O elektroauta celosvětově už není zájem, nikdo je nechce, pokud nejsou dotována

radiouniversum.cz/turek-filip-2d-o-elektroauta-celosvetove-uz-neni-zajem-nikdo-je-nechce-pokud-nejsou-dotovana/

Filip Turek Díl 2/3

Text 28.4.202432 min Přehrát
#Ideologie
Příběh výroby aut v Evropě připomíná momentálně pohádku o království, kde se jednoho dne král rozhodne, že rozmazleným poddaným sebere živobytí. A přestože v reálném světě sílí hlasy, že plný přechod na elektromobily není možný, a dokonce se začal zpochybňovat grandiózní plán zakázat úplně spalovací motory, tak přesto Green Deal dál válcuje evropský průmysl. O postupné likvidaci kdysi kvetoucího odvětví, na němž je v Evropě stále závislá nemalá část obyvatel, jsme s automobilovým znalcem a závodníkem Filipem Turkem mluvili v předchozím díle, kde mimo jiné hořce konstatoval: „Firmy, které tady fungovaly 200 let, které přežily Hitlera, přežily komunismus, teď zkrachovaly. A stoupenci Green Dealu tvrdí, že kdybychom to neudělali, tak by tady byla klimatická apokalypsa a všichni bychom uhořeli. A nikdo jim nemůže říct – vy lžete! – protože oni mluví o budoucnosti, která neexistuje, a o technologiích, které neexistují.“

Martina: Ty jsi Green Deal studoval?

Filip Turek: Samozřejmě.

Martina: Ty jsi ho četl?

Filip Turek: Ano.

Martina: Prosím tě, málokdy v životě narazíme na věci, které jsou čistě černobílé – odstínů šedé je na 200 – tak vidíš na Green Dealu alespoň něco pozitivního?

Filip Turek: Vidím na něm pozitivní věci – a teď tedy doufám, že to nikdo nevytrhne z kontextu. Ale celkově je to špatné v tom, že máme platit za emise, což je součást všech momentů Green Dealu, a těžko můžu pochválit představu, že emisní povolenky, které jsou nyní na úrovni korporací, budou emisními povolenkami pro domácnost, a nebudeš si moct zatopit v krbu, a budeš muset předělat svůj dům. Takže pokud bychom to hodně vytrhli z kontextu, tak součástí Green Dealu je ochrana spodních vod, ochrana řek, a ochrana jídla od zvířete, nebo od produkce zemědělství, až ke spotřebiteli, aby toto jídlo bylo bez pesticidů, bez chemikálií, aby zvířata byla v pořádku, a nebyla ve špatných podmínkách.

Martina: Jasně. Ale to by zase Evropská unie nesměla podporovat dotační politiku, a dovoz masa z Latinské Ameriky, a naše sedláky a chovatele nutit vybíjet dobytek.

Filip Turek: To je právě zase znovu socialismus. Zemědělská dotační politika v Evropě vznikla kvůli neschopným Francouzům, a kvůli jejich obrovské moci v Evropské unii. Francouzi pořád potřebují, aby moc nepracovali, ale měli co nejvíc dotací, a na základě toho se dotuje v celé Evropě. A teď je otázka: Komu dáš tolik? Komu dáš víc dotací? Komu míň? A v tom vždycky bude nějaká nespravedlnost. A my, jak tady máme pozůstatek socialismu, tak na území České republiky jsou velká agrodružstva, takže oni argumentují ještě tím, že tady jsou velké zemědělské firmy, kdežto třeba v Rakousku, kde socialismus nebyl, jsou malí zemědělci, biofarmy, což je mnohem populárnější. Jenomže to je fakt jenom boj bolševiků s kulaky, jako kdyby někdo řekl: „Tak on má tržbu desítky miliónů, tak přece může zkrachovat.“ To je rétorika dnešní Evropské unie.

