na servisu. Do těchto aut ani nemusejí jako například výrobci praček vkládat takzvaná „kazítka“, neboť se spolehlivě pokazí vždy něco samo.

Od roku 2014 zavedla například EU do aut povinný systém monitorování tlaku v pneumatikách, takzvaný TPMS (Tire Pressure Monitoring System). Do té doby si každý řidič kontroloval gumy sám, a když zjistil, že je kolo měkčí, prostě ho u pumpy dofoukl. Úředníci však nový předpis zdůvodňovali tím, že nové nařízení uspoří ročně zhruba miliardu litrů paliva, 4,8 milionů tun emisí CO₂ a zredukuje počet havárií o 2 procenta, protože prý řidiči jezdí se zbytečně podhuštěnými pneumatikami. Po více než čtyřech letech zůstaly deklarované cíle nejen nenaplněny a žádný přínos technologie nebyl prokázán, zato se prokazatelně zvýšily náklady na výměnu pneumatik. Aby mohl totiž ventilek měřit tlak a vysílat signál, že něco není v pořádku, má v sobě zatavenou baterii. Ta ale po vybití nejde vymontovat a vyměnit, a tak musíte koupit nový ventilek. Ten ve značkových servisech stojí mezi 1500 a 2000 korunami a nevydrží déle než pět let. Spočítáme-li výměnu ventilků u letních i zimních pneumatik, zaplatí řidič 16 000 korun. Zajímavé, leč jistě ne překvapivé je, že byl tento systém v Evropě poprvé nainstalován v německém autě – BMW řady 7 – již v roce 1998.

Na vyšších nákladech na servis jsou přitom postaveny celé moderní motory. Menší motor totiž potřebuje vyšší kompresní poměr, aby dosáhl stejného výkonu, což znamená větší nároky na veškeré součástky, které se o výkon starají – od ventilů, přes písty, pístní kroužky, ojnice až po klikovou hřídel, nemluvě o samotné technologii přeplňování, která je také velmi náchylná k rozbití. Místo toho, aby se jako dříve vyrobil dobrý motor s odpovídajícím výkonem a životností, aby při menší námaze vydržel prakticky libovolně dlouho, a nemusela se po pár letech do jeho opravy či výměny investovat další energie. Ekologie jako vyšitá.

Odkud turbo fouká, je vidět i na přístupu v jiných koutech světa. Americké či japonské automobilky se dlouho turbomotůrkům vyhýbaly, seč mohly, ale nakonec se musely začít přizpůsobovat i ony, neboť by je zpříšňující se EURO normy vytlačily z evropského trhu. A tak, i když Mazda, Suzuki nebo Toyota stále jakžtakž odolávaly a z „atmosfér“ ustupují pomaleji, v nabídce jich přesto výrazně ubývá.



Jedny z nejspolehlivějších vozů na světě se montují v továrně automobilky Toyota v japonské prefektuře Aiči. Pomáhají k tomu i roboti (na snímku). Foto Profimedia

Nakonec se ale tato nečistá „ekologická“ hra obrátila nečekaně proti jednomu z největších hráčů, který stál u jejího zrodu. Ve Spojených státech amerických, kde je lídrem trhu japonská Toyota, podivnou náhodou v roce 2015 vypukla takzvaná aféra Dieseldgate. Vyšlo najevo, že německá automobilka Volkswagen, která soupeřila s Toyotou o prvenství na světovém trhu a snažila se svého konkurenta porazit s horšími, levnějšími a poruchovějšími motory, zvýhodňovanými evropskou (německou) legislativou, instaluje do aut podvodný software. Ten měl „ekologicky“ upravovat výsledky měření emisí tak, aby prošel šibeničními limity především Volkswagen. Podle studie z roku 2018, kterou provedl prestižní Massachusettský technologický institut, sice podváděly i ostatní automobilky, aby mohly „německými“ limity projít stejně jako podvádějící Němci, ale dá se říct, že Němci spadli do své vlastní pasti. Aféra stála Němce již desítky miliard eur, částka stále bobtná a zasadila VW velkou ránu v boji o pozici největší světové automobilky.

