

# Evropa je nejlepší užitečný idiot Číňanů

 [radiouniversum.cz/turek-filip-1d-evropa-je-nejlepsi-uzitecny-idiot-cinanu/](https://radiouniversum.cz/turek-filip-1d-evropa-je-nejlepsi-uzitecny-idiot-cinanu/)

Filip Turek Díl 1/3

Text 21.4.2024 30 min Přehrát

## #Ideologie

Od roku 2035 by si nikdo v Evropě neměl mít možnost koupit nové auto se spalovacím motorem – tak rozkázala Evropská unie. Hrstka aktivistů, politiků a podnikatelů, pro které je to vyhlídka na báječný byznys, ta se raduje, zatímco jiní nevěřičně kroutí hlavou, někteří se zlobí a mnozí se bojí, protože to pro ně ekonomicky napříště znamená život bez aut, a tím pádem bez svobody pohybu, kterou auto v naší garáži skýtá. Ozývají se i hlasy, že není všem dnům konec, a máme deset let na to, abychom toto čistě ideologické rozhodnutí ještě oddálili, nebo v lepším případě zvrátili. Tento plán postavený na víře je však velmi nejistý. Na druhou stranu se můžeme dočíst, že konec aut se spalovacím motorem v Evropě by mohl nastat dříve, než se čekalo. Tak například: Automobilka Volvo loni v září oznámila, že už letos přestane vyrábět dieselová auta, a do šesti let plně přejde na výrobu elektrických vozů. Jaký dopad na ekonomiku, a tedy na lidi, celé společenské vrstvy, a na soudržnost evropské společnosti, bude tak drastický zásah do svobodného rozhodování lidí mít? O tom všem budu dnes mluvit se sběratelem aut, automobilovým restaurátorem, úspěšným formulovým jezdcem a prezidentem Jaguar Clubu Filipem Turkem.

**Martina:** Filipe, vzpomeneš si na okamžik, kdy ses tento záměr Evropské unie o tom, že do roku 2035 bude konec dieselových motorů, dozvěděl? A kdy jsi ty, milovník vůně benzínu, o tom slyšel poprvé, a co sis o tomto plánu tehdy myslel?

**Filip Turek:** Přiznám se, že jsem tento plán vycítil mnohem dřív, než byl vůbec pojmenován, a první článek proti Green Dealu – který se ještě vůbec nejmenoval Green Deal, a vůbec neexistoval – jsem napsal, tuším, do časopisu Autocar někdy v roce 2008. Protože už v té době začala představa o tom, že hybrid nás všechny zachrání – hlavně Toyota, Lexus, a začátek existence společnosti Tesla, a tak dále, ve Spojených státech už nějaké dotace na výrobu elektromobilů, a představa, že je to naše budoucnost – tyto věci v odborné veřejnosti zaznívaly už v té době. Takže jsem čekal, že se něco takového stane. A už s Eurem 5, to znamená někdy v roce 2009, nebo 10, se v podstatě odehrála situace, že auta začala být na výrobu tak technologicky náročná, že jsme úplně jasně směřovali k nějakým korporátnímu kapitalismu, nebo jak to nazvat. Protože tím, že znám perfektně, nebo perfektně, myslím, že na běžné poměry velmi dobře, historii automobilismu a automobilové kultury, tak když si vezmeš, že před druhou světovou válkou třeba jenom v okolí Coventry a Birminghamu v Anglii bylo několik set výrobců automobilů – a dneska máme všechno pod šesti koncerny. Takže jsem zažíval dobu, kdy jsem dospíval, a sledoval své milované automobilky, jak se dostávají pod koncerny, takže vlastně všechny automobilky na světě vlastní pět, šest velkých korporátů, a díky tomu stěžovaly podmínky tak, aby malí výrobci neměli šanci, aby je velcí výrobci pohltili. Takže

nějakou logikou jsem si vyvodil, že tohle bude další nástroj, jak likvidovat malé výrobce a jak dostávat malé slavné značky pod velké výrobce, jako je Volkswagen, Toyota, GM, PSA, a tak dále.