Oni se prostě chovají jako dealer, který si vytvoří feťáka na dotacích, a potom mu dotace začnou ubírat, aby Francouzi měli víc. Takže se nelze zemědělcům divit, že toto dělají, protože celý tento systém je nemocný, celý tento systém je vymyšlen socialisticky. A oni sami říkají, že se musíme prodotovat k zelené budoucnosti, a musíme transformovat Evropu k zelené budoucnosti, a chtějí se za naše peníze, za peníze náš všech, za peníze spotřebitele, běžného občana, prodotovat k nové společnosti, která má být údajně energeticky nezávislá na Rusku. To je teď úplně nový a komický argument, protože se tím vytvoří mnohem větší závislost na plynu, protože všechny obnovitelné zdroje potřebují své regulační zdroje. Všechny obnovitelné zdroje jsou brány z přírody pomocí solárních a větrných elektráren, a sedm největších společností z deseti na světě, které vyrábějí solární elektrárny, nebo solární panely, jsou čínské, a zbytek je kanadsko-čínský, americko-čínský, a samozřejmě to vyrábějí v Číně. Magnety, listy, všechny tyto věci potřebné pro větrné elektrárny, jsou vyráběny v Číně.

Obnovitelné zdroje jsou vydávány za budoucnost, prý jde o ochranu přírody. Ale největším nepřítelem hmyzu a ptactva jsou větrné elektrárny.

Martina: Do turbín se dávají kila a kila neodymu, který se zase těží – víme kde.

Filip Turek: A ještě takový argument, že oni v jedné větě řeknou, že tohleto je budoucnost, protože chtějí ochránit přírodu, ale když se podíváš, co je největší nepřítel hmyzu, ptactva, tak to jsou samozřejmě větrné elektrárny.

Martina: Nevím, jestli největší. Tyto studie jsou rozporuplné. Abychom nevylévali dítě i s vaničkou.

Filip Turek: Rozhodně to není ekologičtější než jaderná elektrárna. A efektivita solárního panelu je 15, 17 procent, a v noci, když si člověk chce nabít vysněný elektromobil, slunce úplně nesvítí. Efektivita turbíny u jaderné elektrárny je 30 procent.

Martina: První věc, která mě na Green Dealu – který zjevně nemám nastudovaný zdaleka tak, jako ty – varovala, byla to, jak málo se o něm mluvilo, než nám byl předložen. Já bych si představovala, že tak zásadní rozhodnutí, které změní život každého občana v Evropě, by mělo být od začátku rozcupováno odborníky, napadáno,

diskutováno, a pak by určitě mělo projít důkladnou veřejnou diskusí. Ale já jsem ji příliš nezaregistrovala. Ale možná jsem byla nepozorná. Ty ses o to zajímal. Probíhala tato diskuse, třeba v jednotlivých státech?

Filip Turek: Určitě byla diskuse na úrovni automobilek, a celou dobu v podstatě je, i na úrovni mnoha lidí. Tam jde zase o – korupce je silné slovo – ale o jakési nepřímé uplácení. Když je člověk automobilový novinář, tak automobilka mu samozřejmě půjčuje zadarmo auta, zve ho na víkendy, a zve ho pomalu na dovolené, a ten člověk si nikdy nemusí zaplatit a koupit své auto. A automobilky mu v rámci zeleného auditu půjčují pouze elektrické modely, a tento člověk se do něj potom zamiluje, protože elektromobil je samozřejmě krásná technologická hračka, a k tomu má toto auto zadarmo, je luxusní, tiché. Elektromobil je velmi krásná technologická věc, nic proti tomu. Až na ostatní zátěže, o kterých jsme se bavili.

A to samé funguje ale i na úrovni automobilky. To znamená, že management tam musí splňovat v rámci ESG zelený audit, tedy v automobilkách, aby dostaly dotace. A protože žijeme v dotačním systému a v dotační ekonomice, musí splňovat všechny náležitosti. Dřív to bylo tak, že museli být ekologičtí. Dnes už je to tak, že ti do Jaguar-Land Rover přijde e-mail, že máš v kanceláři málo nebinárních osob. Až do takových extrémů to zasahuje.

Martina: Já si myslela, že v autě.

Filip Turek: V autě možná také.

Martina: Budeme muset rychle vyhledávat, a ráno vozit.

Filip Turek: Budeme muset vyhledávat nebinární stopaře.

O elektroauta celosvětově vůbec není zájem, nikdo je nechce, pokud nejsou dotována. Je to jen technologická hračka pro boháté.

