

Konec masového automobilismu, to je oč tu běží?

svobodny-svet.cz/konec-masoveho-automobilismu-to-je-oc-tu-bezi

9. října 2022



Toto není ani tak polemika s konkrétním člověkem, v tomto případě členem představenstva Škoda Auto Martinem Jahnem, ten je, při vší úctě, zaměnitelný, jeho slova by mohl říkat kterýkoli jiný současný manažer a zněla by naprosto stejně. Nejde konec konců ani o konkrétní firmu, Škodovku, německou automobilku s českými kořeny. Tu můžeme brát také pouze jako modelový příklad obecnějších trendů, byť, nejen ze sentimentálních důvodů, se na ni pochopitelně díváme jinak. To je potřeba říci hned na úvod.

V rozhovoru, který Jahn nedávno poskytl deníku E15, nastiňuje tento vrcholný manažer budoucnost mladoboleslavské automobilky. Co v něm říká? „Škoda Auto zrychlí přechod k elektromobilům,“ shrnuje jeho primární sdělení titulek na první straně. „Škodovka se posouvá k luxusnějším vozům“, dodává ten uvnitř vydání. Automobilka mění svou strategii na příští roky, elektromobilita prý nastoupí rychleji, než se čekalo. „Neposouvá se jen od spalovacích motorů k bateriím, ale také od

levnějších vozů k dražším ... I kvůli zpřísnujícím se emisním normám budou rychleji mizet z nabídky menší a levnější vozy jako fabia, kamiq či scala,“ shrnuje redaktor rozhovor s manažerem v úvodníku.

Ne, to není jen pouhé byznysové rozhodnutí jedné konkrétní firmy, jak by se mohlo zdát, ale všeobecný trend, který naznačuje, že masový automobilismus, tak jak vznikl v průběhu dvacátého století, to má nahnuté, nechceme-li přímo fatalisticky říct, že končí.

Konec laciných vozů

Není pravdou, že ti, kdo si nová auta nebudou moci dovolit, sáhnou po levné Dacii. „Navzdory současným problémům se nezdá, že by se Evropa či Amerika odkláněly od klimatických cílů. Museli jsme reagovat a zrychlit vlastní strategii,“ říká Jahn. A na jiném místě: „Stále nevíme, jak bude vypadat chystaná emisní norma Euro 7. Bude-li přijata v přísné variantě, vozy v nižší třídě, jako je třeba fabia, scala či kamiq, bude obtížné udržet na trhu v delším horizontu.“ Od roku 2035 pak mají být všechny vozy prodávané v EU vzhledem k platné legislativě elektrické.

Z těchto slov jsou patrné dvě věci. Zaprvé to, že levnější produkce pro nejchudší zákazníky se logicky nevyplatí ani jinde. Nikoli pouze ve Škodovce. Tedy ani Dacia či jiné dnes levnější značky v prostředí přísných ekologických standardů žádnou spásou pro méně movité motoristy být nemusí. Tito lidé tak budou nuceni hledat k osobnímu automobilismu alternativu jinde.

Zelenání automobilek je začarovaný kruh

Za druhé pak z výše uvedených slov vyplývá, kde mají tyto trendy svůj primární původ. V konkrétních politických rozhodnutích. Na ta následně reagují firmy, v jejich rámci fungují a budují své strategie. Podniky však nejsou jen pasivně ve vleku politických rozhodnutí. Částečně je i aktivně přijaly za své. Mají pro to jistě řadu důvodů. Zelené standardy je mohou ohrozit, ale stejně tak mohou ohrozit

jejich méně pružnou konkurenci. Ta jimi může být zčásti eliminována nebo citelně limitována. Znesnadňuje se tím „vstup do odvětví“. Taková „pomoc“ s konkurencí je pro každou firmu, která na trhu zůstane, samozřejmě vítaná. Zelené administrativní plány ale dávají automobilkám rovněž určitou jistotu v jejich plánování. „Od roku 2035 budou všechny naše nové vozy prodávané v EU elektrické. Jiná varianta vzhledem k odsouhlasené legislativě nepřipadá v úvahu,“ připomíná Jahn. Pochopitelně, že spolu se zelenými regulacemi se také významně rozšiřuje všeobecná „dotační atmosféra“ a potenciál. Jestliže politici zákonem zcela arbitrárně eliminují produkci něčeho, co funguje, proč naopak nedotovat něco jiného, „to správné“.