Tyto giganty nemají problém s tím udělat auto třeba s vysokotlakým vstřikováním, což bylo Euro 5. A samozřejmě potom máte aféry Dieseldate, a tak dále, protože tehdy se prostě muselo svým způsobem fingovat kvůli emisím, protože i Volkswagen měl problém vyrobit auta s takovou restrikcí.

A také jsem si propojil to, že elektromobil je vynález asi o 50 let starší než auto se spalovacím motorem, což nikdo ve veřejném prostoru neříká rád, a možná to ani nikdo neví. Ale elektromobil vznikl někdy v roce 1835, a až v roce 1886 – doufám, že si to teď nepletu, protože mám v hlavě hodně čísel – vnikla benzínová tříkolka, potom Deimlerova čtyřkolka, začala auta, tedy až o 50 let později. Takže logickou návazností mi došlo, co se tady odehrává, a komu to prospívá. A samozřejmě politické nástroje sloužily na to, že se někdo snaží ovlivnit trh, a prospívat jenom velkým korporacím, což logicky směřovalo k tomu, že jen ti velcí výrobci si dokážou zajistit výrobu třeba hybridních technologií.

## Argumenty zelených fanatiků vyhovují Číně

---

**Martina:** Filipe Turku, to znamená, že tedy odborníci věděli mnohem dřív než my, běžní uživatelé, a my jsme se divili až v okamžiku, kdy jsme se o těchto záměrech dozvěděli z Evropské unie. A jak to vidíš dnes? Skončí prodej nových aut se spalovacími motory opravdu v roce 2035? Nebo se nabízejí možnosti, které jsem pojmenovala v úvodu? Nebo skončí ještě dříve? Nebo se to podaří oddálit, případně úplně zrušit? K čemu se přikláníš teď, v této situaci, na jaře v roce 2024?

**Filip Turek:** „O čistě elektrické budoucnosti automobilového průmyslu celý automobilový průmysl tiše mlčí, i všichni jeho představitelé.“ Tuto větu jsem neřekl já, ale Akio Toyoda, což je největší expert na auta na světě, a ředitel nejúspěšnější společnosti, automobilového koncernu, který je z rodiny, která vlastní Toyotu – částečně ji ovládá, a založil ji. Takže samozřejmě, že úplně všichni, kdo se vyznají v průmyslu, a všichni, kdo určují automobilový průmysl, průmysl všeobecně, a energetiku, vědí, že to je nesmysl, že to fungovat nemůže. A podle mě někteří evropští politici už jenom hledají, jak z toho ven tak, aby je potom nelynčovalo několik set miliónů lidí v Evropě, kteří se kvůli tomu dostanou do obrovských ekonomických problémů – a nejenom kvůli tomu. A tato vyjádření velmi opatrně říkají lidé v korporátech na vysokých manažerských pozicích. Protože samozřejmě politik má pár drobných měsíčně, a je závislý na tom, že ho někdo nějakým způsobem korumpuje.

Jenomže když je někdo manažer ve Volkswagenu, v BMW, nebo Mercedesu, tak vysoký manažer Volkswagenu má plat několik miliónů eur ročně. A vzhledem k tomu, že automobilka je zákonem vázána k ESG – to znamená k zelenému auditu, k environmentálnímu auditu, nikoliv k ekonomickému auditu – tak se představitelé

automobilek, kteří jsou závislí na Evropské unii – což jsou hlavní výrobci, protože Evropa byla vždy kolébkou automobilismu – nemohou příliš otevřeně vyjadřovat k tomu, co si o budoucnosti elektromobility myslí.

**Martina:** Promiň, Filipe, ale my se tady bavíme o totální restrukturalizaci automobilového průmyslu v Evropě. Použila jsem slovo „restrukturalizace“, protože mi zní lépe, než „destrukce“.