Martina: Před několika lety jsme moderovala jednu energetickou rozpravu v Akademii věd, a někteří lidé se tam oháněli tím, že Green Deal se diskutuje a že Německo, když zastavuje jaderné elektrárny, má nejlepší inženýry na světě, a tudíž vědí, co dělá, a má to spočítané. A tehdy zvedl ruku člověk, který se představil jako ekonomický rada v Německu, a řekl. „Ano, Německo má ty nejlepší inženýry, ale už léta jim nikdo nenaslouchá.“ Takže ty říkáš, že diskuse probíhala, řekněme, na úrovni automobilek. Ale naslouchal jim někdo? Protože já jsem hovořila o celospolečenské diskusi, a tu jsem příliš nezaregistrovala. Protože argumenty, které tady říkáš, určitě napadají mnoho lidí, a mnohé jsou podloženy studiemi. To znamená, že tyto studie někdo musel vypracovat, ale nebyly vzaty v potaz? Nebo byly? Já se v tom ztrácím.

Filip Turek: Ne. Tato diskuse samozřejmě probíhala potichu, a článek mezi politikou, mezi Evropskou unií a průmyslem, v podstatě chyběl, ale vyslyšeni nebyli, protože fanatičtí ideologové, kteří rozhodovali o těchto klimatických zákonech, a tak dále, byli

motivováni bůhvíčím. To si můžeme zapnout fantazii, jestli jim to rovnou dali napsané z Pekingu, nebo jestli si to opravdu napsali sami a věřili, že tím zachrání planetu. Ale odborná diskuse byla velmi potlačena, nebyla vyslyšena.

V podstatě, když to řeknu blbě, tak máme na světě 1,47 miliardy aut, a z toho jenom asi 25 nebo 26 miliónů elektromobilů. Takže se tady bavíme o něčem, co je na úrovni statistické chyby – o tato auta objektivně není vůbec zájem, nikdo je nechce. V České republice máš šest a půl miliónu aut, a z toho 0,3 procent, tedy něco přes 20 tisíc elektromobilů, takže to vlastně nikoho nezajímá. Je to technologická hračka pro bohaté měšťany – když to řeknu takhle blbě postaru.

Já žiju na Petříně, mám sbírku starých aut, a pokud budu chtít zadarmo parkovat všude po Praze, a ještě si na firmu vezmu 300 tisíc dotaci, tak si za dva milióny koupím elektromobil, a bude mě bavit, že se mi v noci nabije a že jsem jedním z pár lidí, kteří po Praze jezdí elektromobilem. Samozřejmě to opticky vypadá, že elektromobil je populární, protože si ho člověk všímá, protože tato auta vypadají trochu jinak, jsou moderní, a tak dále, ale rozhodně o to všeobecně není zájem nikde ve světě, kde to není dotováno.

Automobilky v Evropě jsou závislé na subdodávkách z Číny

Martina: Ano, jenomže já jsem si prosvištěla stránky automobilek a dočetla jsem se, že státní dotace na elektromobily se nabízejí na stránkách Volkswagenu, Škody, Renault, KIA. Výzva jedna: Záruka elektromobility. Pro podniky příspěvek maximálně 200 tisíc, na užitkové vozy maximálně 250 tisíc. Takže my si to zadotujeme. Nemyslíš, že tato pobídková složka bude pro odbyt elektroaut nějak klíčová?

Filip Turek: Je to v podstatě to, co jsem říkal, že tato forma zeleného socialismu je nastavena opačně, odspoda. Běžní lidé, kteří nemají tolik prostředků, aby si koupili nové auto – protože u nás je průměrný věk vozového parku 16 let – zaplatí bohaté firmě to, že dostane 200, 300 tisíc příspěvek, nebo přispějeme německým firmám. A tam to nebylo jenom firmám, protože kdokoliv, kdo si v Německu koupil elektromobil, dostal 9 000 euro, potom to snížili na 7 000 euro, a pak to snížili na nulu, protože si už řekli, že už to jede, že se jich prodalo hodně a že už to teď pojede automaticky bez dotací. Ale prodej úplně spadl, absolutně, prodeje prostě nefungují.

