

„NEBUDETE MÍT NIC. A BUDETE ŠŤASTNÍ.“

Odhaleno, co chystají mocní. Auta, život, vše

- CZ24 News | 15. června 2022

EU: Kupní sílu populace nejprve spálila exploze cen nemovitostí, pak bankroty kvůli lockdownům a nyní se chystá zákaz levných automobilů. Je masivní inflace a ještě navíc Evropská unie na sebe sama uvalí sankce a odřízne se od energií z Ruska. „Jaký má smysl přechod na elektromobily, když do nich pak budeme tankovat fosilní elektřinu z uhelných elektráren?“ podivuje se v rozhovoru pro ParlamentníListy.cz pedagog a překladatel Vítězslav Kremlík, který se vlivem klimatických změn na lidské dějiny zabývá už téměř dvacet let a v roce 2009 se zúčastnil klimatické konference OSN v Kodani.

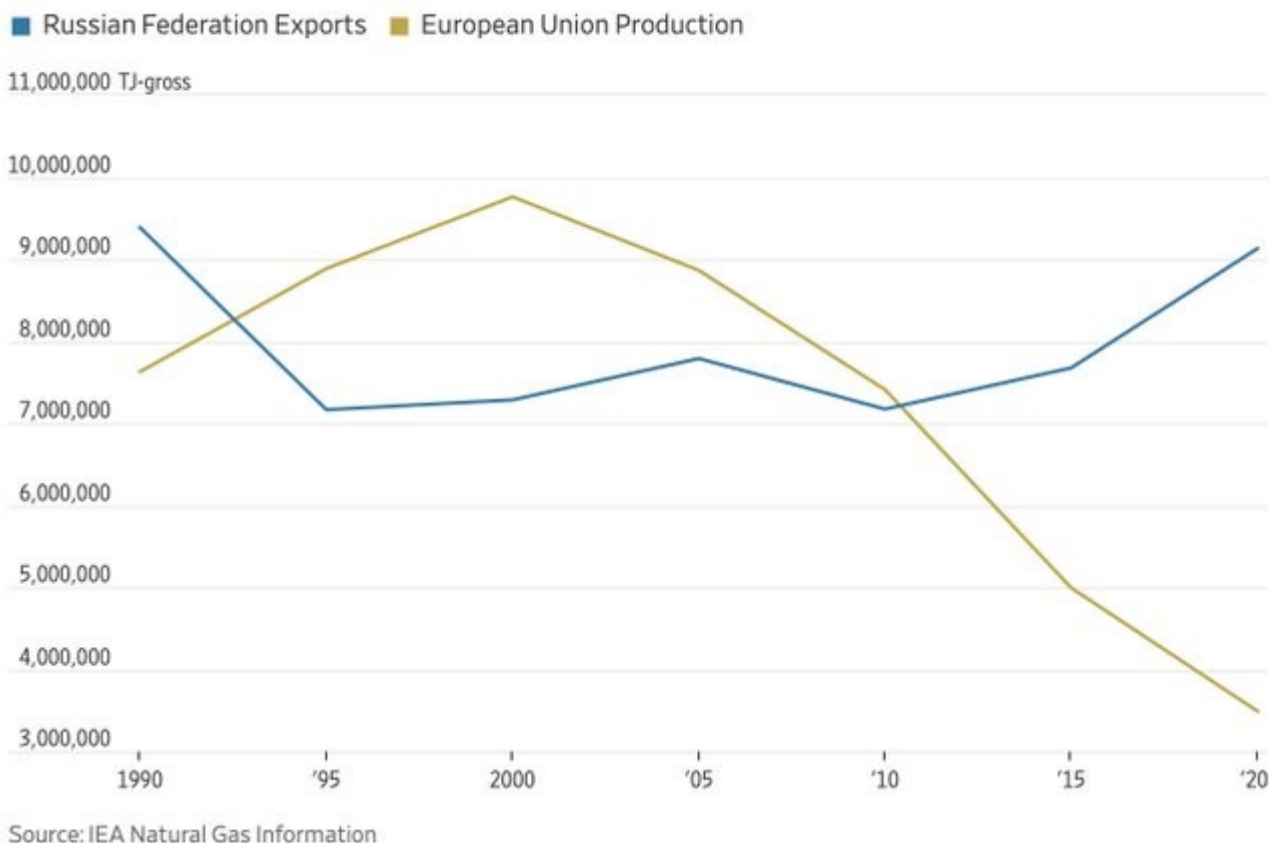
Podle zprávy, o níž ve středu hlasovali europoslanci, je na světě nyní víc než miliarda vozidel na fosilní paliva, která produkují přes 30 % světových emisí CO₂. Je z tohoto pohledu naprosto přirozené, že Evropský parlament schválil zákaz prodeje spalovacích motorů od roku 2035, který už zbývá jen posvětit Radou EU?