**Filip Turek:** Ano.

**Martina:** Ty říkáš, že největší špičky velkých automobilek vědí, ale kvůli pár předplaceným šmudlům všichni hrajeme tuto hru?

**Filip Turek:** Ano. Třeba Oliver Zipse, ředitel BMW, už v roce 2021 řekl, že elektromobilita není jasná budoucnost a že s tím budou problémy. Když si koupíš nové elektrické BMW, tak má samozřejmě baterii z Číny, a tak dále. V úvodu jsi krásně říkala, že automobilka Volvo přejde také na čistě elektrické automobily. Tam jsou zase trošičku jiné pozice majitele Volva, protože Volvo není švédské, ale...

**Martina:** Je čínské...

**Filip Turek:** Je čínské...

**Martina:** Kdybych se chtěla zbavit nějakého dobrého konkurenta, tak ho nechám...

**Filip Turek:** Takže komunistický básník...

**Martina:** Startovat na baterky...

**Filip Turek:** Ano. Komunistický básník – a teď nemyslím Mao Ce-tunga – ale Li Šu-fu, což je majitel Volva a majitel obrovského koncernu, který vyrábí čínské automobily, říká pravý opak, protože Číňanům to extrémně vyhovuje. Oni nám nikdy nedokázali v automobilovém průmyslu konkurovat. První automobil vyrobili v roce 1953. V době, kdy my jsme tady měli stovky a tisíce výrobců po celé Evropě, a plnou Ameriku výrobců automobilů, tak Číňané až v roce 1953 vyrobili první kopii nějakého Chryslera. V roce 85, když jsem se narodil, vyrobili 5 300 aut za rok, což je číslo, které některé automobilky vychrlí opravdu za pár hodin. Takže třeba Fiat – toto mi teď říkal prezident Klaus, že když byl kdysi dávno na prohlídce Fiatu, tak mu tam říkali, že každých devatenáct vteřin továrnu opustí nový Fiat – a Číňané jich v roce 85 vyrobili 5 300. A dneska jich vyrábí 30 miliónů, nebo 25 miliónů ročně.

Motiv je jednoduchý: My jsme se zavázali k Pařížské úmluvě. A tam se můžeme bavit o tom, proč svět nenávidí Donalda Trumpa, který od této závazné úmluvy, že svět bude bez emisí, odstoupil. A Biden k ní v prvních hodinách své funkce zase přistoupil. To znamená, že Green Deal, a argument zelených fanatiků, kteří chtějí zelenou reformaci, nebo spíše zelenou revoluci, je takový, že to dělají i jinde, protože jsme se k tomu plošně zavázali. A to samozřejmě Číňanům velmi vyhovuje. Jenomže víme, že třeba v Kalifornii jsou desítky procent čínských investic, a tak dále. A pokud se Zelení, Piráti, zelení

všeobecně, a zastánci Green Dealu, baví o tom, že Evropě ujede vlak, pokud nebude vyrábět elektromobily, a že nebude konkurence schopná, tak já jim na to úplně jednoduše argumentuji tím, že jak se můžeme bavit o konkurenční schopnosti, když nekontrolujeme strategické zdroje. Elektromobil je o půl tuny těžší, protože je v něm 300, 400, 500 kilogramů těžká baterie, která se skládá z lithia, kobaltu, vzácných kovů, a tak dále.