A někdo argumentuje Rakouskem. Jenomže tam je daň NOVA, což jsou zase daně, které platíš. Není tam zvýhodnění elektromobilu, ale je to tak, že když si třeba v Dánsku koupíš nové auto s benzínovým, nebo nedej bože s dieselovým, ďábelským motorem, tak musíš zaplatit třeba sto procent daň, aby ti vůbec vydali doklady, což se elektromobilů netýká. Takže oni tě vlastně nutí si koupit elektromobil. To samé Norsko. Norsko leží na ropě, tak alibisticky, aby prodávalo ropu a aby si ji nespotřebovávalo – protože to je jedna z nejbohatších zemí na světě, s nejvyšší životní úrovní – tak tam samozřejmě jezdí hromada elektromobilů, a všichni ti řeknou, že je to úplně ekologické. Samozřejmě ale lidé nevědí, jak je to vyrobené, co všechno obsahuje baterie, kde se to vyrobilo, a že tam kvůli tomu možná umřelo nějaké dítě, a nevím, co všechno, když bych to přehnal. Takže

to působí opticky dobře, protože v ten moment toto auto ve městě opravdu nesmrdí. Což plno lidem vyhovuje, a navíc toto auto má opravdu skvělou akceleraci, a má plno objektivních výhod.

Martina: Je to zajímavé.

Filip Turek: Jo, je to zajímavá hračka, jenom zajímavost. Když se tedy podíváme na trh – Piráti a Zelení tuto mou argumentaci nechtějí slyšet – tak nikde na světě, kde to není dotováno, kde to není zvýhodňováno, nebo ti nedají zadarmo parkování kdekoliv na modrých zónách, zatímco jiní lidé, když tam zaparkují, jsou v háji – tak se to prostě neprodává. Čína dotuje přímo i výrobu u výrobců, Američani to udělali také, takže uměle ceny jejich elektromobilů, které se dostávají na náš trh, snižují, a my jsme úplně nekonkurenceschopní. A zároveň našim automobilkám dodávají hlavní komponenty, a tím pádem jsme do budoucna vydíratelní. To znamená, že oni náš průmysl postupně celý požerou a skoupí. Oni prostě vydírají. BMW má elektrickou baterii, a všechny tyto značky jsou na tom závislé. Veškeré automobily, co se vyrábějí v Evropě, jsou na těchto subdodávkách závislé.

Martina: A ještě fenomén státní dotace. Kdo tyto státní dotace platí?

Filip Turek: My všichni.

O průmyslu v EU rozhodují ideologové, zelení fanatici, kteří neuznávají fyzikální ani biologické zákony, a asi je ani neznají

Martina: Před nedávnem jsem narazila na billboard, na kterém bylo, kolik dětí nechodí ve škole na obědy, protože na to jejich rodiče nemají peníze, a abychom přispěli. A já jsem si v tu chvíli říkala: Takže já budu přispívat na fond solidarity Aničce a Pepíčkovi, aby si mohli dát ve škole kolínka, a ze státních peněz, tedy také z mých peněz, budeme dotovat elektroauta, tedy průmysl, který ale doposud do státní kasy peníze nepřinášel?

Filip Turek: Jasně. A vlastně budeš skvěle dotovat byznys Číňanům. To je brutální, že tím lidé podporují pozici konkurenční velmoci. Já Čínu znám, mám ji rád, rád tam cestuji, obdivuji čínský skok, čínský zázrak, nebo čínský sen, ale pořád to vnímám tak, že další válka – pokud se tedy budeme bavit o ekonomické formě – vypadá jako Čína versus zbytek světa. A Čína nás opravdu pohltí, a my jí to dotujeme z peněz obyčejných lidí. To je paradox. Je to opravdu geniální systém, geniálně nastavený.

A jak jsem říkal, v komunistické straně Číny je plno lidí s nejvyšším vzděláním, a s nejvyššími schopnostmi. Ale v našich vládách je třeba paní von der Leyenová, která celá devadesátá léta strávila jako žena v domácnosti – nic proti tomu – která ale prostě průmyslu nerozumí, nebo pan Pexa, který průmyslu také nerozumí, a pan Niedermayer také ne. A tento typ lidí rozhoduje o něčem, o čem rozhodují konstruktéři, inženýři, nejpracovitější lidé světa, kteří se desítky let věnují vývoji, výrobě, průmyslu, energetice, ti nejchytřejší lidé. Ale rozhodují potom v podstatě ideologové, zelení fanatici, kteří

neuznávají fyzikální zákony – možná je ani neznají – a už neuznávají ani biologické zákony. Oni ti ani neodpoví na otázku, kolik máme pohlaví, aniž by nezačali mektat nějaké demagogické nesmysly a dezinformace, když použiji jejich slovník.