Jako šest baráků

Na první pohled vypadá auto bez výfuku tak nějak zdravěji a nezávadněji. Je to ale stejné, jako byste se chlubili krásným zameteným dvorečkem a haldu smetí nahrnuli k sousedům. Roční produkce elektřiny v osmadvaceti zemích Evropské unie činí 3100 TWh. Na elektromobily by ale podle některých expertů, kteří to počítali, bylo třeba zvýšit produkci o nějakých 25 %, tedy o 775 TWh. Jeden Temelín vyrobí 15,66 TWh elektřiny za rok... Při výměně všech současných vozů za elektromobily by se tedy musely v Evropě postavit další desítky Temelínů.

To by přitom Němci a Rakušané dovolili jen těžko. Naši západní sousedé odstavili všechny jaderné provozy ze strachu z teroristických a vojenských útoků po jaderném výbuchu ve Fukušimě, ti jižní jádro zrušili o mnoho desítek let dříve... A svorně nenávidí český Temelín; o Rakušanech se to ví dlouho, bavorští Zelení přitvrдили v posledních letech, kdy naši elektrárnu přirovnali k Černobyli. Při známém odporu spousty zemí k jaderným elektrárnám by zkrátka na elektromobily nebylo dost elektřiny. Ale i kdyby stavba jaderných elektráren v Německu a Rakousku prošla, kdo by to všechno postavil a zaplatil?

Ještě těžší nežli zajistit dostatek elektřiny je pak dopravit ji na konkrétní místo. Co by se stalo třeba

po nedělním návratu Čechů elektromobily z chalupy nebo Němců z Oktoberfestu, když dají ve stejnou chvíli kabel do zásuvky? Už teď, přestože elektrické auto skoro nikdo nemá, je to téměř neřešitelný problém. Sítě ani jističe nejsou stavěné na to, aby si v jednom místě najednou zapojilo do rychlonabíječky své stroje víc lidí. Britský think tank Green Alliance například odhaduje, že už šest elektromobilů připojených společně v jedné lokalitě může způsobit přetížení sítě a vést až k blackoutu. Co kdyby jich bylo třeba šedesát? Sít takový odběr nemá šanci zvládnout a část majitelů elektromobilu druhý den ráno ani neodjede do práce. Nebo se jim auto nabije jen zčásti a možná dojedou do práce, ale už nezbude šťáva na cestu domů.

Problém je především v kapacitě přípojek – například rychlonabíječka Tesly odebere najednou ze sítě až 20 kW proudu, což odpovídá množství, které „spolkne“ několik rodinných domů. Pokud budete chtít nabít auto v normální zásuvce s výkonem 3,7 kWh, samozřejmě můžete, ale potrvá to klidně celý den. Německý týdeník Fokus informoval o loňském případě v Saarbrückenu, kdy provozovatel sítě ve venkovském regionu zakázal majiteli elektroauta 22kW přípojku, která nabíjí auto rychleji, s tím, že 11 kW mu musí stačit. Jinak by hrozil výpadek proudu... Benedict Kessler, který je vedoucím provozu sítě u společnosti Energis v Saarbrückenu, uvedl, že typický elektrický okruh je koncipován na zhruba 40 domácností, u nichž se počítá s využitím elektrického výkonu do 120 kW. Na jednu domácnost tak připadají 3 kilowatty. Do toho přijede štramák s Teslou, který vezme najednou tolik proudu jako šest baráků, a všichni mají příjemný ekologický večer při svíčkách. A to hovoříme o jednom člověku, který chtěl být „zelený“.



Elektromobily přinášejí víc problémů než užitku. Byznys je to ale zajímavý... Foto AdobeStock

„Samozřejmě je důležité vždy zpočátku podporovat nové technologie, ale když není šance, že by se produkt mohl v budoucnu úspěšně prodávat i bez dotací, je třeba jakoukoli podporu omezit, či dokonce zastavit. Teprve když umí nový produkt dvě až tři důležité věci lépe než výrobky ve stávající nabídce, může zákazníky přesvědčit. Pomocí ‚elektrochemické továrny‘ ale nikdy nelze dosáhnout výkonnosti a bezpečnosti spalovacího motoru,“ prohlásil respektovaný automobilový inženýr Fritz Indra, jenž dlouhá léta pracoval jako přední vývojář například u Audi. Jenže právě na dotacích je založena celá unijní politika. Vybere se spousta peněz od firem a lidí, a ty se pak vhodně „prerozdělí“.

