

„Trestný čin EU.“ Hrouť se elektromobily, ale vy platíte. Sliby v háji. Macinka zná řešení

- CZ24 News | 21. března 2024

EU: S cílem sjednotit postup Evropy při určování emisí v dopravě s normami používanými v celém světě si členové dvou výborů Evropského parlamentu přestali lhát do kapsy. Započítáním kompletního životního cyklu auta včetně emisně silně zatížené výroby baterie do jeho emisní bilance de facto přiznali, že elektromobil není klimaticky neutrální vůz. „Všechny dnešní otočky či zpomalení prezentované některými politiky jsou účelově činěny před volbami do Evropského parlamentu, ale pak se zase vše vrátí zpátky. Řešení to má jen jedno. Lidé musejí v několika následujících volbách opakovaně říct dost,“ vyzývá Petr Macinka, předseda strany Motoristé sobě.

Elektromobil není automaticky klimaticky neutrální vůz. Materiál s tímto vyzněním schválily na společném zasedání v pondělí 4. března výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin Evropského parlamentu a výbor pro dopravu a cestovní ruch a postoupily ho k prvnímu čtení v Evropském parlamentu. Hlasování výborů je důsledkem „zjištění“ Evropské komise, že do emisní bilance čistě elektrických aut se musí započítat celý životní cyklus auta. A to včetně emisně silně zatížené výroby baterie, která staví opěvovanou ekologičnost elektromobilů do poněkud méně příznivého světla. Cílem tohoto kroku, je sjednotit postup Evropy při určování emisí v dopravě s normami používanými v celém světě. Tedy po celou životnost dopravního prostředku včetně výroby a emisí z výroby používané energie.

Jen neveřejně se říká, že celý koncept politicky násilně prosazované elektromobility je postaven na dotacích, nikoli na ekologii. V té souvislosti neuškodí připomenout výrok německého ministra financí za liberální FDP Christiana Lindnera, že do konce dotací na elektromobily v závěru minulého roku se za peníze německých daňových poplatníků utratilo přes 100 miliard eur, aby si bohatí Němci mohli s dotací koupit elektromobil jako druhé nebo třetí auto do rodiny. Miliardy eur na dotační podporu elektrických vozů létají i ve Francii a Itálii. A od začátku tohoto týdne se mohou těšit z podpory na nákup bateriových a vodíkových elektromobilů a dobíjecích stanic. Národní rozvojová banka totiž v pondělí odstartovala příjem žádostí o státní podporu. Ta obnáší záruky za úvěr a finanční příspěvek až 200 tisíc korun u osobního auta.

Vábničku na nákup elektromobilů představují dotace

Program Záruka elektromobility je financován pomocí evropských peněz z Národního fondu obnovy. Podmínkou získání státní podpory je nákup auta na úvěr či leasing u vybraných partnerů, jejichž seznam je na stránkách Národní rozvojové banky. Na nákup za vlastní prostředky se podpora nevztahuje, stejně jako v případě operativního leasingu. Podpora je určena živnostníkům a firmám bez ohledu na jejich velikost, ale menší firmy si na podobný experiment stěží troufnou. Úvěr musí být v minimální výši 300 tisíc korun a osobní auto by nemělo stát více než 1,5 milionu korun. Cena je zároveň i horní hranicí zaručeného úvěru. Stát prostřednictvím Národní rozvojové banky poskytne záruku do výše 70 procent úvěru, a to po dobu pěti let. Celkově je na program připraveno 1,65 miliardy na pořízení vozidel a 300 milionů na dobíjecí stanice.

Proces elektromobility se – jak vidno – dal už tak do pohybu, že ho zastavit, zpomalit či nějakým zásadním způsobem změnit, se jeví jako takřka vyloučené. „Musím zmínit aktuální požadavek šéfa Renaultu Luky de Mea, který krom jiného navrhuje – na první pohled drobný, ale významný – detail. Chce, aby se měřil dopad auta na životní prostředí po celou dobu jeho životního cyklu, tedy od

montáže až po recyklaci, přičemž soustředit se jen na spotřebu energie během provozu, je podle něj chyba. Pokud by se k autům přistupovalo tímto způsobem, de Meo se domnívá, že by to zvýšilo šance evropských automobilek," uvádí pro ParlamentníListy.cz Milan Smutný ze spolku českých vědců a expertů (realisticka.cz).

Daňové poplatníky to stojí biliony eur, ale jede se dál

Má dokonce představu o tom, jak by unijní lídři, Evropská komise a další vybrusili ze šlamastyky, kterou svým zeleným šílenstvím obyvatelům Evropské unie způsobili. „Tehle Evropský parlament a Evropská komise samozřejmě jako politické orgány nikdy nepřiznají, že spáchaly neodpustitelné přečiny, pokud ne přímo trestné činy na ekonomice a společnosti, a v konečném efektu dokonce na životním prostředí. To udělají až nově složené orgány, pokud se voliči v zemích Evropské unie správně rozhodnou. Nové orgány prostě řeknou, zapomněly jsme na celý životní cyklus, na analýzy, na dopady v kontextu," očekává Milan Smutný.

„Elektromobilita je naprostý nesmysl, slepá ulička, zbožné přání ekologických snůlků a agresivní zlomyslnost zelených fanatiků, kteří chtějí dostat lidi z aut stůj co stůj. Lídři EU se samozřejmě vyznačují zbytnělým pocitem vlastní neomylnosti a ještě nikdy v historii Evropské unie žádné své selhání nepřipustili, natož aby se k němu veřejně přiznali. Daňové poplatníky to sice stojí biliony eur, ale jede se vesele dál. A je úplně jedno, zda jde o ekonomickou nesmyslnost eurozóny, která už dekády podsekává možnosti hospodářského růstu jednotlivých zemí, anebo o tragické selhání Schengenu, který ruku v ruce s organizovanou masovou migrací vnesl do Evropy barbarskou kriminalitu netušených rozměrů," říká pro ParlamentníListy.cz Petr Macinka, předseda strany Motoristé sobě.

