

Zazvonil zvonec a pohádkám o čisté elektromobilitě v EU je konec

- CZ24 News | 11. března 2024

EU: V pondělí večer 4. března vybuchla v sídle EU v Bruselu bomba, aniž by si toho klíčová média všimla: Evropský parlament přijal na návrh Evropské komise usnesení, že elektrické auto není automaticky klimaticky neutrální auto.

Ideologicky prosazovaným e-autům tak zazvonil v EU umíráček.

Rozhodnutí poslanců EU předcházelo „překvapivé“ zjištění Evropské komise (EK), že do emisní bilance čistě elektrických aut (BEV) se musí započítat celý životní cyklus auta včetně velmi emisně šeredné bilanční výroby baterie, ztráty z provozu jako i fakt, že většina elektrických aut má svůj výfuk vlastně v uhelné elektrárně. Totiž že v energetickém mixu většiny evropských zemí převládá výroba elektřiny z uhlí a plynu. Příkladně v takovém Polsku ze 70 %, v Česku z poloviny a v deklarovaně zeleném Německu ze 40 procent. O čem se přitom příliš nemluví, je skutečnost, že zatím neexistuje spolehlivá, efektivní a cenově dostupná recyklace baterií jako typicky nebezpečného odpadu. Přitom Frans Timmermans v roce 2022 za návštěvy v Praze tvrdil, že chudší země EU včetně Česka se „naučí mít elektromobily rády“, až k nim dorazí ze západu Evropy jako ojetiny. Ovšem možná podstatnějším bonusem by bylo, že bohatá část EU nemusí řešit složitou recyklaci baterií...

Zprávu, kterou bez pozornosti velkých médií včetně týmu českých zpravodajců v Bruselu přinesl internetový portál a videokanal [rakouského listu Neue Kronen Zeitung](#), doprovodila tabulka emisí dle zdrojů. Nejlépe tak emisně vycházejí tradiční spalovací auta na benzín a naftu, eauta obsadila předposlední místo, když emisně nejhorší je dle tohoto hodnocení pohon na tzv. šedý vodík vyráběný ze zemního plynu. Vedení EU tak obrací svou dosavadní politiku prosazování nulových emisí ve prospěch elektromobilů o 180 stupňů. To je začátek konce slepé sázky na elektromobilitu, která byla, je a bude ovšem spojena s obrovskými zmatky a zejména s astronomickými náklady.

Kdyby si Evropská komise byla bývala včas nastudovala analýzu bruselského think-tanku Green NCAP či studii českých vědců, strojních inženýrů a pedagogů Jana Macka a Josefa Morkuse z ČVUT, která se se závěry bruselských kolegů shoduje, skoro zadarmo by unijní lídři a jejich poradenské týmy zjistili, k čemu museli dojít. Hlavně kvůli špinavé emisní výrobě baterie se běžný elektromobil benzínovému autu emisně vyrovná až po ujetí 150.000 km, v případě dieselového po více než 200.000 km.

Přitom právě sázka na eauta byla doslova perlou v koruně zelené ideologie, kterou si tak horlivě nasadil a prosazoval tehdejší místopředseda Evropské komise a guru Green Deal Frans Timmermans. Ovšem pod dojmem oslabování této politiky v řadě zemí EU loni Timmermans z prestižní funkce doslova utekl a vrátil se do nizozemské parlamentní politiky. Zákaz výroby a prodeje nových aut se spalovacími motory ve prospěch tvrdě prosazovaných a dotovaných elektroaut přitom Evropský parlament schválil teprve loni v polovině února, když mu k tomu k úžasu F. Timmermanse umetlo předtím aktivně cestu i předsednictví ČR v Evropské radě v druhé polovině 2022. Stačilo z českého pytláka udělat evropského hajného. Zákaz byl pak posléze díky iniciativě řady zemí i osobní roli europoslance za ČR Alexandra Vondry částečně zmírněn s tím, že spalovací motory mohou zůstat, budou-li je pohánět e-paliva. Hlavně za jejich zkušební výrobou se do Chile teď vydává ministr průmyslu a obchodu ČR Jozef Síkela. No je to nepochybně důležitá státní cesta přes půl světa, i když doma v Česku hoří jedno téma v energetice za druhým.