A jak jde dohromady ekologie s výrobou baterií? Na výrobu jedné baterie do elektromobilu je potřeba například obrovské množství kobaltu, grafit, mangan, lithium a další suroviny, jejichž těžba v Africe je všechno jen ne přátelská k životnímu prostředí. Zajímavý názor prezentoval na (ne)ekologičnost

elektromobilů v únoru na Twitteru i miliardář a majitel Seznam.cz Ivo Lukačovič, a to z pohledu zákazníků: „Lidé, co si elektrická auta pořizují, to dělají málokdy kvůli životnímu prostředí. Ale proto, že jezdit elektromobilem je prostě úplně jiný level než klasické auto. Drtivá většina lidí, co znám, a měli možnost řídit elektromobil, si chce pořídit elektromobil. Pro ježdění po městě neexistuje nic lepšího.“

Pro bohatší lidi to zkrátka může být svým způsobem vítané zpestření a jistý druh módy, běžný uživatel ale nemá slovy Fritze Indry jediný důvod, proč by si měl místo normálního auta kupovat mnohem dražší a nepraktičtější elektromobil. Běžná moderní auta s křehkými přeplňovanými turbomotory jsou na tom sice s kvalitou všelijak, ale můžete se spolehnout alespoň na jednu věc – jejich bezpečnost.

Kdo tohle uhasí?

Smutný trend automobilismu nejlépe ilustruje červnová příhoda z Čestlic u Prahy. V místním autoservisu se nejprve v noci samovznítilo hybridní BMW 330e, vyhlášené ironií osudu jako auto roku. Když hoří normální auto, stačí jej prostě normálně uhasit. U elektromobilu nebo hybridu je to však proces, který zaměstná hasiče z širokého okolí – baterie z elektromobilů jsou totiž neuhasitelné. A tak se posléze bavorák musel utopit v bazénu. „Všechny přítomné jednotky průběžně vozidlo ochlazovaly na volném prostranství. Pak bylo za pomoci jeřábu přemístěno do kontejneru a následně zalito vodou, aby nemohlo dojít k dalšímu nežádoucímu hoření, a přitom bylo stále ochlazováno. Takto ponořené musí zůstat několik dní, proto byla na místě stanovena dohlídka v podobě dobrovolné jednotky obce Čestlice a profesionální jednotky ze stanice Říčany. Ve čtvrtek ráno se na místě znovu sejde velitel zásahu se zástupci firmy, aby se společně dohodli na dalším postupu,“ uvedla tisková mluvčí středočeských hasičů Tereza Fliegerová. Je libo moderní BMW za dva miliony?

Hoření elektromobilů představuje další ekologickou katastrofu. V tomto případě sice BMW vzplálo samo, ale nejčastěji začnou hořet elektromobily při nárazu. Když loni na podzim havaroval se svou Teslou jeden rakouský řidič, auto začalo okamžitě hořet. Marně se jej pokoušelo uhasit 50 hasičů, kteří spotřebovali velmi ekologických 11 tisíc litrů vody, jak doporučuje při podobné nehodě i výrobce, a vůz musel nakonec bagr ponořit na tři dny do speciálního hasícího kontejneru. Navíc se z hořících baterií vylučují toxické chemikálie, a tak musejí hasiči hasit v dýchacích přístrojích, aby se neotrávili. O potenciální recyklaci pultunových baterií pak darmo mluvit.

A takhle je to u „ekologie po německu“ bohužel se vším. Vyvrcholení dosavadní zelené politiky přišlo shodou okolností v době počínající epidemie koronaviru. S trochou nadsázky by se dalo říct, že co do dopadů na život na Zemi se koronavirová pandemie s pandemií ekologickou nemůže měřit.

Čtvrtého března přišla Evropská komise s návrhem nového klimatického zákona, jenž se má stát pilířem takzvaného Zeleného údělu pro Evropu. Šéfka Evropské komise Ursula van der Leynová, která je – překvapivě – z Německa, jej, symbolicky za přítomnosti ikony potěmkinovského ekologického hnutí Greta Thunbergové, uvedla slovy: „Klimatický zákon převádí náš politický závazek do práva a my se jím nevratně vydáváme na cestu k udržitelnější budoucnosti... Udává směr naší strategii zeleného růstu a zaručuje, že přechod bude postupný a spravedlivý.“ Spravedlivý pro Německo, pro které se Evropská unie stala nejvýdělečnějším podnikem v historii?

