

Chcesz kupić samochód? Unia nie pozwoli!

29 września 2023

„Nie ma widoków, aby na źródłach odnawialnych, wiatrakach czy elektrowniach wodnych, zapewnić energię elektryczną, na którą już teraz jest zapotrzebowanie w Polsce, a co dopiero, kiedy wzrośnie ono stukrotnie czy więcej ze względu na samochody elektryczne. To są niewyobrażalne inwestycje” – mówi Michał Pytel, politolog zajmujący się instytucjami unijnymi oraz współautor „Encyklopedii Antykultury”, w rozmowie z Jakubem Zgierskim.

– Jak dowiadujemy się z oficjalnych dokumentów Unii Europejskiej, po 2035 roku co do zasady nie będzie można kupić i zarejestrować nowego auta spalinowego. Ja może jeszcze zdążę...

– Nie ma woli ludu, zatem trzeba ten lud uświadamiać. Mamy z tym właśnie do czynienia. Trzeba nam uświadamiać, że mimo tego, iż jeździmy samochodami spalinowymi i latamy samolotami na wakacje, to tak naprawdę tego nie chcemy. Ta wola ludu jeszcze nie istnieje, więc eurokraci z Brukseli, federaliści, którzy prowadzą nas ścieżką do wspólnego, europejskiego państwa, wiedzą od nas lepiej. Od 2035 roku auta spalinowego w Unii Europejskiej nie zarejestrujemy, a od 2050 roku Europa, według planu Fit for 55, ma stać się pierwszym totalnie neutralnym dla klimatu kontynentem na świecie. Taki jest cel. Za kilkadziesiąt lat tak ma właśnie być. W tym kierunku zmierzamy.

– Będzie jednak od tej zasady wyjątek, który przeforsowali Niemcy! Dozwolone pozostaną te samochody benzynowe, które będą zasilane ekologicznym paliwem. Takim, przy którego produkcji odzyskuje się dwutlenek węgla z atmosfery. To paliwo nie jest jeszcze masowo produkowane, ale za 12 lat sytuacja może być

już inna. Znając życie, pewnie to Niemcy będą je produkować. Po 2035 roku będzie można kupić tylko nowe samochody elektryczne i wodorowe. Oczywiście tradycyjne auta spalinowe nie zostaną zakazane. Nie będzie można ich kupić, ale dalej będzie można nimi jeździć. Niektóre miasta będą coraz częściej zakazywały nimi wjazdu, czyli to będzie taki – można powiedzieć – miękki totalitaryzm. „Tylko” zakazywanie wjazdu, czyli teoretycznie możesz używać, ale w praktyce masz mało możliwości, aby realnie korzystać z tego prawa.

– Moim zdaniem to kłóci się z wolnościami wpisanymi do polskiej Konstytucji, która gwarantuje nam wolność przemieszczania się. Teraz już w największych miastach są strefy, do których nie można wjechać starym dieslem. Ktoś się tutaj powinien zastanowić, może konstytucjonalista, który jest bardziej biegły w tym temacie, ale w moim przekonaniu to się kłóci z ustawą zasadniczą. Dlaczego posiadając jeden samochód, mogę gdzieś się udać, a posiadając drugi, już nie mogę? Już teraz trzeba to rozważyć. Natomiast to, co mówisz – po 2035 roku będzie można jeździć samochodami spalinowymi, ale to jest obliczone tak, aby już po 15 latach, w tym 2050 roku, Europa była całkiem neutralna klimatycznie.

– Czy da się to w ogóle zrobić? Patrząc na twarde dane, statystyki...

– Na tę chwilę jest to niemożliwe. Weźmy pod uwagę, że obecnie – to są dane na koniec 2022 roku – po polskich ulicach i drogach przemieszczało się ok. 20 mln samochodów, z czego w pełni elektryczne były bodajże 42 tys. Więc wyobraźmy sobie, jaką drogę należałoby przebyć w ciągu kilkunastu lat, aby zastąpić 20 mln samochodów tymi autami elektrycznymi. Średnia cena nowego samochodu elektrycznego jest o jakieś 100 tys. zł większa niż nowego spalinowego. To są dokładne dane: 160 tys. zł kosztuje średnio kupowany w Polsce nowy samochód, a taki sam elektryczny – 260 tys. zł. Dodam więcej – gdzie będziemy te samochody elektryczne ładować? W tym momencie w Polsce jest ok. 3 tys. stacji publicznie dostępnych, w których można

ładować samochody, a dostarczają one łącznie niecałe 6 tys. możliwości podpięcia się. Powiedzmy, że do 2050 roku będziemy potrzebowali kilku czy kilkunastu mln takich punktów. Ile taki samochód się ładuje? Ile to wszystko kosztuje? To są podstawowe pytania. Jakby sięgnąć trochę głębiej, to okazuje się, że jeśli taki samochód chcemy naładować szybko, bo jesteśmy w dłuższej trasie, to owszem – są te sprawne ładowarki zasilane prądem stałym. One ładują naprawdę szybko, ale to jest bardzo droga usługa. Jeżeli jest się posiadaczem samochodu elektrycznego, ale nie ma się wykupionego abonamentu na danej stacji na ten szybki prąd, to łącznie wychodzi drożej, niż jakby tankować benzynę czy diesla. Dołożę jeszcze jedną rzecz. W Polsce mamy ten miks energetyczny, gdzie wciąż ponad 70 proc. energii elektrycznej powstaje ze źródeł paliw kopalnych. Są to węgiel kamienny i brunatny oraz gaz. Przecież elektrownie, które są zasilane w ten sposób, emitują dwutlenek węgla do atmosfery. Więc co z tego, że nie będzie samochodów spalinowych w miastach, jeżeli kopalnie funkcjonujące na obrzeżach zostaną zmuszone do zwiększenia swojego wydobycia – a elektrownie do zwiększenia mocy – w celu napędzenia tych wszystkich elektryków?