Martina: Nicméně tato ekologická tramvaj do stanice „Touha“ už se rozjela. Kam nás doveze? Co od ní můžeme očekávat? Pravděpodobně – když ti budu napovídat – lidé přijdou o práci. Jak moc?

Filip Turek: Určitě. Tak v České republice přímo v automobilovém průmyslu pracuje asi 150 tisíc lidí, a to je 150 tisíc rodin. Plus subdodávky, protože tady vyrábíme volanty, sedačky, karbonové kusy, i do Bugatti, do nejdražšího…

Martina: To jsou navazující odvětví.

Filip Turek: Máme tady tři čtvrtě miliónu lidí, kteří jsou závislí na automobilovém průmyslu. A je to nejproduktivnější část obyvatelstva.

Martina: To bude dětí bez rajské.

Filip Turek: To bude. A bez kolínek. Vezmi si, že my máme 10 procent HDP z automobilového průmyslu, Německo 9 – 10 procent, což je v růstové ekonomice hrozně moc. Já chápu, že to lidem, kteří preferují nerůst, přijde jako zanedbatelné. Ale Slováci mají 15 procent, což je nejvíc na celém světě, žádná země není tak závislá na automobilovém průmyslu, jako Slovensko, a v závěsu je Česko a Německo. My jsme na tom existenčně závislí, je to pro nás nejdůležitější, a na to navazují všechna ostatní odvětví, a těmto dalším odvětvím se daří díky tomu, že se u nás daří automobilovému průmyslu. A představa, že jsme dosáhli nejvyšší životní úrovně, jakou jsme kdy měli, kdy jsme na vrcholu historie, co se týče našeho komfortu, bohatství a všeho, a že si to teď dobrovolně zničíme, a řekneme lidem: „Ne, nebudete jezdit autem. Budete si je sdílet, a odevzdáme naši ekonomiku do rukou Číňanů.“

A budeme platit emisní povolenky, když je 50 % emisních povolenek – středověkých odpustků – obchodováno Číňany, tak to je prostě neuvěřitelné. Já nevím, jak si vůbec může někdo dovolit tuto politiku obhajovat, a ještě říkat, že tím chce zachránit přírodu v rámci emisí CO_2, kterého Evropa produkuje minimální množství. Je to 8 % světových emisí CO_2.

Lidé by se měli naučit využívat informace, samostatně o nich přemýšlet, a politickou cestou vypakovat politiky, kteří říkají jen hezké floskule

Martina: My jsme se už dokázali obejít bez klíčové těžby uhlí, tu jsme odstavili.

Filip Turek: Ano.

Martina: Tu jsme odstavili. Dokázali jsme položit na lopatky a nechat padnout Poldovku, je zavřená Nová huť, jsou zavřené slévárny, rozprodali jsme cukrovary, které byly vzápětí na to vybrakovány a opuštěny. Takže se zdá, že se obejdeme bez ledačeho, co nás dříve

drželo, alespoň třeba hospodářsky, nějakým způsobem na výši. Myslíš, že toto také přežijeme?

Filip Turek: Myslím, že se opravdu musí překreslit politická mapa Evropy, jinak budeme v extrémních problémech. My už to vidíme nyní na protestech zemědělců, a věřím, že to za chvilku uvidíme na protestech a nespokojenosti všech obyvatel. My strašně dlouho vydržíme, bohužel, a trvá, než se naštveme, a mám pocit, že už si desítky let necháme líbit úplně všechno. A když vidíme, jak dlouho trvalo, než implodoval Sovětský svaz, tak opravdu až když tam deset let nebyl toaletní papír a spotřební zboží, tak potom díky perestrojce, a všem těmto věcem, to spadlo do sebe.