## Evropa je užitečný idiot Číny

---

**Martina:** Což my toto všechno dovážíme z Číny.

**Filip Turek:** Samozřejmě.

**Martina:** A Čína to netěží na svém území, ale v Africe.

**Filip Turek:** Přesně tak.

**Martina:** A má opce na to, že bude v dalších letech těžit dále.

**Filip Turek:** Ano, přesně tak. Konkrétně kobalt je hlavně v Kongu. Pak je další zpracování v Chile, v Jižní Americe, celá Afrika. My, jako západní svět, jsme se vzdali – ne my, ale naši západní přátelé – kolonialismu, a mají nějakou historicky špatnou karmu, takže si představují, že teď všechny lidi z Afriky přestěhujeme sem, protože jsme tam na ně byli zlí, nebo oni na ně byli zlí. Nicméně Číňané to samozřejmě pojali velmi racionálně, takže 40 procent ugandské ekonomiky vlastní Číňané, a nebudu se vůbec bavit o Kongu, a tak dále, a o tom, v jakých podmínkách tam lidé pracují. Těžební důl na kobalt, tuším, zaměstná kolem 40 tisíc dětí – to jsou realistická čísla OSN a nadnárodních organizací, nejsou to žádné konspirační teorie, které bych si tady vycucal z prstu.

Samozřejmě pirát na to řekne, že ale v evropských automobilech už kobalt minimalizujeme, že už ho tam není tolik. Tak samozřejmě v čínských autech je kobaltu dost, a pokud tam kobalt není, tak se elektromobil pomaleji dobíjí, a má menší dojezd. Takže to je vlastně vydíratelnost čínského průmyslu a čínských kapitánů průmyslu, kteří tady už skupují firmy. Říkali jsme Volvo, nádherný londýnský taxík. Samozřejmě zmíněný komunistický básník vlastní také fabriku v Coventry. Já jsem celý dospělý život v podstatě navštěvoval Anglii, a různé továrny na výrobu aut, a sledoval jsem ten šílený úpadek, a to, jak to skupují velké společnosti. Jenom 8 % výrobců baterií a zpracovatelů baterií do elektromobilů, a vůbec do všech těchto technologií, je mimo Asii. Jenom 8 %.

**Martina:** Bateriím se budeme věnovat jako samostatné problematice, protože myslím, že si náš zájem zaslouží. Ale vysvětli mi jednu věc: Proč se takto angažuje Evropa? Komu se chceme zavděčit, když Amerika se na podobnou ekonomickou sepuku zdaleka nechystá? A největší znečišťovatelé, jako Čína a Indie – o tom se ani nemusíme bavit. Řekni mi, chápeš? Rozumíš této příkladné agilnosti ze strany Evropy?

**Filip Turek:** Já bych si dovolil říct, že třeba demokratická síla ve Spojených státech právě na tuto vlnu nasedla také. Dotace velmi imponovaly Elonu Muskovi, a celá Tesla má dotace. Vráťím se k Evropě. Ale jenom pro představu: Druhou světovou válku vedli

Američané úspěšně díky tomu, že velká trojka – to znamená General Motors, Mopar, neboli Chrysler, a Ford Motor Company – vyráběly všechny bombardéry, všechny zbraně, které vyhrávaly 2. světovou válku. Sto let žily Spojené státy, Spojené státy měly nejbohatší, nejúspěšnější a nejefektivnější ekonomiku světa sto let, a bylo to v podstatě díky automobilovému průmyslu. A kolem roku 2000 se jim odměnily tím, že začaly dotovat – v době upadajícího, umírajícího Detroitu, ze kterého je spálené a opuštěné město, kde jsou vybydlené mrakodrapy bez lidí, ale místo toho, aby když už se stát chce chovat socialisticky, což je v Americe úplně nepřijatelné, a podle mě nepochopitelné, sanovaly tyto společnosti – tak začaly dotovat elektrické výrobce, to znamená Teslu. A to je pro mě úplně bizarní. Takže bohužel, spojenců v tomto je poměrně dost.