Očividně europoslanci nepochopili lekci z covidových lockdownů. Tehdy antropogenní emise z dopravy i výroby poklesly dramaticky, ale na atmosférické koncentraci CO₂ se to nijak neprojeвило. Kdo mi nevěří, ať si najde, co k tomu novinářům řekl Ralph Keeling, jehož otec byl průkopníkem měření růstu CO₂ (tzv. Keelingova křivka). Jak je to možné? Většina „emisí“ CO₂, které se za rok uvolní do atmosféry, je přírodního původu. Pouze 5 % má na svědomí těžba a vrácení uhlíku zpátky do atmosféry, kde toto „uhlíkové znečištění“ slouží rostlinám k fotosyntéze a výživě. Připomínám, že v druhohorách byla koncentrace CO₂ šestkrát vyšší a příroda byla tak „zubožená“, že vegetace uživila obrovské ještěry.

Zpřísnění pravidel pro emise aut je součástí klimatického balíčku Fit for 55, jímž chce EU dosáhnout 55% snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 v porovnání s rokem 1990. Protože je silniční doprava z hlediska emisí skleníkových plynů v Evropské unii největším problémem, lze tento zákaz brát jako zcela klíčový krok při naplňování cíle dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2050, což je součástí unijní strategie Green Deal? Mají zastánci ochrany klimatu slavit?

Oslavují hlavně nepřátelé Západu v Rusku a v Číně. Celý ten Green Deal totiž nahrává lidem, jako je Putin. Je například známo, že ruský Gazprom financoval ekologické aktivisty, kteří blokují fracking, tedy hydraulickou těžbu zemního plynu. A to proto, aby se Evropská unie stala závislou na dovozech. Konstatoval to už v roce 2017 bývalý generální tajemník NATO Anders Fogh Rasmussen. Kdyby zelení neblokovali hledání nových ložisek nerostných surovin, mohla Evropa být energeticky nezávislá. Třeba Dánsko v roce 2020 zakázalo hledání nových nalezišť v Severním moři. Dnes Rusko vyváží třikrát více zemního plynu, než Evropská unie těží. Ale to jen proto, že klimatická politika po roce 2000 způsobila útlum těžby a zablokovala frakování. Před rokem 2010 měla EU větší vlastní produkci zemního plynu, než byl ruský export.

Natural Gas Production, Russia vs. Europe, 1990-2020



„Zákazem sázíme vše na elektroauta, aniž bychom nechali prostor pro vývoj alternativních druhů pohonu. Tento vývoj bude mít negativní vliv na českou ekonomiku, která je z velké části závislá na automobilovém průmyslu se spalovacími motory,“ konstatoval europoslanec za ODS Alexandr Vondra. Má ale smysl spekulovat o alternativních druzích pohonu a o tom, jestli se elektromobily nemohou časem stát slepou uličkou, jakou se ukázalo i donedávna povinné přimíchávání biosložek do motorové nafty a benzínu?