A to samé myslím, že se stane u nás, ale může to trvat velmi dlouho. Nebo se lidé konečně naštvou, a konečně vezmou zodpovědnost do svých rukou, protože dneska má každý informace v černé placaté krabičce, kterou má v kapse. Takže lidé by se měli naučit informace využívat, samostatně o nich přemýšlet, a začít politickou cestou tyhle politiky okamžitě vypakovávat, a nesedat na to, že někdo vypadá v televizi imageově dobře, a nevolit ho jenom proto, že říká nějaké hezké floskule, a podle toho, co si tento člověk opravdu myslí, a co tam bude pravděpodobně dělat. Z mého pohledu je to tragédie, která už je těžko odvratitelná, a následky bohužel už budeme platit my všichni.

Martina: Myslíš si, že přidanou hodnotou ideologie zeleného údělu je třeba to, aby lidé přesedli z aut do vlaků, autobusů, městské hromadné dopravy, a k tomu můžeme přidat sdílenou dopravu, nebo aby lidé prostě seděli doma, a moc se necourali?

Filip Turek: Jo, tohle všechno je jejich sen, představa o budoucnosti. Ale samozřejmě ani vlak není bezemisní, elektřinu nevyrábíme bezemisně – a ani nebudeme, protože to nejde. Ani městská hromadná doprava není bezemisní. Tato převýchova je sen zelených fanatiků, to je dané, a oni se tím vůbec netají. A samozřejmě teď, před evropskými volbami, trošičku svou rétoriku mění, a když se jich na to člověk přímo zeptá, tak na to odpovídají oklikou. Ale když se člověk podívá na starší věci, tak i lidé z ANO – třeba paní Dostálová – říká, že Green Deal je budoucnost, říkala to ještě před pár měsíci, a teď už to neříká, protože jsou volby. Ale problém je, že tito lidé jsou do toho v podstatě všichni nějakým způsobem namočeni, a pokud se do toho nenamočí, tak jsou absolutně dehonestováni mainstreamovými médii. To je možná to, že tito lidé tomu ani nevěří, ale chtějí mít svůj komfort, a nechtějí jít proti proudu, protože to bolí.

Martina: A máš odpověď na to, proč – když dostáváme rady, abychom jezdili veřejnou hromadnou dopravou, a právě vlaky, a podobně – ubírá spojů, ruší se některé tratě, odebírají se příměstské autobusové spoje, a podobně? Parkoviště P+R nemají dostatečnou kapacitu, zvedá se jejich cena, a tak dále. Dává to logiku? Protože to už opravdu vede k patnáctiminutovým městům.

Filip Turek: Ano, to je jejich sen. A opravdu, když si vezmeme, že o tomto nám tady rozhodují von der Leyenová, která letěla tryskáčem z Bratislavy do Vídně, kde v historii mezi těmito dvěma městy vedla tramvaj, a oni řekli, že kdyby jela vlakem, tak jí hrozí, že dostane covid, a proto musela letět tryskáčem, který za tuto krátkou cestu spálil tolik

emisí, jako normální člověk vyprodukuje za x měsíců, nebo za rok svého plnohodnotného života. To je úplně směšné. A patnáctiminutové město je jejich představa, protože tito fanatici si představují, protože nemají žádnou technickou povědomost, že peníze vznikají tak, že je vytiskneme, a že hodnota vzniká tak, že si vezmeme dotaci a že elektrika vzniká v zásuvce. Takhle oni přemýšlí.

Martina: Voda v kohoutku, a jídlo v supermarketu.

Filip Turek: Jasně, přesně tak.

Od nového roku se u nás prodává jen benzín, který má životnost tři měsíce a ničí palivový systém. Je to sajrajt.

Martina: V každém případě se ale zdá, že mají pravdu kritici – i ty jsi to před malou chvílí naznačil – že nás s masivním nástupem elektromobilů může čekat zásadní omezení svobody, svobody pohybu, a dalších svobod. Myslíš, že se toto všechno nakonec uskuteční a že i toto si lidé nechají líbit?