V duchu doby však diktují samozřejmě také zákazníci. „Definovali jsme si novou cílovou skupinu,“ popisuje Jahn. „Říkáme ji contemporary explorers – noví objevitelé. Lidé, kteří čekají od života víc, nechtějí jen levné auto, ale aby vyjadřovalo hodnoty. Třeba tím, že budeme více používat obnovitelné materiály.“ Auto bylo vždy pro mnohým majitele statusovým symbolem. Jeho vlastnictví nebo lépe řečeno vlastnictví konkrétní značky či typu automobilu je nezřídka příkladem něčeho, co ekonomové nazývají „demonstrativní spotřebou“ prokazující úspěšnost svého majitele. Drahé elektrické auto statusovým symbolem bohatství zůstane. Nově má ale navíc signalizovat i jakési lepší kvality svého majitele a jeho „společenskou odpovědnost“ vůči planetě. Taková lepší placka milionu chvilek.

Škoda Auto má v následujících letech do elektromobility investovat obří částku ve výši 138 miliard korun. Mají se přestavovat celé výrobní závody. To jsou rozhodnutí, která logicky zpětně vytvářejí ty nejvlivnější obhájce zelené politiky. S každým dalším dnem a s každým dalším takovým rozhodnutím se tento stav věcí víc a víc upevňuje a zabetonovává. Firmy si nemohou dovolit o své investice přijít. Nejen tyto přístupy automobilek k zelené revoluci naznačují, proč vlastně není možné jen tak snadno obrátit kormidlo evropské zelené politiky. Bylo už do ní nainvestováno obří množství kapitálu, a

to jak obrazně toho politického, o němž se mluví nejvíce, tak i doslova toho finančního. A zdaleka nejde jen o automobilky. Zelenání je právě i kvůli tomu začarovaný kruh, jehož přerušení bude vyžadovat obrovské množství úsilí a energie.

Že ztráty rozptýlené většiny občanů budou vyšší než by byly ztráty investic byznysu, kdybychom nyní od zelených cílů upustili? To je dost pravděpodobné. Ale tato rozptýlená většina – my – nemáme své vlivné lobbisty, kteří by za naše legitimní zájmy bojovali. Alespoň prozatím.

Symbol svobody cestovat podle svých pravidel

Masový automobilismus má proto v podobě, jak jej známe a provozujeme na mále. Osobní auto se stalo ve dvacátém století symbolem spotřebitelské, chcete-li konzumní společnosti. Ale také symbolem svobody cestovat podle vlastních pravidel. I komunistický režim přijal západní představu o masovém osobním automobilismu za svou, byť ji v prostředí centrálního plánování byl schopen naplňovat pouze s obtížemi. Po revoluci se auto průmysl svěřený do německých rukou stal význam pilířem české ekonomiky.

Demokratizace dopravy, která díky rozšíření vlastnictví osobního automobilu v průběhu dvacátého století nastala, znamenala bezpříkladný nárůst pohodlí a kvality života mas obyvatelstva. V průkopnických Spojených státech se automobilismus stal doslova obsesí. Aníž bychom byli odborníci na urbanismus, každý z nás vnímáme, že americká města do velké míry vděčí své podobě právě automobilismu. Auto a s ním spojená infrastruktura umožnily obsluhovat a dávat ekonomický smysl regionům, které by jinak zůstávaly zcela periferní. Motorismus obecně, zejména ve své nákladní podobě, pak umožnil „just in time“ globální kapitalismus a globalizaci, v podobě v jaké jsme jich byli v posledních desítkách let svědky. Auto se stalo nejen ekonomickým, ale také kulturním fenoménem. Nejviditelnější a dnes nejvíce zdůrazňované problémy, které masový automobilismus způsobuje především ve městech, jež

nebyla pro takové množství aut projektována, jsou nesouměřitelné se všeobecnou mírou pozvednutí životní úrovně, kterou automobily přinesly a přinášejí.

Končí tedy masový automobilismus? Na tuto otázku pochopitelně nikdo zainteresovaný neodpoví, eventuálně na ni odpoví záporně. Ale vezmeme-li v úvahu všechny dnešní trendy při současné úrovni poznání a technologie, je možné říct, že tímto směrem (nevyhnutelně) míříme. Že takový vývoj není představitelný, vůbec neznamena, že je nemožný. Kdo by si před dvěma třemi lety dokázal představit to, co se dnes děje v energetice? Ti, kdo varovali, že něco takového reálně hrozí, byli odbýváni jako apokalyptici.

Řada nezodpovězených otázek

Existuje celá řada nezodpovězených otázek, na které není možné odpovídat pouze tak, že je vyřeší technologický pokrok. I když mnohé z nich nepochybně ano. Velká část těchto otázek se týká lidí, kteří dnes auto vlastní a provozují, potřebují jej ke svému životu či podnikání, a může se stát, že v budoucnu již na něj díky umělému zdražení nedosáhnou. To není žádný úmyslný katastrofismus, ale spíše odezírání z trendů, kterými se dnes pohybujeme a které navzdory energetické krizi mají ještě zrychlit, jak ostatně v rozhovoru Jahn naznačuje. Jistě, na osobní automobilismus neexistuje nárok. Ale před lidmi, kteří na něj až doposud dosáhli a jimž by se bez auta dramaticky znepríjemnil život, bych to jako politik vysvětlovat nechtěl.