A samozřejmě v tom hrají roli Číňané. Teng Siao-pching na začátku 80 let řekl: „Vytvoříme vám všechno na světě. Jenom se nás neptejte na ekologii a na lidská práva. A vyrobíme to za nejlepší cenu na světě.“ A začal čínský ekonomický boom – 80. a 90. léta – Šen-čen rostl 18 % HDP za rok. A v Číně se začaly tvořit takové peníze, a takový kapitál, protože věděli, že vyrábějí nejvíce spotřebního zboží na světě, a 80 procent exportu jde do Evropy i do Spojených států. Takže oni potřebují své pitomce, své užitečné idioty jak ve Spojených státech, tak hlavně v Evropě, protože Evropa je nejvíce zelená, papežštější než papež. Evropa je nejlepší užitečný idiot Číňanů.

### **Evropské unie se rozhodla, že se tady předotujeme a udotujeme k lepším zítřkům**

**Martina:** Ale proč? Proč ta dobrovolná odevzdanost? Já jsem se v Hospodářských novinách už vloni dočetla, že starý kontinent začíná v konkurenci ostatních regionů kulhat. Kupodivu. Konkurenční výhoda, a hlavně výroba se začínají přemísťovat jinam, především do Spojených států amerických. Takže mi vysvětlí, proč vlastně nás svým způsobem mistruje Amerika, proč nás mistruje Čína, přičemž Amerika přebírá naše firmy a výrobu, protože tyto firmy nezatěžuje emisními povolenkami. A Čína už je nezatěžuje vůbec. To nám to pořád nedošlo? Nebo co z toho kdo má?

**Filip Turek:** Jsou tam konkrétní viníci. Já si myslím, že osobnosti na nejvyšší evropské úrovni, v Evropské komisi, a tak dále, jsou asi jedni z neovlivnitelnějších a nejzkorumpovanějších lidí. A průběh bude podobný, jako když Angela Merkelová říkala, že migrace, multievropana, bude velmi pozitivní. A teď vidíme, že její promigrační politika byl největší problém. A ona se za to ani neomluví, a nikdo jí za to ani nebude dělat nic ošklivého.

A to samé bude s těmito emisními nesmysly, protože to v podstatě nikde na světě nedělají. Frans Timmermans měl nejspíš rád Julese Verna, a von den Leyenová také, koukali se na sci-fi, a rozhodli se, že přijmou Evropský klimatický zákon o věcech, které ještě neexistují. To znamená bezemisní Evropa v roce 2050, Fit for 55, a tyto nesmysly, které nemůžou existovat. Bezemisní lodě? Já bych všem Pirátům přál, aby sedli do elektrického letadla, a letěli zpátky do Bruselu, ale bohužel se tyto věci ještě technicky nedějí.

**Martina:** Myslíš, že taková prodlužovačka ještě není?

**Filip Turek:** Ne. To samozřejmě lidé v Číně, v Komunistické straně Číny, a v čínském průmyslu jsou ti nejlepší z nejlepších. Tam je obrovské množství lidí, kteří mají vystudovaný třeba Harvard. V Číně, v Komunistické straně Číny, majitelé fabrik, jsou ti nejspornější z nejspornějších. To samé ve Spojených státech. Tam je tržní prostředí i přesto, že už je devastované dotacemi a zelenými blbostmi, ale mnohem omezenější míře, takže ve Spojených státech pořád funguje obrovský trh. My jsme se tady prostě rozhodli, že si i díky zemědělství v Evropské unii tady předotujeme a udotujeme k nějakým lepším zítřkům. A díky tomu všemu se tady pokrřivil trh.

A tím, že nám Američané ani Číňané nedokázali technologicky konkurovat, protože náš evropský automobilový průmysl, a jiný průmysl, byl technologicky v podstatě nejdál, a ani americká, ani žádná jiná auta se nemohla rovnat s nejkvalitnějšími auty z Německa, ale ani z Itálie, Francie, Velké Británie, tak vymysleli jiné mechanismy, jak naše automobilky pohltit, omezit, a jak tento ohromný trh využít. Protože přeci jenom Evropa má – oproti zbytku světa – obrovské zalidnění velmi bohatých lidí, takže jsme nejvděčnější trh. A není nic jednoduššího, než aby nám mechanismy, které vytváří závislost na jejich produktech, prostě nařídila Evropská komise s Evropským parlamentem.