– Chyba że się te kopalnie i elektrownie rozwali...

– Nie ma widoków, aby na źródłach odnawialnych, wiatrakach czy elektrowniach wodnych, zapewnić energię elektryczną, na którą już teraz jest zapotrzebowanie w Polsce, a co dopiero, kiedy wzrośnie ono stukrotnie czy więcej ze względu na samochody elektryczne. To są niewyobrażalne inwestycje. Nie podejmę się oszacowania kwot, które jako społeczeństwo będziemy musieli wyjąć z naszych kieszeni, żeby zmienić coś, co póki co dobrze działa, tylko po to, aby działało niby jeszcze lepiej, bo rzekomo bezemisyjnie.

– Ale jak włączymy Global Carbon Atlas, czyli statystyki, gdzie wytwarza się najwięcej tego CO₂, to bezkonkurencyjne są Chiny – na 1. miejscu. Potem mamy Stany Zjednoczone, Indie, Rosję, Japonię, Iran i na 7. miejscu dopiero Niemcy, z czego

jednostek MtCO₂ (ton metrycznych) przypada im tylko 675. Z kolei Chiny to jest ponad 11 tys. jednostek. Jaka to jest skala? Dalej na liście nie ma europejskich krajów, dopiero 17. jest Wielka Brytania, 18. Włochy, a 19. my – Polska. Jak się spojrzy dokładnie, to Europa nie odpowiada nawet za 10 proc. globalnej emisji CO₂. Co jeszcze istotne, w przyrodzie nic nie ginie. Jeżeli europejski przemysł de facto wyprowadza się do krajów Trzeciego Świata, to nie zmniejsza to globalnej emisji – ona rośnie w innych regionach, a przy okazji w krajach, do których trafiają te fabryki, degraduje się środowisko naturalne. W takim układzie Zachód wizerunkowo wypada lepiej, ale nic poza tym.

– Ten proces ma oficjalną nazwę: ucieczka węgla. O tym się uczy na uniwersytetach. Jeśli mamy rozmawiać poważnie – to dobrze, że Europa chce dbać o planetę, ale zastanówmy się, gdzie jesteśmy moralnie. Produkcja była przez dziesięciolecia przenoszona z Europy do rozwijających się krajów Wschodu. Ludzie żyjący w biedzie mogli pracować za głodowe pensje i być wykorzystywani, bo w sumie nie mieli innej opcji. To niosło ze sobą konsekwencje, o których nie możemy zapominać. Gdyby przemysł pozostał na Starym Kontynencie czy w Stanach Zjednoczonych, to mógłby mieć mniej szkodliwy charakter. Podejrzewam, że prędzej założy się na kominy filtry przeciwwemisyjne w Unii Europejskiej niż w Chinach. Problem polega na tym, że największe gospodarki na świecie, typu Chiny, Indie czy Brazylia, wcale nie przejmują się jakąś emisją CO₂. Jako całość ta „zielona” polityka UE okazuje się bezsensowna, chyba że jej celem nie jest ochrona środowiska, tylko coś innego, właśnie np. sięganie głęboko do naszych portfeli i sprawienie, że jako tacy będziemy bardziej zależni od polityków, również – a może przede wszystkim? – tych zasiadających w Brukseli.

– To jest uzależnianie słabszych krajów od centrali: Niemiec czy oficjalnie Brukseli. Mówiło się o tym wielokrotnie, zanim wybuchła wojna na Ukrainie. Niemcy od dawna wzmacniali swoją

pozycję, która polegała na tym, że mieli rurę z gazem, a jednocześnie sprzedawali jakieś elektryki czy zieloną energię. Oczywiście w tym układzie węgiel jest do wycięcia. Wszystkie kraje miały być uzależnione od dostaw gazu i nowych technologii. Chodzi o to superpaństwo, presję pod jeszcze ściślejszą integrację.

– Zresztą ten absurd trwa, a to tylko jego kolejna odsłona. W latach 70. intensywnie działał Klub Rzymski, w ramach którego intelektualiści pisali „przełomowe” raporty. Uczyłem się o nich na studiach – to były takie prognozy, że do końca XX wieku wyczerpią się światowe zasoby ropy naftowej i wszystko skończy się totalnym kataklizmem. Z tego względu już wtedy promowano zrównoważony rozwój, aby chronić ludzkość. Przewidywania okazały się błędne, bo ropy jest wciąż całkiem sporo, cały czas ją eksploatujemy, i to pomimo wzrostu ludności na ziemi.

– Z jakiegoś powodu Greta Thunberg nie protestuje przeciwko ropie naftowej z Arabii Saudyjskiej...

– Tak się złożyło, że w tej sprawie nie protestuje. Zresztą ona też jest kolejną odsłoną na tym łańcuszku absurdów. Parę lat temu, gdy zaczynała swoją działalność, zapowiadała, że w tym roku świat się skończy. Jak wszyscy widzimy, jakoś do tego nie doszło.

– Dziękuję za rozmowę.

Z Michałem Pytlem rozmawiał Jakub Zgierskim

Źródło: [NCzas.com](https://nczas.com)