Úsměvná ambice mít bezemisní velká dopravní letadla

Nepochybuje o tom, že jednou to bude úplně stejné s elektroauty a Zeleným údělem. „Nikdo si určitě žádný popel na hlavu nenasype a obyčejní lidé to jako vždy opět všechno pokorně zaplatí," neočekává žádnou sebereflexi od bruselské vrchnosti. Stejně tak je skeptický k tomu, že by přišel nějaký přelomový objev, který by skutečně převážil výhodnost na stranu elektromobilů nad vozy se spalovacími motory. „Objevy se dějí, ale technologický pokrok není možné úředně nadiktovat. Je směšné, když čteme, že do roku 2030 mají být připraveny na trh zaoceánské lodě s nulovými emisemi, což je součástí tzv. Green Dealu. Stejně úsměvná je ambice mít v roce 2035 na trhu bezemisní velká dopravní letadla," míní Petr Macinka.

Za mnohem méně úsměvný považuje fakt, že všechny tyto naivní představy - vyhlašované bez jakéhokoli realistického základu - jsou po schválení tzv. Evropského klimatického zákona právně závazné. „S trochou nadsázky je to totéž, jako bychom si závazně odsouhlasili, že od roku 2035 budou lidé moci cestovat již jen na létajících koberečích, bez ohledu na to, že je to dopravní prostředek z říše pohádek a fantazie. Ekonom Lukáš Kovanda před časem trefně poznamenal, že ‚kdo sešrotuje koňské povozy, když ještě nemá auta, musí chodit pěšky‘," připomíná předseda strany Motoristé sobě, jak bezhlavé je zavádění elektromobilů a zároveň plánovaná likvidace aut se spalovacími motory ze strany EU.

Změnit samotnou povahu baterie v elektroautě neumíme

Emisně nevýhodná výroba baterie do elektroaut se v tuto chvíli zdá neodstranitelnou zátěží. „Baterie elektrovozu je z principu stará 120 let. Stejně jako 50 let mluvíme o už už se blížící funkčnosti jaderné fúze, stále je nám na hony vzdálena. V baterii jde o chemickou reakci, můžeme ji zefektivnit, na úkor hmotnosti ji zlepšit proti požárnímu nebezpečí, ale ne změnit samotnou povahu. Bill Gates přiznává, že nemáme efektivní úložiště energie. Nejefektivnější úložiště ve velké energetice jsou

vlastně přečerpávací elektrárny. Nikoli nesmírně drahé baterie a 4x dražší úložiště v zeleném vodíku než v plynu," vysvětluje Milan Smutný.

Je zřejmé, že při pohledu do budoucna potřebujeme vycházet z výsledků vědy a techniky i technologické neutrality. „A zejména z toho, že pro nejefektivnější a nakonec pro všechny nejlepší řešení je svobodný trh a rozhodnutí zákazníků, kteří tak ohodnotí co nejlepší poměr ceny a užité hodnoty. Také je zde aspekt energetické bezpečnosti: Je přece absolutní nesmysl elektrifikovat rozsáhlé oblasti energetiky a jako v Německu i u nás si současně zavřít stabilní zdroje energie. Jaderná Francie, vodní Norsko, kombinace jádra a vody ve Švédsku, ale také už pěkný podíl jádra na Slovensku a Finsku ukazují cestu. Ale po 25letém zpoždění v budování jádra nemáme v Česku alternativu, než do doby spuštění nových – nejméně čtyř – velkých bloků se spoléhat na uhelné zdroje. Pokud nezničíme energetiku, ekonomiku i celou společnost," upozorňuje odborník.

Lidé musejí v následujících volbách opakovaně říct dost

Připomíná analýzu nejvyššího německého kontrolního úřadu, **Bundesrechnungshof**, který 7. března podrobil zdrcující kritice německou energetickou tranzici. „Ta vede k nestabilitě energetiky, neúnosným cenám energie, destabilizaci celé společnosti a nakonec i k necitlivému poškození životního prostředí. Němečtí auditoři také dali vysvědčení energetickým zdrojům: Spolehlivost solárních zdrojů rovná se nula procent, větrných šest procent a konvenčních (v Německu jen uhelné a plynové) 89 procent. Jestli jako dosud bude česká vláda kopírovat tento německý vývoj, čeká nás opravdu ekonomická a společenská katastrofa. A teď si představme, že by zelení šílenci chtěli elektrifikovat tanky a letadla," děsí se Milan Smutný.

Je evidentní, že Evropská unie má dlouhodobě našlápnuto velmi špatným a sebedestrukčním směrem. „Bojím se, že všechny dnešní otočky či zpomalení prezentované některými politiky jsou účelově činěny před volbami do Evropského parlamentu, ale pak se zase vše vrátí zpátky. Oni vědí, že lidé to nechťejí. Lidé jsou jim na obtíž. Jenže bez lidí to dlouhodobě není možné dělat, proto ta nedočkavost, proto ten obrovský tlak, který nastal na šílenou zelenou převýchovu celé evropské společnosti. Řešení to má jen jedno. Lidé musejí v několika následujících volbách opakovaně říct dost. Zároveň musí prohlédnout politické podvodníky, kteří jim lžou, že jsou na jejich straně, a vystavit jim stopku. Poznáte je snadno, zdiskreditovali se totiž úplně všichni, kteří jsou tam dnes. Je čas pro novou krev," dodává pro ParlamentníListy.cz Petr Macinka.

[ZDROJ](#)