Filip Turek: Obávám se, že ano, protože velké části společnosti vyhovuje pohodlí a to, že nemají zodpovědnost, a samostatné chování vyžaduje zodpovědnost a náročné uvažování. Ale jakožto konzumní společnost jsme zpohodlněli, a svým způsobem zdegenerovali. Bohužel, vedlejším produktem kapitalismu asi je, že když má člověk dlouhodobě nadkomfort, tak zpohodlní a nemá pud sebezáchovy, což věřím, že na ostatních kontinentech ještě lidé mají. Takže si myslím, že průměrný Evropan už žije v jakémsi socialismu a že pud sebezáchovy nemá. To znamená, že lidé, především na Západě, kde nezažili komunistický socialismus, vůbec nemají vůbec čidla, alarmy na to, že nám berou svobodu, že si nemůžu říkat, co chci, a říkají si: „Já jsem běžný člověk, v televizi nemluvím, takže mi je jedno, že tady platí nějaká politická korektnost. Je mi jedno, že je tady cancel culture. Mě to nezajímá. Já si prostě pustím televizi, podívám se na nějaké informace, a jde mi jenom o to, abych měl chléb a hry.“ To je starý model.

Takže jejich představa do budoucna je přijmout euro 2030, a zároveň přejít na digitální euro, nemít vlastní měnu, nebo nemít možnost hotovosti. To jsou jejich největší sny, kterými by nás mohla tato garnitura ovládat. A když se na to člověk podívá, tak hodně velkých korporací si toto přeje, protože to maximalizuje jejich zisky. Podobné to je, když se někde válčí, protože to maximalizuje zisky zbrojních společností, maximalizujte to zisky amerických firem, a tak dále. Já sám rád obchoduji na burze, takže to poměrně dost sleduji – kryptoměny, a tak dále – a vím, že toto všechno jsou věci, kterými svět peněz hýbe. Je to bohužel logické.

Martina: Spekuluje se i o tom, že auta se spalovacími motory bude po nějaké době zakázáno opravovat. To už zní skutečně šíleně, a mnoho lidí tomu také tím pádem nevěří, protože tohle už je opravdu přes čáru. Považuješ to za možné, že se skloníš pod haubnu, a jdeš bručet?

Filip Turek: Já si myslím, že to takhle nebude. Myslím, že Green Deal je opravdu schován za hezké úmysly, takže oni se chovají, jakože jsou naši kamarádi a že to s námi myslí dobře. A fakt říkám: Je před volbami, a Piráti jsou schopni říkat, že se zákazem aut moc nesouhlasí. Je to celé pojato velmi chytře, je to úplně geniální plán. Když máš auto, které je od Euro 5, tak toto auto je z technologických principů velmi draze opravitelné, pokud mu odejde vysokotlaký systém vstřikování. Pokud máš starší auto, se starším systémem, tak toto auto je zase velmi citlivé na benzín, kde jsou biosložky E5, a hlavně biosložky E10. Jak víš, tak od nového roku tady už nemáme prakticky skoro žádnou benzínku – krom těch, co vyprodávají Státní hmotné rezervy, to znamená EuroOil vyprodává benzín, který si stát nechává ve svých rezervách, a tam tato složka není, protože škodí motorům a palivovým systémům, a má…

Martina: Ona se po třech měsících…

Filip Turek: A má životnost tři měsíce.

Martina: Po třech měsících se vysráží, a zadře motor.

Filip Turek: Benzín měl životnost roky, a teď udělali benzín, který má životnost tři měsíce. Ale krom toho, že když ho v autě necháš přes zimu, tak ti to zničí palivový systém tak, že rozežírá všechny části palivové soustavy, vstřiky, a tak dále, všechny gumové části. Je to prostě opravdu sajrajt.

V mé automobilové sbírce nemám ani jedno auto – kromě úplně nových, které používám běžně – které bych mohl v České republice natankovat. Mám velkou sbírku aut, a nemůžu si ji natankovat. Samozřejmě to nějak vyřeším, protože když si můžeš individuálně koupit na letišti letecké palivo – ale to asi není úplně starost běžného občana, že by si do svého golfa, nebo do své oktávky přivezl cisternu z nultých let, že by si jel na letiště koupit palivo, aby se mu nezničilo auto. To se asi nestane.

Lidé nebudou mít peníze na to, aby opravovali motory, které zničí benzín s biložkami E5 a E10

Martina: Tobě by se také mohla odřít. Nech je tam, kde jsou.

Filip Turek: Já už je tam nechal. Raději už s nimi nejezdím, aby mě někdo za to neoběsil, že jezdím dvanáctiválci.