## **Emisní povolenky jsou novodobé odpustky, jako ve středověku, které budeme muset platit za to, že žijeme, protože vydechujeme 0,9 kilogramu CO<sub>2</sub> denně**

---

**Martina:** Dobře, teď mluvíš, jako kapitán průmyslu, který snídá diesel. Určitě ti tady mnozí namítnou, že někdo prostě musí být první, ten zodpovědný. A teď je jenom otázka: Kolik budeme platit celosvětové ekologii, když budeme na kolenou? Když budeme sloužit jako exemplární příklad toho: „Tak tedy, přátelé, takto ne. Takto ekologii nedělat.“ Protože, když letíš v letadle, tak tě upozorní, že v případě nouze musíš nasadit kyslíkový přístroj, kyslíkovou masku nejdřív sobě, a pak teprve dítěti. I v tom letadle vědí, že prospěšný svému okolí můžeš být jen tehdy, pokud jsi naživu. V tomto případě to platí doslova. A v případě, o kterém se teď bavíme, to platí ekonomicky. Myslíš si tedy, že tato opatření skutečně – snažím se na tom hledat něco dobrého – mohou být vedena skutečně jenom snahou po čistém vzduchu, průzračné vodě a netoxických rybách?

**Filip Turek:** Když si poslechneš některé příslušníky od Pirátů – pana Peksu, paní Gregorovou, pana Kolaju, nebo pana Niedermayera z pirátské TOP 09, tak uvidíš, že tito lidé tomu asi opravdu věří, protože nemají žádné technické znalosti, že to jsou užiteční idioti. Nechci se nikoho dotknout, nechci nikoho urážet, ale to jsou užiteční idioti. Pak tam ale vidíš plno lidí, kteří se na tom chtějí oportunisticky svézt – paní Nerudová, paní Dostálová, lidé z ANO, paní Jourová, kterou dosadil Babiš do Evropské komise, a další. Tito lidé jsou vlastně představitelé Green Dealu, chtějí zelenou transformaci, která je převýchovou lidí a která nemá nic společného s tím, že bychom byli něčím první, protože takhle mezinárodní vztahy nefungují – to nejsou mezilidské vztahy – takže se námi nebude nikdo inspirovat. Což je mylný výklad, že my budeme první, a námi se bude inspirovat zbytek světa. Ne, my budeme první, budeme preferovat ekonomický formát nerůstu, a díky tomu, že se dostaneme do jejich vysněného nerůstu, a budeme tady mít zpátky kolchozy a družstva, a budeme žít – jak mi teď říkal pirát Peksa – v nějakých

energetických komunitách, kde každý panelák bude mít svou energetickou komunitu, a asi začneme pěstovat své jídlo, a sami si začneme vyrábět solární panely, a tak dále. Tak prostě v tento moment se stane, že se tady staneme zeleným skanzenem, a těch čínských peněz nebudou jen desítky procent, to nebude jenom tak, že si koupí v Hamburku přístav a že budou vlastnit Volvo, ale v Anglii vlastní MG, vlastní už všude různé fabriky, prostě investují do Evropy peníze, investují peníze do Ameriky. Oni nás prostě skoupi.