Stojí za připomenutí, že český vozový park je pátý nejstarší v EU s průměrným stářím vozu více než patnáct a půl roku. Jednou z otázek tak například je, jak bude vypadat trh s ojetými elektrickými vozy, který je dnes alternativou pro méně bonitní klienty. Spalovací motor je stále stejný, něco se opotřebí, vymění, ale vzhledem k hodnotě auta nejde typicky o vysoké částky. Ale co baterie? V jejím případě je poměr ceny ke zbytkové hodnotě vozidla zcela někde jinde. A koupí si někdo auto s osm nebo deset let starou baterií, která na rozdíl od

spalovacího motoru, jak všichni víme ze zkušeností s elektronickými zařízeními, jimiž jsme obklopeni a denně je používáme, stárne a ztrácí kapacitu úplně jinak? Technologie možná bude za deset let jinde, ale bude to až o tolik?

Co se však za deset let nezmění zcela určitě, je fyzika a její zákony. Je to možná pro trendsettery obtěžující, ale je třeba se stále ptát, kde se vezme dostatek elektřiny pro nabíjení takového množství vozidel? A asi by tedy měla být i „čistá“, aby nebylo elektroauto jen pokrytectví tak jako dnes. I když je to triviální a přízemní otázka, nikdo na ni zatím uspokojivě neodpověděl. Tím víc bychom se na to měli ptát nyní, na prahu bezpříkladné energetické krize. Odpověď je ale možná velmi prozaická a tím více šokující. Pro budoucí spotřebu elektřiny je pravděpodobně chybou násobit současný počet automobilů průměrnou spotřebou jejich elektrické verze v budoucnosti. Bude jich totiž nejspíš mnohem méně. Mnozí z těch, kdo dnes jezdí, v budoucnu už jezdit nemusí. Ale to se zatím nikdo říct neodváží.

Dříve byly jako klíčové argumenty pro pořízení dražšího elektroauta zdůrazňovány očekávané úspory při jeho provozu. Mělo se za to, že vyšší pořizovací náklady vyváží v rámci životního cyklu provozu stroje levnější palivo – elektřinu – ve výsledku tak mělo auto v přepočtu na ujetý kilometr vyjít v poměru k nákladům, když ne levněji, tak minimálně stejně jako standardní vozidla se spalovacím motorem. Elektroauta měla konkurovat těm klasickým a postupně je nahradit přirozenou tržní cestou, svobodnou volbou spotřebitele, tak se to alespoň tvrdilo. S cenami elektřiny, které lámou rekordy a všechny okolnosti naznačují, že jde o nový normál spíše než výkyv, se nezdá, že by něco takového bylo možné. I proto musel přijít z unie administrativní zákaz spalovacího motoru ke konkrétnímu datu. Někteří komentátoři a média si toho ostatně začali už všímat. A podobných otazníků je s elektromobilitou spojená dlouhá řada.

Nejde o útok na technologický pokrok

Vůbec nejde o polemiku s konkrétním byznysovým rozhodnutím firmy Škoda Auto. To je *vzhledem k okolnostem* svým způsobem snad i pochopitelné a zcela jistě je motivované primárně ziskem, přestože se tváří jinak. Určitě jde však o polemiku s těmi *okolnostmi*, v nichž a kvůli kterým taková rozhodnutí vznikají a jimž jsou firmy nucené se přizpůsobovat.

Nejde ani o luddistický útok na stroje a technologický pokrok. Spíše je to povzdech nebo zamyšlení nad tím, že svět masového motorismu to může mít spočítané (stále ještě nechci tvrdit, že definitivně má). Někdo to vítá, z velké části možná aniž by domýšlel všechny důsledky takového vývoje. Někdo je ale také domýšlí, a právě díky nim to vše tlačí dál. Tak už to bývá. Někdo jiný si nad tím dovoluje vyjádřit jisté pochybnosti, nedůvěru, možná i lítost (autor těchto řádek). Je to legitimní postoj. Konzervativní a protržní.

| FILIP ŠEBESTA, IVK

■ ■ ■ ■ ■ (5 votes, average: **4,80** 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](#).



•

Erik Halák napsal:

09/10/2022 (11:32)

Pravidelně opakované násilné tzv. „očkování“ během pěti, nanejvýš deseti, let sníží počet obyvatel na nějakých deset procent.

To se odrazí i v počtech automobilů a v počtech z toho vyplývajících.

Odpovědět

•

garik napsal:

09/10/2022 (11:52)

Jen další zřůdnost západního kapitalizmu !

Odpovědět