

Konec automobilismu: Když o technologii rozhoduje bruselské politbyro

- CZ24 News | 21. září 2021

ČESKO: Česká automobilka Škoda se rozhodla, že nezačne vyrábět svůj model [Fabie Combi](#). Tato zpráva by mimo okruhu vášnivé milovnický aut za normálních okolností nebudila žádnou větší pozornost. Normální okolnosti však nemáme a za touto zprávou se skrývá několik znepokojivých faktů.

Představení nového modelu bylo naplánováno na konec roku. Samotná škodovka o něm mluvila jako o budoucím bezkonkurenčním malém "kombíku", v tvrdé koncernové konkurenci si ho prosadila i v centrále Volkswagenu a slibovala si od něj, že se v této třídě automobilů stane tržní jedničkou. Do jeho vývoje investovala automobilka desítky milionů eur.

Má však jednu drobnou "vadu". **Má spalovací motor a to je v dnešní době neodpuštělné.**

Politické plány nakreslené v kancelářích Evropské komise totiž hovoří o tom, že spalovací motory musí z evropských silnic zmizet a po roce 2035 se již v Unii nesmí vyrobit ani jedno takové auto.

Případ české Fabie Combi zajisté nebude jediný, ale v našem prostoru ideálně symbolizuje zvláštní éru, do které vstupujeme.

Spalovací motory jsou v některých kruzích terčem přímo až živočišné [nenávisti](#) a elektroauta se stala přikázanou alternativou.

Škody centrálního plánování

Pokud jsme si před třemi desetiletími mysleli, že centrálně plánované hospodářství se definitivně zdiskreditovalo tím, že prostě ve světové konkurenci zkrachovalo, "klimatické" plány Evropské komise nám ukazují velký návrat této ideje.

Neustále ožívání marxistické koncepce všeřešícího ekonomického plánu je v podstatě založeno na jednoduché, ačkoli mylné představě, že navzdory předchozím krachům to už tentokrát jistě bude fungovat.

To, že plán zkrachuje i tentokrát, je více než jisté. Zatímco však k tomuto bodu dospějeme, plány napáchají velké škody.

První škodou bude další geopolitický propad EU. Elektroauto totiž stejně jako spalovací motory potřebují přísun energie. Oproti benzínovým či naftovým autům však navíc potřebují nejen surovinu, která je bude pohánět - v tomto případě elektřinu -, ale i její nosič, tedy akumulátor.

Geopolitické riziko tohoto podniku tkví v tom, že většinu světové produkce suroviny (lithia) na výrobu akumulátorů a jejich samotnou výrobu ovládá Čína.

Přestože jsou největší těžené naleziště lithia v Jižní Americe, surovinu dodávají do Číny, která ji zpracovává. **V Číně se vyrábějí i akumulátory.** Toto zpracování a výroba vyžadují velké množství konvenčně vyráběné elektřiny a čínská ekonomika stojí na uhelných elektrárnách.

Orientací EU na elektroauto se dostáváme nejen do přímé závislosti na ústředního výboru Komunistické strany Číny, zároveň se tímto propojením ztrácí argument o tom, že elektroauta jsou z hlediska produkce CO2 téměř čistým způsobem dopravy.

Direktivním vyřazením spalovacích motorů se sice Evropa zbaví závislosti na ruské a blízkovýchodní ropy, ale **vběhne přímo do náruče Pekingu.** A emise, které teoreticky ušetříme v Evropě, vypustí čínské tepelné elektrárny. Z globálního hlediska se tedy nic nezmění.

Více elektřiny, více emisí

Další škoda, která bude napáchána, se týká právě elektřiny. Pokud bychom i teoreticky dokázali v Evropě zpracovávat lithium a vyrábět akumulátory v cenách konkurujících Číně, rovněž bychom na to potřebovali velké množství elektřiny.

A nejde jen o množství, ale i stabilní zdroj. Ačkoli už máme k dispozici technologie, které dokáží efektivně využívat vítr či sluneční záření, problémem zůstane stabilita dodávek. To je totiž základní podmínka fungování průmyslu.

Stabilní výrobu elektřiny dnes dokážou zajistit pouze konvenční zdroje. Ať už tepelné, jaderné nebo vodní elektrárny. Ty však narážejí na ideologii nulových emisí, riziko úniku radiace či likvidaci velkých území pro výstavbu vodních nádrží.

Výsledkem je, že z hlediska deklarovaného zájmu snížení emisí CO2 se přes využívání elektroaut nikam nedostaneme.

Jistě, může nás uspokojit, že v evropských městech už nebude vzduch zašpiněný výměšky výfuků spalovacích motorů. A z pohledu vnitroměstské dopravy mohou elektroauta sloužit jako vhodná a využitelná alternativa. Prosazovat je však s narativem toho, že jde o ochranu životního prostředí, snižování emisí či nebudaj záchrany klimatu, je buď zaslepená neznalost nebo úmyslná lež.

Elektřiny se týká i další škoda, která bude způsobena centrálním plánem rozšíření elektroaut. **Zvýší se totiž poptávka po elektřině.** To opět vytváří tlak na zajištění stabilní dodávky, ale i potřebu rozšíření kapacit distribuční sítě.

Jen pro bohaté

Další rovina je už **sociálního charakteru.** Tím, že státní rozpočty přijdou o výnosy ze spotřební daně z benzínu a nafty, těžko předpokládat, že by se v novém modelu nezaměřili právě na elektřinu. Jelikož ta bude využívána i jako "palivo" pro dopravu, pro státy bude jednoduchým řešením uvalit na elektřinu spotřební daň.

To neprodraží jen dopravu, ale i běžnou spotřebu elektřiny v domácnostech. Pokud si totiž auto budete moci nabít i doma v garáži, daňový úřad si nebude dělat starosti, zda jste elektřinu spotřebovali na svícení nebo nabíjení auta.

