

Vláda ČR programově připravuje občany na „zelenou“ chudobu

- editor007 | 22. června 2024

ČESKO: Odpovědná vláda vždy připravuje program na očekávané budoucí jevy ve společnosti, a proto vláda ČR již projednává opatření na předpokládané masivní šíření chudoby v důsledku realizace zelené dekarbonizační transformace české i unijní ekonomiky.

Dopravní chudoba je téma, jímž se v květnu na svém již třetím zasedání na půdě ministerstva životního prostředí (MŽP) zabývali vysocí úředníci MŽP a dotčených ministerstvech dopravy, místního rozvoje a průmyslu a obchodu a také představitelé dalších institucí i zelených neziskovek. Zápis, který 15. května schválil vedoucí oddělení politiky a strategií MŽP Jaroslav Kepka, zcela vážně počítá s tím, že zavedení dalšího typu emisních povolenek EU ETS2 od roku 2027 přinese navýšení chudoby obyvatelstva s tím, že tento orgán bude mít ambice řešit očekávanou „dopravní chudobu“.

Problémem je, že se zatím neví, kolik obyvatel Česka bude bídou postiženo. Společnost STEM odhaduje současný počet chudých lidí v Česku na 800 tisíc. Podle zprávy Powerty Watch 2023 je pod hranicí chudoby milion Čechů a další dva miliony se k této hranici blíží.

Bezmála 20 let působí v EU systém emisních povolenek EU ETS, které zatížily zvláštními daněmi ceny energie a produkci těžkého průmyslu a jež do tří let zřejmě ekonomicky zničí produkci elektřiny a tepla z uhlí (bez reálné náhrady!). Tyto povolenky stály klíčově za explozí cen elektřiny a plynu a tím také inflace. V roce 2023 byl Brusel uzákoněn a do národní legislativy členských států EU převeden další systém zelených daní oddělený od stávajícího systému, tzv. ETS2. Bude pokrývat a řešit emise CO₂ ze spalování paliv v budovách, silniční dopravě a dalších odvětvích, tedy především dosud povolenkami nedotčený malý průmysl.

Systém nových povolenek má být plně funkční až v roce 2027, nicméně od roku 2025 započne monitorování a vykazování emisí. Stejně jako ETS, i ETS2 bude fungovat s vyhrazenou rezervou. Jinými slovy, Evropská komise si vyhradila právo manipulovat s objemem povolenek na trhu, aby byly patřičně účinné. I když Komise uvádí, že chce zajistit, aby cena povolenky nepřesáhly 45 eur (v cenách roku 2020, tj. očištěné o inflaci), máme jasný precedent ze systému prvních povolenek ETS. Jejich cena se původně uvažovala v rozmezí 5 až 20 eur, ovšem nedávno vystoupaly i nad 100 eur, s dnešní cenou (kvůli ekonomické recesi v řadě zemí EU včetně Česka) kolem 75 eur za tunu CO₂.

A na co se můžeme tedy v roce 2027 „těšit“? Emisní povolenka zatíží bydlení všech, kdo topí nejen uhlím, ale i zemním plynem. O kolik? Hovoří se o dodatečných 200 korunách za MWh plynu, když dnešní velkoobchodní cena samotné komodity je kolem 1000 Kč.

Zelená žebračka

A nyní se dostáváme k tomu, proč čtyři ministerstva vlády ČR vážně řeší očekávanou dopravní chudobu milionů Čechů. Podstatně výraznější zásah do hospodaření každé rodiny a do zvýšení cen všech produktů a služeb bude zatížení výrobců benzínu a nafty. Ti samozřejmě přenesou tyto náklady v ceně pohonných hmot na spotřebitele. Zatím se uvažuje asi o 3 korunách navíc ke stávající ceně benzínu a nafty, tedy o 150 korunách navíc - na jednu 50litrovou nádrž auta padne na oltář dekarbonizace EU. Ovšem racionální pesimisté hovoří až o takovém zatížení cen PHM, že by mohl znamenat výslednou cenu 70-75 korun za litr. To by zcela jistě znamenalo, že automobil se zase

stane luxusním zbožím jen pro nejbohatší. Navíc pohonné hmoty zdraží všechny služby, veřejnou i nákladní dopravu. To, že se zvýšené dopravní náklady projeví v prudkém růstu cen potravin a dalších druhů zboží a služeb, je nabíledni. Rostoucí inflaci tak znovu postavíme uvítací slavobránu.

Když Česko důsledně realizuje program nových emisních povolenek, pak si bude moci milostivě sáhnout na peníze, které z těchto povolenek vybere Evropská komise a z nichž za finanční účasti členských zemí vytvoří Sociálně klimatický fond. V letech 2026 až 2032 chce komise pro chudé Evropany rozdělit částku 86,7 miliardy EUR, tedy asi 2,2 bilionu korun. Když si připustíme, že by nějakou formu pomoci mohlo reálně potřebovat 120 milionů ze 450 milionů obyvatel EU, tak za uvedené sedmileté období pomoci je to měsíčně 215 korun na osobu. Kolikpak litrů benzínu po jeho emisním zdanění to bude? Vítejte ve společnosti, která vám speciálními zelenými daněmi vezme 100 korun a pak některým vrátí padesátku, možná ani ne dvacku v podobě zelené žebračky.