Nyní tedy v elektromobilitě obrací šéfka EK Ursula von der Leyenová ostře kurs opačným směrem. Už 21. února zdůraznila, že zákaz spalovacích aut se v roce 2026 dle rozhodnutí Komise přezkoumá a zreviduje. Nyní jde ovšem v čele Komise a se souhlasem Evropského parlamentu mnohem dále, když podle emisního shrnutí by vlastně plně elektrická auta měla být na pranýři. Co je v pozadí tohoto obratu, na němž laik žasne, odborník se dívá a občan se rozčiluje nad tancem euromiliard?

V první řadě jde o voliče a volby. Von der Leyenové se ve funkci „nejmocnější ženy Evropy“ zalíbilo natolik, že chce po červnových volbách do Evropského parlamentu pokračovat jaké předsedkyně EK dalších pět let. Přitom do orgánů EU byla ze své domovské německé CDU tato vzděláním gynekoložka a ekonomka očividně vykopnuta pro neschopnost a dramatické selhání zejména ve funkci ministryně obrany Německa. Na svých posledních pět let prosazování zelené agendy chce nyní zapomenout a zalíbit se co nejvíce voličům. I těm pravicovým, na něž politička deklarovaně konzervativně pravicové CDU v minulých letech dokonale zapomněla, zato vůle k moci se u letos 66leté političky zásadně posílila. Nás, kdo četli román Jak chutná moc od Ladislava Mňačka o komunistickém tajemníkovi, to ale nepřekvapí. To, co šokuje a je zoufalým vysvědčením nefunkční demokracie ve vedení EU, je, že vlastně zatím proti Leyenové nestojí žádný relevantní protikandidát. Proto ji nyní na kongresu v Bukurešti její domovské unijní frakce, Evropská lidová strana, se souhlasem 80 % delegátů do funkce nominovala. Jde o politický oportunismus, „pragmatismus“ nebo tvrdě řečeno o politickou prostituci, za níž nestojí žádné hodnoty a jen záruka dalších 5 ztracených let pod vedením této Němky? Ovšem nakonec bude rozhodovat o volbě nového předáka Komise všech 705 europoslanců, kdy dle analýz se očekává přesun politické váhy Evropského parlamentu silně doprava. V minulých volbách vyhrála von der Leyenové s miniaturní většinou pouhých devíti hlasů.

Další snahou politiků EU je nějakým způsobem zbrzdit obrovský nástup Číny v elektromobilitě a dalších oblastech zelené tranzice s nízkými čínskými mzdami i výhodou laciné energie převážně z uhlí a kontrolou klíčových zelených technologií a surovin po celém světě. Zoufalí šéfové automobilek v EU přitom dokonce sahají k tak absurdnímu prostředku, jako nabízet své budoucí „levné“ modely BEV a tím odrazovat od koupi svých stávajících modelů. EU v rozporu s pravidly Světové obchodní organizace (WTO) zvažuje zavedení vysokých cel na čínská auta, nebo jako Francie dotuje jen evropskou produkci. Podstatou ovšem je, že kvůli drahé baterii, jejíž 77 % objemu výroby ve světě produkuje Čína, nedokáží evropské automobilky vyvinout a vyrobit opravdu cenově dostupný menší vůz v požadovaném výhodném poměru cena-užitná hodnota, který by dal smysl jako městský či předměstský vůz s omezením lokálních zplodin. Místo toho chtějí přesvědčit zákazníky lepším dojezdem, kvůli němuž ovšem musí produkovat nesmyslně velká, a tedy i drahá dvoutunová a těžší monstra s baterií o váze 500 a více kg.

Celý koncept politicky násilně prosazované elektromobility byl postaven na dotacích. Jak trefně poznamenal německý ministr financí za liberální FDP Christian Lindner, za peníze německých datových poplatníků se utratilo do 18. prosince 2023, do [ukončení dotací na elektromobily](#), v přepočtu přes 250 miliard korun, aby si bohatí Němci mohli s dotací koupit elektromobil jako 2. či 3 vůz do rodiny. Lindner, který je ovšem ve vládní koalici slabou vahou proti socialistickému kancléři Olafu Scholzovi a ministru hospodářství a ochrany klimatu za Zelené Robertu Habeckovi, dotace sám nezařízl, fakticky k jejich konci přispěl až Spolkový ústavní soud, který vládě kvůli dluhové brzdě loni zakázal navýšit dluh Německa o dalších 60 miliard eur (přes 1,5 bilionu korun) na zelenou politiku. I přesto už dluh Německa s 65 % vůči HDP o pět procent překračuje maastrichtská kritéria. Další miliardy eur dosud utrácí na dotaci podporu BEV mj. Francie a Itálie.