V neposlední řadě se zákazem spalovacích motorů a povinnou preferencí elektrického pohonu stane auto mnohem méně dostupným a běžným majetkem.

Ceny surovin rostou, kontroluje je čínský totalitní režim a doprava bude vyžadovat mnohem více elektřiny, než je její v síti dnes. To vše se promítne do koncové ceny pro zákazníka. I při širokých programech dotací, které jsou oblíbeným hitem bruselské administrativy, účet nakonec tak či tak budou platit spotřebitelé. Ať už přímo v ceně vozu, nebo přes daně.

Mít auto se stane luxusem. Naivní představy některých aktivistů o tom, že auto je dnes jakousi volnočasovou aktivitou, která slouží pouze k znečišťování ovzduší, jsou vysloveně směšné.

Běžná domácnost má dnes auto, protože je k dispozici jako relativně bezpečný a spolehlivý dopravní prostředek. A to nejen na cestu do práce. Ale například i lékaři – pro rodinu s malým dítětem či pro staré imobilní lidi je přesun veřejnou dopravou utrpením samým o sobě.

Nemluvě o drobných podnikatelích a živnostnících, řemeslnících, pro které je možnost dojet autem i s potřebným “vercajkem” přímo na místo práce základem jejich obživy. Nebo chceme vidět zedníky s kolečky v tramvajích?

Jménem budování lepšího světa ideologie ublíží těm, kteří jsou nejzranitelnější. Izolování zůstanou staří, chudí a ti, kteří se živí prací, kterou nelze dělat z pohodlí kanceláře v centru, kam dojdete pěšky či na elektrickém kole.

Přesun na delší vzdálenosti, například za rodinou, která žije pár stovek kilometrů daleko, se stane cestou na několik dní. A to i v případě, že budete patřit mezi těch pár šťastlivců, kteří si budou moci dovolit elektrického oře. Omezený dojezd elektroaut bude vyžadovat vynucené několikahodinové přestávky na dobití. Rychlonabíječky budou jen za extra příplatek.

Dálnice, které byly vybudovány za obrovské peníze, ztratí svůj význam, protože už se uvažuje o tom, aby se maximální rychlost elektroaut omezila na úroveň, která je dnes dovolena na okresních cestách. Navíc velké energetické společnosti se netají tím, že chtějí mít právo omezovat majitele elektroaut při nabíjení.

Politický diktát a kontrola

Proč se automobilky tak rychle přizpůsobily novému politickému diktátu a ruší výrobu modelů, které by ještě dobrých deset let měly dovoleno jezdit po cestách? Potichu můžeme spekulovat o korupci, zjevně však je, že **automobilový průmysl čelí hrozbě likvidačních pokut**, pokud jeho výrobky nebudou splňovat emisní limity, které nejsou určovány podle aktuálních technologických možností, ale na základě politických cílů.

V souladu s politickým diktátem se automobilky předhánějí v aktivistických prohlášeních o naplňování cílů uhlíkové neutrality. Například slovenský [Svaz automobilového průmyslu](#), který sdružuje zde působící automobilky, na jedné straně kritizuje slabou infrastrukturu nabíjecích stanic, na druhé straně považuje za samozřejmé, že elektrina v nich bude jen z obnovitelných zdrojů.

Aby nedošlo k omylu, elektroauta nejsou žádné nepoužitelné “šroty”. Jsou to prostě auta s jiným druhem pohonu, některé lepší a kvalitnější, jiné méně. Přesně jako u těch standardních. Problém není samotný jiný druh pohonu. Problém je právě politický tlak, který ho doprovází.

Jakoby jiná alternativa ani neexistovala. Přitom jednou z nich, snadno dostupných a už i technologicky dostatečně rozvinutých, je vodíkový pohon. A jak víme, vodík je nejrozšířenější prvek ve vesmíru. Nebyla by tedy nouze ani o zdroj suroviny, aniž bychom se museli vrtat v zemi a celosvětový monopol přenechat jedné zemi.

Vodík je zároveň i možností, jak udržet současnou možnost rychlého tankování s dobrou dostupností čerpacích stanic bez zátěže na elektrickou síť.

Evropská komise svou politikou v oblasti automobilismu vytváří budoucnost, která je určena pouze pro bohaté. Zakládá budoucí ohniska sociálních nepokojů, které mohou EU roztrhat na kusy. A ti bohatí a privilegovaní si zachovají také právo a možnost používat i “staré dobré”

spalovací motory. O pokrytectví “zelených” politiků svědčí i případ německé ministryně z Braniborska Ursuly Nonnemacherové, která sice podporuje a preferuje elektrinou poháněné auta, ale na služební cestu si kvůli dojezdu půjčila spolehlivý benziňák svého podřízeného.

Jistě, není lidským právem vlastnit auto. Ale je jí svoboda pohybu, kterou nám dává právě individuální doprava. Organizovaná veřejná doprava bez reálné (finanční) možnosti vlastnit auto je zároveň vhodným nástrojem pro kontrolu pohybu nebo jeho omezení.

Pokud si například auto nebudou moci dovolit lidé z odlehlých vesnic, kam jezdí autobus dvakrát denně, přemýšlejí vůbec různí aktivisté, jak se tito lidé dostanou do práce či k lékaři? Odstěhují se? Vylidní se poslední vesnice? Všichni budou ve městech, pod kontrolou, kde můžete chodit buď pěšky, nebo vůbec?

Je to do značné míry hyperbola, ale centrální plánování nikdy nevede k větší svobodě. Předpokladem plnění plánu navzdory realitě je vždy nárůst kontroly. Nad společností i nad jednotlivcem.

Autor: Erik Potocký