A jaké zatím sdílejí dotčená ministerstva vlády ČR a zelené neziskovky recepty na dopravní chudobu? Samozřejmě půjde o miliardové dotace (vybrané z emisních povolenek) a samozřejmě se bude muset jasně vymezit kategorie českého dopravního chudáka, protože takový nuzný člověk má mít nárok na velkou slevu na jízdném ve veřejné hromadné dopravě. Při 800 tisících dotčených lidí se náklad na slevu odhaduje na 6,4 miliardy ročně, násobte si tuto částku v případě očekávaného nárůstu chudých Čechů po roce 2027.

Jak se píše v návrhu opatření, „na hromadné dopravě bude do značné míry závislá velká část obyvatel ČR, zejm. ve venkovských a periferních regionech. Od r. 2027 hrozí výrazné zhoršení dostupnosti z důvodu zvýšení celkových nákladů přepravy osob a bude potřeba zajistit adekvátní formy přímé podpory (sleva na jízdném), abychom předešli negativním důsledkům, které zvýšené ceny za dopravu mohou na zranitelné skupiny obyvatel mít“.

Na nákupy na kole

Jeden z návrhů uvažuje, že každá z více než 6 000 obcí v ČR by z dotací získala elektrické kolo, které by používal tamní obecní/městský úřad a dle speciálně vyvinutého softwaru by ho sdíleli dle elektronického rozdělovníku místní obyvatelé. Náklad na dotaci: 300 milionů. V zápise ze schůze je vznesena obava, že „...rozvoj cyklodopravy nepomůže mladým rodinám s dětmi“. A hlavně, konstatuje se v zápisu, „podpora využívání elektrokol přispěje k dekarbonizaci dopravy“. V návrhu opatření se konstatuje, že „operativní cyklistická doprava dokáže efektivně realizovat cestu v odlehlých regionech. Kromě bezpečné cyklistické infrastruktury je třeba občanům nabídnout pro sdílení jízdní kola a prostředky tzv. mikromobility.“ Jak se dále uvádí, „v cíli služeb, včetně bodů napojení na veřejnou dopravu, je nutné zajistit bezpečnou úschovu kola s možností dobíjení elektrokol“. Jak vidno, bystrý státní úředník myslí i na realitu Česka s rozšířeným kradením e-kol. No a hlavně se těšme na velký víkendový či předvánoční rodinný nákup na kole v zimní slotě...

Ve všech navrhovaných dokumentech řešících dopravní chudobu se mimořádný důraz klade právě na dopravu na kole. Jak se říká v návrhu řešení, „operativní cyklistická doprava dokáže efektivně realizovat cestu v odlehlých regionech, a to na obyčejném kole do vzdálenosti až 10 km, na elektrocole až 20 km. Stávající silnice jsou ale často nebezpečné, a tak je potřeba realizovat bezpečnou dopravní síť pro cyklistickou dopravu. Týká se to zejména výstavby, modernizace a rekonstrukce cyklistických komunikací sloužících k dopravě do zaměstnání, škol, za službami a k zastávkám veřejné dopravy. Dále se to týká výstavby, modernizace a rekonstrukce cyklistických komunikací na hlavních dopravních cestách cyklistické dopravy v ČR.“ Odhad nákladů na další dotované cyklostezky: 5 miliard korun.

Další z návrhů - a zde je jistě vidět také vliv člena pracovní skupiny a samozvaného šéfa asociace elektromobility Lukáše Hataše, kdy každá obec má dotačně získat elektromobil. Kdyby každá obec

měla získat elektromobil Tesla, jehož ojetou verzí pan Hataš hrdě jezdí, pak se bavíme opět o více než 6 miliardách dotací. A co se praví o dotačně zaplacených e-autech na každém obecním/městském úřadě? „Podpora využívání sdílených elektromobilů přispěje k dekarbonizaci dopravy, přičemž tyto dopravní prostředky budou ve srovnání s privátními auty více využívány.“ Regiony s omezenou dopravní obslužností by za náklady až 2 mld. korun měly dostat malé elektrobuses, kus bratru za dva miliony.

Samozřejmě se bude muset miliardami dotovat emisními povolenkami ETS 2 od roku 2027 prudce zdražená nafta. Napřed sice všem z nafty a benzínu vybereme emisní miliardy navíc, ale veřejné dopravě v autobusech a vlacích bude podle českých vládních úředníků nutno naftu dotovat dosud nevyčíslenými miliardami korun včetně nových provozních dotací.