Česko teď poskytne podnikatelům na zakoupení asi 4500 e-aut velkorysých 200 000 korun na auto, přičemž české dotace BEV mají začít v době, kdy se nad jejich údajnou panenskou emisní čistotou smráká. Také usilovná [nová snaha o obří baterkárnu](#), tentokrát místo u Plzně na severu Moravy u Dolní Lutyně, nyní opět halasně vyhlašovaná vládou ČR, kdy se o mimoevropském investorovi zatím

nic neví, zato se už ví, že přijde na 200 miliard korun. Teď se zřejmě licituje o to, kolik miliard vláda premiéra Petra Fialy přidá zahraničnímu majiteli jako dotaci a k tomu obří pozemek asi i zdarma. Co takhle se pozeptat napřed v Bruselu, zda nebude tato investice zcela zbytečná? Někdy se ovšem zdá, že Česko jako historické České království je stále obklopeno nepropustnými temnými hvozdy, tentokrát informačními.

Evropská komise a parlament nemohly nezaznamenat obří problémy evropského autoprůmyslu s elektromobilitou. Kdysi pýše celého průmyslu EU prostě došel dech s konceptem prodeje s pomocí vysychajících státních dotací, jimiž chudí spoluobčané svými daněmi podpořili nákup e-aut bohatými zelenými snoby a firmami plnící si ESG kritéria. Nyní prý EU evropskému autoprůmyslu s 13 miliony zaměstnanců a klíčovým podílem na ekonomice celého společenství (v ČR tvoří 10 % HDP a čtvrtinu exportu) takto vytvoří nová kritéria „pro technologickou neutralitu a budoucí orientaci“ autobyznysu.

Ve skutečnosti ovšem šefové automobilek v EU, kterou v roce 2026 kvůli novému objevu emisně špinavých elektromobilů nepochybně čeká definitivní zrušení zákazu spalovacích aut po roce 2035, nyní skoro zoufalstvím tloučou hlavou do stolu či o zeď. Zvláště ti, kdo vsadili na exkluzivní budoucnost elektromobility nejen všechny plány, ale stamiliardy proinvestovaných eur – nyní už zcela jistě nevratných. Ostatně nedávno vyhrála prestižní soutěž v USA o nejzelenější automobil hybridní Toyota se spalovacím motorem. Budou automobilky z obav z bankrotu žádat o podporu své národní vlády i EU, budou se nesmyslně poskytnuté dotace vracet? Bude firma Tesla kasírující miliardy dolarů a eur za prodej emisních povolenek muset tyto peníze vracet, když její auta jsou nakonec vysoce emisní? Dokonalý rozvrat a chaos v podání bruselské byrokracie, která tak usiluje o vznik superstátu EU.

Očekávaný konec násilně politicky a ideologicky prosazované elektromobility jako flagrantní příklad eurousijního opuštění zdravých mechanismů svobodného trhu a přechod na byrokratické regulace je současně počátkem eroze a tvrdé revize ideologie Green Deal a její realizace v legislativním balíčku Fit for 55. Všechny jeho části, příkladně solární a větrná energetika, emisní povolenky, zemědělské regulace atd., totiž neobsahují žádné studie v celém životním cyklu, ani analýzy dopadů. Šéfka Leyenová a její kancelář dle svědectví kolegů z obavy z nezvolení dává sama a bez konzultace s jinými komisaři pokyny k pozastavení a revizi klíčových zelených politik. Ovšem jak říká kovaný politik, nikdo vám na světě nedá tolik, co já vám mohu slíbit. A tak kromě již tvrdě protestujících zemědělců by se neměly ani další desítky milionů občanů EU nechat ukolébat sliby, že se jim v zájmu plnění ideologických cílů světlých zelených zítřků už tolik nebude snižovat životní úroveň. Proto i 21 europoslanců nově zvolených počátkem června za Českou republiku bude mít svou velkou váhu a význam. K eurovolbám proto musí dorazit maximum českých voličů.

Pohádkám mohou a pro formování svých charakterů asi i mají věřit děti, zvláště těm s dobrým koncem. Manipulativní a vylhané pohádce o čisté mobilitě s pomocí elektromobilů zazvonil zvonec. Je dobře, že už brzy přijde konec, i když stejně jako v budoucí trpce poznané realitě jiných ideologicky formovaných politik zelené tranzice to bude hodně ekonomicky i sociálně bolet. Jen špičkově manažersky placení politici EU stále nenesou žádnou odpovědnost. Kromě politické, a to je vlastně protimluv.

AUTOR: Milan Smutný

ZDROJ: Blog iDnes