



MARA

Norma EURO 7 definuje vozidlo s nulovými emisemi jako vozidlo s nulovými emisemi CO₂ z výfuku. EURO 7 má začít platit od 1.7.2025. Dále Evropský parlament schválil normu o nulových emisích a od roku 2035 tak nebude možné kopit nové osobní vozidlo spalující benzín či naftu vyrobenou z ropy.

Ve Spojených státech existuje snaha o dosažení 50 % prodaných elektromobilů v roce 2030. Plány na plošný zákaz spalovacích motorů má zatím jen Kalifornie. Kanada usiluje o úplný zákaz prodeje vozidel se spalovacími motory od roku 2035 včetně dodávkových a nákladních aut.

Různé zdroje uvádějí, že jsou elektromobily z hlediska emisí oxidu uhličitého výhodnější od ujetí několika desítek tisíc km, kdy se vyšší emise CO₂ při výrobě baterie vykompenzují nulovými nebo nízkými emisemi v provozu. V zimních měsících se nabízí otázka, jaká je produkce CO₂ z provozu elektromobilu při aktuálním energetickém

mixu v ČR. Když bychom předpokládali optimistickou zimní spotřebu 20 kWh/100 km, tak to vychází na 20 kWh/100 km x 550 g CO₂/kWh = 110 g CO₂/km (zdroj [electricitymaps/CZ](#)). Ve Střední Evropě je značná část elektrické energie vyráběna z uhlí. Ze spálení 1 kg hnědého uhlí se vyrobí cca 1 kWh elektrické energie. Pokud by se většina elektrické energie vyráběla z hnědého uhlí, což je realita např. v Polsku, tak by elektromobil jezdil za 20 kg uhlí na 100 km při nabíjení ze sítě. Tuzemský energetický mix je tvořen fosilními zdroji z minimálně 45 %. Některé závěrné fosilní zdroje nelze odstavit a tyto musí fungovat i když naběhnou OZE. Lze tedy předpokládat, že je výroba elektrické energie pokryta z fosilních zdrojů z cca 50 %. Z uvedeného vyplývá, že elektromobil při provozu v ČR má nezanedbatelnou uhlíkovou stopu ve srovnání s vozidly poháněnými benzínem, naftou či plynem. Těžba, přeprava, rafinace a distribuce kapalných uhlovodíků má svou režii stejně jako výroba a distribuce elektrické energie plus ztráty při nabíjení (na 20 kWh v baterii padne tak 24 kWh u stojanu).

Nabíjení baterie elektromobilu z domácí fotovoltaiky může výše popsanou bilanci CO₂ v průběhu roku vylepšit. Avšak v zimním období vyrobí domácí FVE 10 kWp cca 100 kWh za měsíc a ty spotřebuje dům, na kterém je FVE namontována. Pomiňme fakt, že nabíjení z domácí FVE není dostupné pro všechny. Dodávaný (ne instalovaný) výkon OZE v ČR je v jednotkách procent a to při započtení produkce energie z biomasy. Rád bych se mýlil, ale z výše uvedeného to na velmi nízké emise elektromobilu v tuzemsku nevypadá, nebo jen lokálně. Všichni si přejeme čistší vzduch. Výrazné omezení dopravy za covidu se však na kvalitě ovzduší ve městech příliš neprojevovalo.

Snaha o snižování emisí je nepochybně bohulibá. Na tomto poli nastal za posledních 30 let obrovský pokrok nejen v dopravě. Lze zhruba konstatovat, že se emise největších škodlivin z provozu vozidel (pevné částice, oxid uhelnatý, nespálené uhlovodíky, oxidy dusíku) snížily na jednu setinu emisí oproti stavu před zavedením

emisních norem. I přesto není nic moudrého čerpat energetické konzervy, které se utvářely po miliony let před miliony let za pár století se všemi negativními externalitami. Zatím však univerzálně dostupný způsob čistější produkce a akumulace energie není dostupný nebo ne v potřebném rozsahu. Růst životní úrovně od počátku industriální éry nastal díky objevům a dostupné energii z převážně fosilních zdrojů. Nyní nastává krok do neznáma, kdy staré je zavrhováno a nové univerzálně použitelné ještě tak úplně není. Je to taková revoluce a jestli nám náhodou historie neukázala, že evoluce má lepší výsledky.