„Užívej, nevlastni“

V návrhu řešení se také (všimněte si neotřelých jazykových výrazů) navrhuje, že problém mobility a dopravní chudoby se „dá řešit prostřednictvím sdílené mobility, která umožňuje být mobilní každému, kdo nemá vlastní automobil. Klíčovou myšlenkou tohoto konceptu je ‚užívej, nevlastni‘. Do sdílené mobility lze zařadit veřejné systémy sdílených jízdních kol, sdílených elektrokoloběžek a elektrických mopedů, sdílených aut včetně elektromobilů, sdílené jízdy nebo sdílená nákladní doprava. Nové nabídky v oblasti mobility jsou především v kombinaci s veřejnou dopravou skvělým řešením pro první a poslední kilometr, což některé z uživatelských skupin mohou využít zejména pro intermodální řetězení cest.“ Jak vidno, čeští vládní úředníci jsou otevřeni i idejím takových světových zelených vůdců, jako je mnohonásobný německý milionář, zakladatel a provozovatel Světového ekonomického fóra v Davosu klíčových světových osobností a miliardářů Klaus Martin Schwab. Ten prohlašuje, že lidé budou šťastni, když nebudou nic vlastnit. Tedy zřejmě až na malou skupinku světové elity, které musí toto dobro po světě rozšiřovat, se sebezapřením i ve svých vysoce emisních soukromých tryskáčích.

Mezirezortní skupina má v programu o řešení dopravní chudoby další zasedání 11. září, takže uvidíme, s jakými novinkami přijde.

Kdyby občanům ČR ještě zbyly nějaké peníze, i tak nebudou stačit mimo jiné na cestování, protože Evropská komise tvrdě emisně zdaní nejen lodní, ale i leteckou dopravu. Jak na tom bude jih Evropy bez masové turistiky, to zase asi vyřeší obrovské přerozdělování a také tisk nových peněz na dluh. A to nejen Řecko, ale také Itálie a Francie nezvládají své zadlužení už nyní. Navíc Brusel zavede od ledna 2026 uhlíkové clo na dovoz všech produktů, které se kvůli tvrdé zelené tranzici v čím dál větší míře přesouvají jinam, hlavně do Číny. Takže komodity jako ocel, cement či umělá hnojiva citelně zdraží. Nedávno ohlásila Evropská komise, že od počátku července zvýší současná cla na čínské elektromobily o dalších až 38 %. Přece není možné, aby Číňané nabídli evropským zákazníkům elektromobily o třetinu až polovinu levnější než evropské automobilky.

Současný podíl zemí EU na světových emisích CO₂ činí asi 7 % a do roku 2050 má být toto společenství emisně neutrální. Nic na tom nemění fakt, že například Čína zprovozuje v průměru každý týden dvě nové velké uhelné elektrárny. Její podíl spolu se státy jako Indie, Indonésie a Vietnam na světových emisích roste nejen procentuálně, ale i absolutně, což platí pro celý rozvojový svět, který vidí ve všestranném využívání uhlí, ropy a zemního plynu naprosto nezbytnou cestu k prosperitě po vzoru Západu. Ale náš eurounijní zelený svět je podle klíčových zastánců a protagonistů zelené ideologie přece cíl, pro který stojí za to i prudce zchudnout. Nebo ne?

Když autor tohoto komentáře byl dospívajícím mladíkem, vládl v Česku (ČSSR) režim, který sliboval, že nastupující generace ve „vyspělé socialistické společnosti“ se budou mít lépe. Nyní máme v EU i v národních vládách politiky, kteří v zájmu údajné spásy planety před klimatickou změnou chtějí

nechat současné i budoucí generace prudce zchudnout.

Ideologie Green Deal a její realizace v legislativním balíčku Fit for 55 nemá v naprosto iracionálním uspěchaném programu zelené revoluce k dispozici reálné a efektivní výsledky vědy a techniky, které by to „zařídily“ bez zničujícího zásahu do peněženek. Takzvané zelené zdroje energie, jako sluneční a větrná, jsou dle investorské analýzy Bank of America nejdražší a vlastně i nejméně ekologické a budou fungovat jen za podmínky „věčných dotací“. Dosud neexistují efektivní a cenově přijatelná úložiště energie, jimiž současné nesmírně drahé baterie či zelený vodík zatím být nemohou. Navíc historie prokázala, že nejlépe o životní prostředí pečují ekonomicky zajištění a informovaní lidé, chudáci na péči o přírodu čas a prostředky nemají.

Naše převládající ideologie světlých zelených zítřků tak nabývá sociálně-ekonomicky hodně temné podoby. Zdá se ovšem na postupných výsledcích zejména národních voleb, že pro voliče je takový vývoj nepřijatelný. V demokracii ještě jako uvědomělí voliči šanci na revizi této zničující ideologie stále ještě máme.

AUTOR: Milan Smutný

[ZDROJ](#)