Jaký má smysl přechod na elektromobily, když do nich pak budeme tankovat fosilní elektrinu z uhelných elektráren? Zdá se mi, že zapřaháme koně za vůz. Zatímco EU sází na elektroauta, Japonsko naopak vsadilo na vodík a buduje pro to infrastruktury. Nedávno se totiž zjistilo, že lze vodík vyrábět z plastového odpadu, čímž bychom zabili dvě mouchy jednou ranou. Ukázalo se, že potřebné teploty může zajistit katalyzátor v podobě mikroskopických částic kovů, které se při překročení určité velikosti přestávají chovat jako kovy. Viz článek *Jie a kol. v Nature Catalysis (2020/3)*. Evropské pětiletky nemohou takovéto nečekané inovace předvídat, takže jsou zastaralé už v době, kdy se schvalují.

Europoslankyně za ANO Martina Dlabajová označila postoj Evropského parlamentu v této věci za „ránu českému automobilovému průmyslu“. Je myslitelné, aby se za zbývajících 12 a půl roku Česko zvládlo úspěšně přeorientovat na výrobu elektromobilů?

Nemá smysl předělávat výrobní program na něco, pro co nebude odbyt. Kupní síla populace nejprve spálila exploze cen nemovitostí, pak bankroty kvůli lockdownům a nyní se chystá zákaz levných automobilů, masivní inflace a ještě navíc Evropská unie na sebe sama uvalí sankce a odřízne se od energií z Ruska. Ve stylu Cimrmanovy zásady trestání učitele učitelem: „Studenti, nepotěšili jste mě, za trest si po obědě nedám doutník.“

Tato ekonomická sebevražda samozřejmě Evropanům krásně sníží uhlíkovou stopu. Obávám se, že

budoucnost Evropy se může dost podobat tomu, jak ji líčil George Orwell v románu 1984. Lidé ani neuvěří, že jejich předci kdysi měli auta, jedli maso, chodili do restaurací a létali na dovolenou k moři. Moc rád bych se mýlil.

Zákaz prodeje se má týkat nových osobních aut a lehkých užitkových vozů se spalovacími motory, ale ne ojetých vozů. Co tohle rozhodnutí přinese? Nebudou pak dlouhá léta silnice plné ojetin? Nebo to lze vnímat jen jako jakousi vábničku, ale později se stejně přikročí i k zákazu prodeje ojetých aut?

Samozřejmě. A nakonec zakážou i samotné elektromobily.

Dá se to brát i tak, že na (elektro)auta budou mít v budoucnu jen vyvolení, resp. ti počínaje vyšší střední třídou? Co to bude znamenat pro normální lidi? Že po roce 2035 budou buď mít elektromobil, nebo auto na vodík, nebo prostě mít auto časem nebudou?

Dánská poslankyně a bývalá ministryně životního prostředí Ida Aukenová v rámci diskusí na Světovém ekonomickém fóru v Davosu vyjádřila svůj pohled na budoucnost takto: „Nebudete nic vlastnit. A budete šťastní. Co potřebujete, to si pronajmete. A doručí vám to dronem.“ Není to oficiální program Klause Schwaba, zakladatele a prezidenta Světového ekonomického fóra, jak si lidé na netu někdy myslí. Ale asi to k tomu směřuje. Byty i auta budou tak drahé, že si je budeme moci pouze pronajímat. Je to poslední hřebík do rakve střední třídy.

Po roce 2035 se nová auta se spalovacími motory ve větším množství sice prodávat nebudou, ale budou možné výjimky pro luxusní, malosériové vozy. Již citovaný Alexandr Vondra označil za úsměvné, že v záplavě radikálních opatření prošla výjimka pro milionářské Ferrari. Čím se dá podle vás ta výjimka vysvětlit nebo odůvodnit?

Mně vlastně nevadí, že boháči dostanou výjimku pro auta, kterých je na světě jen pár kusů a jejichž celkové emise jsou nepodstatné. Budme rádi, že normální motory ještě někde budou dál žít. Ale je v tom i určitá symbolika. Utahování opasků se týká těch dole. Ono totiž smyslem celé transformace není ani tak chránit planetu, ale spíše zajistit, aby se vládnoucí vrstvy nemusely s plebsem dělit o suroviny.

[ZDROJ](#)