Plánované omezení svobodné osobní dopravy je taškařice ve srovnání s možnými budoucími dopady „opatření“ do dalších odvětví. Traktor při orbě spotřebuje 15-30 litrů nafty na hektar. Výkonný diesellový motor takového stroje funguje v optimálním tepelném režimu s minimálními emisemi a 40% účinností. V chladném počasí odpadní teplo topí. V horkém počasí se běžící klimatizace u takto výkonného stroje na spotřebě neprojeví. Podobně hladce takřka bezemisně, když pomineme CO₂, fungují obdobné stroje v dopravě, stavebnictví, odpadovém hospodářství a dalších odvětvích. Zatím se jeví, že v nejbližší pětiletce bateriové traktory v plánu nejsou. V temných představách člověka napadá, jestli nastane úpadek, rozvrat a hladomor až v rámci nějakého FitFor dojde na zákaz diesellových zemědělských strojů hned po vybití stád a přechodu na amarouny z hmyzu. Když člověk vidí natěšeného byrokrata a ideologa Timmermanse, tak si nemůže být ničím jistý. Možná se podobné plány nevyzrazují zbytečně dopředu v rámci postupného přetváření mínění a přípravy na novou budoucnost v duchu Leninova hesla Pravda je vše, co slouží ochraně klimatu (dělnické třídě v původním znění).

Osobní elektromobilita se v praxi přirozeně prosazuje. Řada lidí využívá elektro-skútr pro dopravu do zaměstnání. Nemálo rodin má elektromobil jako druhé auto a používají jej pro kratší trasy. Mnoho jedinců si koupilo elektromobil z vlastní volby nebo z vnitřního

přesvědčení a je to zcela v pořádku. Problém začíná, pokud se do věci vloží ideologie, regulace, dotace a manipulace s veřejným míněním. Většina regulací nevyřeší regulovaný problém a přinese řadu neočekávaných efektů. Bylo by skvělé nechat dál soutěžit motory s vnitřním spalováním na benzín, naftu či plyn s elektromobily byť za přísných, ale souměřitelných podmínek. Reálný dopad zaváděných opatření na klima bude neměřitelný nebo zanedbatelný. Je velkou otázkou, jak se celá věc s démonickým skleníkovým CO₂ má vzhledem k nesmírné komplexitě jevů na této planetě a řadě oponentních názorů mezi vědci. Zvýšení koncentrace CO₂ v atmosféře má s vysokou pravděpodobností původ v lidské činnosti. Planeta Země však ve své historii zaznamenala výrazně vyšší koncentrace CO₂ než 415 částic v milionu a skleníkový efekt není tak triviální, jak je veřejnosti předkládán.

Elektromobil je technicky jednoduchý a vyspělý, jen ta baterie mu to kazí. Rekuperace při brzdění je přínosná, nemá ale tak vysokou účinnost, jak se obecně soudí. Navíc rekuperaci může mít i mild-hybrid, který se jeví jako únosná alternativa vzhledem k očekávané perspektivě. O všemožných aspektech elektromobility a absenci Temelínů pro výrobu potřebného množství energie bylo snad již vše napsáno a řečeno. Velmi zajímavý příspěvek je Kam kráčíš elektromobilito. Uvedu jen pár postřehů z lidu. Na jednom úřadě ujedou úředníci s těžkým elektromobilem na atypické drahé sadě pneumatik až 12 tisíc kilometrů. Snížení cen baterií pro elektromobily se s úsporami z rozsahu zatím nedostavilo nebo je eliminovaly drahé vzácné suroviny. Nová výrazně lepší technologie baterií je již léta na dosah. V mnoha zemích dochází k omezování nabíjení vozidel vzhledem k limitům sítě a nedostatku elektrické energie. V mnoha městech shořel nějaký elektrobus a v horším případě sebou vzal celé depo viz Požár ve Stuttgartu. V autosalonu jsem byl svědkem situace, kdy se klient zajímal o nové vozidlo. Byl mu protěžován elektromobil. Na otázku „udělám s tím Prahu z Ostravy na jedno nabití?“ odvětil prodejce: „Ale jistě, sám jsem to zkoušel a nabíjel jsem jednou po cestě tam, pak v Praze a pak po

cestě zpátky“. Pak jsou zábavné ty propočty, kam až elektromobilem dojedete. Jedete bez topení stovkou za busem a před cílem někde v pustině to řekne, že nedojedete. A na závěr jsem zaslechl, že to tady musíme zavést, abychom v Evropě kompenzovali CO₂ z nových uhelných elektráren v Číně a byli vzorem pro svět.

Pokrok nezastavíš. Tak třeba někdo použitelný akumulátor fakt vynalezne nebo se rozjedou syntetická paliva nebo nás čeká scénář jako na Kubě.

| [mara](#)

■ ■ ■ ■ ■ (5 votes, average: **5,00** out of 5)

>> Podpora

Svobodný svět nabízí všechny články zdarma. Náš provoz se však neobejde bez nezbytné finanční podpory na provoz. Pokud se Vám Svobodný svět líbí, budeme vděčni za Vaši pravidelnou pomoc. Děkujeme!

Číslo účtu: 4221012329 / 0800

>> Pravidla diskuze

Než začnete komentovat článek, přečtěte si prosím [pravidla diskuze](#).

>> Jak poslat článek?

Chcete-li také přispět svým článkem, zašlete jej na e-mail: redakce (zavináč) svobodny-svet.cz. Pravidla jsou uvedena [zde](#).