A samozřejmě evropský systém, představa toho, že nebudeme mít ani hotovost a že nás všechno bude svírat ze všech stran, je pro ně úplně nejlepší. Protože budeme platit emisní povolenky úplně za všechno, a emisní povolenka je podle mě jako novodobý odpustek, jako to bylo ve středověku, který budeme muset platit za to, že žijeme, protože vydechujeme 0,9 kilogramu CO<sub>2</sub> denně. Takže vůbec nevím, jak to budeme dělat. Možná Piráti v Bruselu vydechují trochu méně, Ale já se obávám, že nám nakonec zakážou i dýchat, a neekologičtější by bylo všechny lidi v Evropě povraždit, a dát je na kompost. To je jejich teorie. Člověk je pro ně na planetě škodná. Tohle to je prostě úplná změna. Vždycky, celou lidskou historii, byl středobodem člověk. Teď je středobodem jakoby příroda. Problém ale je, že oni si ještě k tomu pletou ochranu přírody s klimatismem. To znamená, že to, že to je celkově postaveno na co neměších emisích. CO<sub>2</sub> je v podstatě totální podvod, a vlastně tím trpí klasická ochrana přírody, která je samozřejmě potřeba a kterou si všichni přejeme.

---

**Podle zastánců Green Dealu je boj s klimatickou změnou třídní boj. To je marxismus v moderním podání. Ale nebude se znárodňovat majetek bohatých, ale obyčejných lidí, kteří budou zotročeni.**

---

**Martina:** Dobře, svět je globalizovaný, dá se předpokládat, že každá informace se během několika vteřin dostane do nejzazších koutů světa a všech kontinentů, a tudíž i tyto myšlenky. Přesto, když jsi popsal, proč to dělá Amerika, tak jsou za tím peníze, snaha ovládnout evropský průmysl, automobilový průmysl. Když jsi popsal, proč to dělá Čína, tak jsou za tím peníze, a ještě větší snaha ovládnout, pokud možno, i americký průmysl. Ale pořád nedokážu pochopit, proč to dělá Evropa, která průmysl má, v automobilovém průmyslu je o koňskou délku dál, a než se sama dobrovolně zbavila těžkého průmyslu, a dováží uhlí z Nového Zélandu, tak byla na špici v další spoustě věcí, které ke svému životu zatím potřebujeme. Nic lepšího jsme nevymysleli. Tak proč to Evropa dělá? Proč se střílí do kolene? A proč chce za cenu vlastního sebezničení zlikvidovat své občany, přestože tím – vzhledem k tomu, že se ostatní nepřidají – klima na planetě nevylepší?

**Filip Turek:** Oni nevěří, že ho nevylepší – někteří z nich – ti užiteční idioti. A těm chytrým je to úplně jedno, protože na rozdíl od nějakých autokratických režimů je jejich funkce ve vysokých pozicích časově omezená, a než tyto jejich nesmysly začnou platit, tak oni už budou dávno někde pryč, a dávno si budou užívat něčeho jiného.

**Martina:** Ale jich se to také dotkne. Tady přeci když někdo za dvacet let vyleze před Evropu, která bude ekonomicky na kolenou – nebudou už jezdit ani vlaky a podobně – a řekne: „Pepo, já se spletla“, tak to se přece dotkne i jich?

**Filip Turek:** Já na tohle neumím odpovědět. Já sám bych se jich všech chtěl zeptat – nejlépe von der Leyenové a Timmermanse, co nám všem řeknou. Co řeknou 350 miliónům lidí, kteří se dostanou do špatné finanční situace. Mnoho lidí to pociťuje už teď, průmysl to pociťuje, firmy, které tady fungovaly 200 let – i u nás – které přežily. Přežily protektorát, přežily Hitlera, přežily komunismus – a fungovaly – a teď zkrachovaly. Já nevím, jak na to tito lidé odpoví. Já opravdu nevím, jak řeknou: „My jsme to všechno udělali proto, abyste tady neuhoreli.“ Oni budou prostě říkat: „My jsme zachránili planetu. Kdybychom to neudělali, tak by tady byla klimatická apokalypsa, a všichni bychom uhořeli.“ To jsou prostě jejich argumenty. Tyto argumenty jsou zcestné, vymyšlené tak, že je to budoucnost, kterou nemůže nikdo změřit, a nikdo jim nemůže říct: „Vy lžete!“ Protože oni pořád mluví o nějaké budoucnosti, která neexistuje.