Indicie tomu napovídají. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leynová v programovém prohlášení komise představila 13. února záměr vyčlenit na klimatická opatření postupně až 45 procent rozpočtu celé EU. Již rozpočet na rok 2021 by měl na boj proti globálnímu oteplování vyčlenit celou čtvrtinu výdajů na zelenou politiku. Aby se něco takového dalo ufinancovat, musely by členské státy platit jako mourované. A nejen státy. Mezi konkrétní opatření patří zajištění „účinného stanovení ceny uhlíku“ prostřednictvím daní či snížení emisí z dopravy o 90 % v horizontu roku 2050.

Prioritou má být přesun významné části vnitrozemské silniční nákladní přepravy (75 %) na železnici a vodní cesty a od roku 2025 má být zahájen přechod automobilového průmyslu na výrobu vozidel s nulovými emisemi, což má být zajištěno pomocí elektromobilů a „udržitelných alternativních paliv“.

A kde se seženou peníze? Inu, podle Komise jsou pro Zelený úděl nezbytné „masivní veřejné investice a zvýšené úsilí o nasměrování soukromého kapitálu do opatření v oblasti klimatu a životního prostředí“, na což by členské státy měly v následující dekádě sehnat nejméně 1 bilion eur, tedy přes 25 bilionů Kč.

Nejbizarnější na tom všem je, že celé zelené nadělení stojí na vědecky velmi diskutabilním tvrzení, že se klima na Zemi mění výhradně kvůli tomu, že lidé (a krávy) produkují nadměrné množství CO₂. Tento druh zpolitizované vědy dokáže ve jménu Zeleného údělu obhájit a vyargumentovat doslova cokoli. Například v roce 2014 proběhla světovými médii zpráva, že na Antarktidě přibývá rekordní rychlostí led, což se děje mimochodem bez přestávky od počátku měření v roce 1978. Podle klimatologů je ale právě tohle důkazem, podržte se, globálního oteplování, protože teplá voda přicházející od severu prý v chladném prostředí kolem Antarktidy rychleji mrzne. Nevěříte? Klimatologové to vysvětlují takzvaným Mpembovým jevem. V roce 1963 prý jistý Erasto Mpemba z Tanzánie zjistil, že mu při výrobě zmrzliny tuhne rychleji teplá směs nežli studená.

Že se vám to přesto jeví jako chujovina? Pak zřejmě nerozumíte klimatologii a nezáleží vám na naší planetě. Mpembův jev se rozhodla v roce 2008 prozkoumat i jistá studentka Masarykovy univerzity v Brně a společně s profesorem, který vedl její bakalářskou práci, došla k překvapivému závěru, že v počáteční fázi sice teplota horké vody či směsi na zmrzlinu klesala rychleji (asi proto, že byla horká), ale zmrzla stejně rychle jako voda a směs studená. Jenže milé studentce zřejmě nešlo o dotace z evropského rozpočtu, a tak se klimatologický mainstream přiklonil raději k tanzanskému zmrzlináři.

Dobře to vystihl ve svém článku politický komentátor serveru Info.cz Martin Schmarcz: „Když před zhruba patnácti lety tohle zelené úsilí začalo, tak si Němci spočítali, že přes počáteční krvavé náklady na všem nakonec vydělají, protože trh v objemu mnoha bilionů eur ovládnou jejich technologie.“ A jejich byrokracie...

Jenže místo oteplení přišel koronavirus, který pro Evropu představuje v tomto směru nečekanou naději. Náklady na zastavení jednotlivých ekonomik jsou tak obrovské a státy vedou k tak velkému zadlužení, že jim na velké zelené německé kasírování pravděpodobně již nezbydou žádné peníze. Budou mít teď úplně jiné starosti. Právě nedostatek peněz na evropské projekty by záchraně planety mohl pomoci ze všeho nejvíce.

Milan Vidlák