

Green Deal: Sebevražda Evropy jako dárek Číně...

- CZ24 News | 23. září 2021

EU: Kompletním přechodem na elektromobilitu sníží EU globální emise oxidu uhličitého o 2 %. O tolik je pak Čína zase zvýší za pouhé dva roky jen svojí horečnou výstavbou uhelných elektráren.

Elektromobilitu vítáme, ovšem jen za té zásadní podmínky, že se prosadí tržně. Čemuž aktuálně související diskuse nenasvědčuje. Stoupenci elektromobility se zaklínají tím, že tento druh pohonu bude již za pár let levnější než pohon spalovacích motorů. Fajn. Pokud tomu tak tedy bude, není třeba žádných podpůrných dotací, ani daňových úprav vedoucích k umělému zdražení benzínu či nafty. Široká veřejnost přece ráda sama od sebe pořídí vůz, který je levnější... a navíc třeba i tišší.

Elektromobilita jako víra

Skutečnost je ale taková, že zatím nikdo s jistotou říct neumí, že elektrický pohon opravdu v dotačně či daňově „necinknutém“, tedy férovém tržním konkurenčním boji tváří v tvář spalovacím motorům ob stojí. Proto jsme nyní svědky tak silného tlaku různých lobbistů nebo neziskových organizací, které elektromobilitu tlačí málem s náboženským zápalem. Bohužel tím hlavně jen nechtěně odhalují, jak jsou si sami notně nejistí stran její perspektivy. Pokud by niterně byli přesvědčeni o tom, co hlásají navenek, tedy jaké terno elektromobilita představuje, měli by dávno zainvestováno v akcích Tesly & spol. A už by se jen „třáslí“, až i zbytek veřejnosti prozře, zjistí to, co oni už vědí, a oni tak bezpracně zbohatnou masivním zhodnocením svých akciových investic.

Jenže dnes si v Česku elektroauto pořizují prakticky jen hodně bohatí lidé a snobové. Dávají na oddiv svoji starost o životní prostředí (odborně jde o „virtue signalling“), ve skutečnosti více než čtyři pětiny doby za volantem jezdí na uhlí, ruský plyn a ruský uran – palivo Temelína i Dukovan (viz [zde](#)). Kdo chce dnes v Česku nejvíce prospět životnímu prostředí, využívá co nejvíce veřejnou dopravu, zejména elektrifikovanou železniční. Všechno ostatní jsou zatím hlavně jen kecy & pózy & dojení (hlavně peněz daňového poplatníka).

Představme si totiž na chvíli, že by třeba celá EU kompletně přešla na plnou elektromobilitu. Veškerá osobní, ale také třeba kamionová doprava by byla výlučně elektro. Ani tedy žádné hybridy. Pak celosvětové emise oxidu uhličitého klesnou o přibližně dvě procenta. EU se totiž na globálních emisích podílí osmi procenty (viz [zde](#)). A silniční doprava zodpovídá za přibližně čtvrtinu emisí oxidu uhličitého v EU (viz [zde](#)).

Kompletní přechod na elektromobilitu by při současné úrovni technologického rozvoje učinil individuální dopravu finančně zcela nedostupnou chudým lidem, ale také podstatné části střední třídy. Nelze si jej představit bez drastického daňového zatížení fosilních paliv. Muselo by být daleko

vyšší než třeba umělé zdražení benzínu v přepočtu o 18 korun na litr, jak zní návrh, který se minulý týden objevil v Německu (a který by při zdražení ropy mohl vést v Německu k ceně benzínu v přepočtu až 70 či 75 korun za litr, viz [zde](#)). Při takovém zdražení by navíc došlo takřka jistě k občanským nepokojům, jaké představovaly třeba bouře takzvaných žlutých vest ve Francii. Pochopitelně by byly ohroženy miliony pracovních míst napříč EU (v současnosti dává automobilový průmysl přímo či nepřímo práci takřka patnácti milionům lidí v EU, viz [zde](#)). Elektromobilita totiž není tak náročná na lidskou práci jako výroba aut se spalovacím motorem.

Ale i pokud by EU ustála ztrátu milionů pracovních míst, občanské nepokoje a zhoršení životní úrovně všech obyvatel, nejvíce pak chudých a středních vrstev, stejně přechodem na elektromobilitu zajistí snížení globálních emisí oxidu uhličitého stále pouze o ona přibližně dvě procenta.

A co Číňané?

Jenže dvě procenta globálních emisí oxidu uhličitého nejsou ničím významným. Jeden příklad za všechny. Čína zodpovídá za přibližně 28 procent emisí oxidu uhličitého (viz [zde](#)). Jenom v druhém pololetí 2020 zodpovídaly emise jejích uhelných elektráren, které stále staví poměrně rapidním tempem, za nárůst čínských emisí čítající meziročně čtyři procenta (viz také [zde](#)). Globálně tedy čínské uhelné elektrárny, resp. jejich horečná výstavba aktuálně způsobují růst celosvětových emisí o jedno procento ročně. Takže to, co by EU „umazala“ za cenu obrovských sociálních a ekonomických nákladů spojených s plným přechodem na elektromobilitu, to Čína dožene při současném tempu výstavby uhelných elektráren za pouhé dva roky.

Autor: Lukáš Kovanda