Oni mluví o technologiích, které neexistují. Ekologická baterie s dlouhou životností neexistuje, a oni vyprávějí o sodíkových bateriích, a těchto věcech. Prostě to neexistuje, a oni už o tom udělali závazný zákon, právně závazný klimatický zákon, ke kterému jsme se všichni zavázali, a oni ho budou moci vymáhat. Takže třeba mají představu, že v roce 2030 musí být na evropské trhu zámořské lodě, které budou bezemisní. To je za šest let. Já nevím, na jakých drogách tyto věci vymýšleli. To je prostě bizár. A navíc je vtipné, že podle mě Green Deal vůbec nečetli. To je tak komplexní soustava předpisů, že podle mě si málokdo umí představit, co všechno to obsahuje. Je tam potírání rozdílů mezi mužem a ženou – to je v podstatě třídní boj, genderový boj. To je opravdu změna chování.

**Martina:** V rámci Green Dealu?

**Filip Turek:** V rámci Green Dealu. Von der Leyenová řekla, že emise musí být tak drahé, aby změnil chování lidí. To řekla, když se představoval Green Deal: Extinction Rebellion. Jejich šéf, jeden z hlavních zakladatelů – kterého tedy velmi opěvuje von der Leyenová, nebo opěvoval i Timmermans, a další, kteří jsou velcí zastánci Green Dealu – říkal, že boj s klimatickou změnou je třídní boj. To opravdu ten člověk řekl. To je prostě normální marxismus v moderním podání. Je to jako představa nějakého hyper-socialismu, akorát je to zajímavé v tom, že tedy my nebudeme do družstev dávat statky těch bohatých sedláků, a nebudeme znárodňovat fabriky, protože se to děje v rámci korporací, ale má to zaplatit nejběžnější člověk, spotřebitel. Nemáme znárodňovat bohatým, nemáme jim vzít majetky, jako to bylo v komunismu, nebo komunismu v uvozovkách, v socialismu, ale je to zbraň, jak zotročit všechny obyčejné lidi. To je prostě jako realita. Všichni obyčejní lidé to musí zaplatit.

Jejich otevřené představy jsou takové, že se změní naše chování natolik, že nebudeme jezdit auty, že budeme mít sdílenou dopravu – a takhle to bude se vším – že do roku 2050 budeme mít bezemisní domy, což porušuje princip retrospektivy. Protože když si někdo postavil dům – dědeček a babička postavili dům v 60. letech – a teď ho někdo má, tak se do roku 2050 bude muset postarat o to, aby byl tento dům zateplen, zrekonstruován, a aby v něm byl nějaký moderní kotel, a takovéto nesmysly. To jsou věci, kvůli kterým se může stát, že každá nemovitost – kterých tady jsou milióny – může spolknout další milióny.



Takže, co se týče evropského rozpočtu, tak oni si představují, že z evropského rozpočtu půjde 25, až klidně 30 procent na environmentální udržitelnost, na zelené projekty – to je prostě převýchova lidí, donucení lidí vystoupit z aut, nejezdit auty, začít ideálně bydlet v nějakých komunitách, protože domy budou extrémní luxus. A představa, že budeme žít bezemisně, to opravdu znamená, že nebudeme chovat ani dobytek. A to je právně závazné. Tyto věci jsou právně závazné. To je největší bizár, který kdy v historii vznikl, a největší podvod, který kdy v historii vznikl. Když církev stovky let vybírala odpustky, a hromadila majetky, tak tam pořád byl nějaký hezký vyšší záměr. Ale tento hezký vyšší záměr tady je opravdu velmi estetický. Oni i v podstatě v mnoha ohledech přiznávají, o co jde.

[Všechny příspěvky s Filip Turek](#)

## **Diskuze:**

---

### **Napsat komentář**

---

E-mailová adresa nebude publikována.