Martina: To znamená, že nemůžeš natankovat svá sbírková auta ani u EuroOilu?

Filip Turek: Existuje aplikace, která ti řekne, u kterého EuroOilu v republice zrovna můžeš natankovat benzín bez E10. Takže naposledy, když jsem chtěl na jaře rychle vytáhnout Rolls-Royce, že se projedu, nebo že si udělám hezký víkend, tak jsem zjistil, že asi pouhých 150 km ode mne, což by toto auto v životě nedojelo, je zrovna EuroOil, který má čistý benzín.

Martina: Když jsi potřeboval natankovat svůj Rolls-Royce – teď jsi právě ztratil mnoho podporovatelů.

Filip Turek: Já se nestydím za to, že mám sbírku a že ta auta mám rád, to ví každý. To byla samozřejmě trošičku nadsázka. Dá se tankovat třeba stooktanový benzín, ale tam jde o to, že za prvé, hodně starším autům může stooktanový benzín z mnoha důvodů vadit, není to úplně optimální palivo. A toto palivo je mnohem dražší. My tady máme průměrný věk aut 16 let, to znamená, že v podstatě dva milióny lidí v České republice jezdí autem, které se od nového roku systematicky ničí palivem. A opravy budou tak drahé, že i kdyby opravy nezakázali, tak to lidé nebudou chtít platit, protože opravy budou furt.

Martina: Takže nejsou potřeba žádné nepopulární zákazy.

Filip Turek: Když prodáváš benzín, který to zničí za tebe, tak nemusíš nic zakazovat.

Martina: Ty jsi v jednom rozhovoru řekl, že čeští europoslanci, kteří pro zákaz spalovacích motorů hlasovali, budou souzeni jako strůjci počátku konce západního světa. Vnímáš to opravdu až tak fatálně?

Filip Turek: Určitě. Já vím, že to zní velmi konspiračně, ale to jsou věci, které se přímo dotýkají úplně nás všech, a budou nás všechny stát spoustu peněz. A ovlivňují nás tak, že já už to teď cítím poměrně dost. A když znáš technicky věci, které za tím jsou, tak vidíš, jaký to má vliv na průmysl, a na všechny lidi, kteří v tom pracují.

Já nejsem sobec, ale samozřejmě si svůj život dokážu zařídit příjemně, můžu také někam odjet, můžu emigrovat, a tak dále. Takto přemýšlí hodně lidí, ale já takhle nepřemýšlím. Já jsem tady doma a já tady chci žít, a chci žít na tomto kontinentu úplně normální život tak, jak jsem ho žil doteď. A když vidím, že se několik miliónů lidí v České republice najednou stane pro Evropskou unii škodnou, že se většinová společnost v celé Evropské unii stane nepřítelem státu, v uvozovkách, a že máme government, který říká, že poručíme větru dešti, tak já to v ten moment považuji za útok i na svou osobu.

Martina: Ty jsi řekl, že budou souzeni.

Filip Turek: Myslím, že jednou klidně jo. Myslím souzeni v uvozovkách – společností. Jestliže já budu někde sedět – jestli se toho dožiju, jestli mě někdo neodstraní, nebo já nevím, co všechno se může stát – tak jestli budu v roce 2040 sedět někde jako na kafi, a povídat si s někým o tom, jak to teď vypadalo, tak tomu nebude nikdo věřit, že nesmíš říct, že jsou dvě pohlaví, že máš auto, do kterého si nemůžeš natankovat a že máš dům, který musíš do roku 2050 celý v podstatě zbořit, protože není bezemisní – a být nemůže.

Proto já těmto novodobým zeleným komunistům říkám Zelení Khmerové, protože změna, která se děla v Kambodži, byla sice násilná, a i když tahle násilná není, tak ale na lidi má stejně masový vliv. Opravdu polovina obyvatelstva, nebo tři čtvrtě obyvatelstva, celé obyvatelstvo, to bude platit, a velké části lidí se to opravdu dotkne třeba i existenčně.

Všechny příspěvky s Filip Turek

Diskuze:

Napsat komentář

E-mailová adresa nebude publikována.

Kupředu do minulosti

Filip Turek Díl 1/3

Evropa je nejlepší užitečný idiot Číňanů

21.4.202430 min

Text Přehrát