

# Vnucování elektromobilů skutečně dělá z Evropy druhou Kubu, další důkaz přichází z Nizozemska

[svobodny-svet.cz/vnucovani-elektromobilu-skutecne-dela-z-evropy-druhou-kubu-dalsi-dukaz-prichazi-z-nizozemska](https://svobodny-svet.cz/vnucovani-elektromobilu-skutecne-dela-z-evropy-druhou-kubu-dalsi-dukaz-prichazi-z-nizozemska)

1. května 2023



PETR MILER

Může to znít přehnaně, pokud ale fakticky zamezíte přirozeným technickým inovacím, nic jiného se stát ani nemůže. Je pochopitelně otázkou, do jaké míry se EU může Kubě přiblížit, princip je ale pořád stejný.

Pokud pravidelně sledujete naše články, nejspíše jste pochytili, že značná část mého života je spojena s Nizozemskem. Některé jistě mohla napadnout otázka, jak člověk, který tak oponuje vnucování elektrických aut, může spojovat svůj život se zemí, která za ně horuje více než naprostá většina zbytku evropského kontinentu. Pominu-li ale osobní důvody, situace není tak jednoznačná, jak se navenek může zdát.

**Ano, politické tlaky spojené s elektromobilitou jsou v Nizozemsku značné,** stejně jako prakticky kdekoli jinde ale přichází shora od samotných politiků, ne zdola od obyčejných lidí. V mé „sociální bublině“ budou poměry ještě jiné, obecně ale odhaduji, že dobré dvě třetiny Nizozemců schůdnost „elektrické revoluce“ zpochybňují, pokud jí přímo neodporují. Ze zbylé třetiny lidí značná část z různých (obvykle ekonomických) důvodů elektromobily stejně nekupuje – loni měly navzdory veškerému ohýbání trhu na celkových prodejkách podíl pouze pětinový podíl. A nebýt posledního měsíce v roce, kdy bylo prodáno skoro 20 % všech elektrických aut za celý rok kvůli změnám dotačních schémat, by byl jejich podíl asi 18procentní. Jasně, je to o hodně víc než česká 2 nebo 3 procenta, pořád to ale není úplně jiný svět.

Debata na toto téma tedy probíhá a kritických hlasů přibývá s tím, jak se projevují negativní dopady všech umělých tlaků na rozšiřování elektromobilů navzdory odlišným preferencím většiny publika. Někdo pochopitelně může říci, že pětinový podíl na trhu je relativně velký, což je pravda, ale za jakou cenu? Tím nejviditelnějším – a pravidelně omílaným – dopadem je masivní pokles prodejů nových aut, které se z 556 tisíc dodaných vozů v roce 2011 propadly postupně až na něco málo přes 300 tisíc aut prodaných loni. Není ztráta takřka poloviny prodejů (se vším, co s tím souvisí, od relativně vyšších emisí kvůli kompenzaci prodeji dovezených ojetin až po relativní zhoršení pasivní bezpečnosti prodáváných aut kvůli témuž) varovná? Ostatně, bez ní by podíl elektromobilů na trhu byl též poloviční.

**Tohle všechno prostě postupně dělá z Nizozemska druhou Kubu,** kde lidé konzervují dekády staré ojetiny kvůli nemožnosti koupit si rozumně cokoli nového. A protože celá EU kráčí v závěsu stejným směrem, sledujeme takový vývoj napříč kontinentem. Výše popsané ale není jediný negativní signál, který takový posun dokumentuje, na další upozorňuje Paul Dietz, šéf Auto Recycling

Nederland (ARN), jakési nizozemské „recyklační autority”. Ta má na starosti šrotování starších vozů a jejich přeměnu na znovu použitelné materiály.

Ten v pořadu De Nationale Autoshow rádia BNR, který nemá problém vystupovat k „elektrické revoluci” kriticky, uvedl, že se v zemi podobně masivně propadá počet aut s ukončenou životností, tedy těch, která míří na vrakoviště. I když nizozemský autopark dramaticky stárne, počet prodaných nových vozů rychle klesá a nahrazuje jej rekordní odbyt ojetin, lidé si přesto takto starší auta nechávají stále déle. Jaký jasnější projev „kubyfikace” trhu s auty si lze představit?

Zatímco ještě v roce 2021 tak bylo vyřazeno z provozu přes 220 tisíc vozů, loni jich bylo pouze 176 887. To je opravdu ohromný meziroční pokles který jen následuje menší předchozí sešupy – v roce 2018 bylo takových aut stále 248 tisíc, v roce 2019 už to bylo jen 233 tisíc, v roce 2020 asi 226 tisíc, pak oněch 220 tisíc, loni jen 177 tisíc. Během pěti let tak v provozu zůstává navíc přes 70 tisíc starých aut za jediný rok. Proč? Protože si spousta lidí nic nového pod tlakem umělého vnucování nechtěných a drahých elektromobilů i podobně umělého zdražování žádaných spalovacích vozů nic jiného nemůže dovolit.

Ze silnic tak nemizí hlavně auta stará 16 až 25 let. Faktorů je ale víc, roli hraje také poptávka ze zahraničí, kde je situace stále více stejná a starší vozy tak získávají na hodnotě napříč Kubou, pardon Evropou. Je pak jen fascinující, že fakt, že se šrotuje stále méně aut, je trnem v oku nizozemskému ministrovi klimatu Jettenovi, který by naopak chtěl nizozemský vozový park co nejrychleji omladit. No, může, stačí přestat uměle zdražovat spalovací auta a vnucovat lidem elektromobily a stane se to. Zatím dělal pro jím vyhlášený stav jen pravý opak a je obtížně pochopitelné, že nevyhnutelný výsledek vlastních aktivit sám kritizuje.

| Petr Miler

■ ■ ■ ■ ■ (19 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.



- 

**Jan** napsal:

01/05/2023\_14:12

Furt je to o voličích. Napadat debilního politika nemá smysl, když si ho tam lidé přejí a ve volbách to potvrdí. Debilní jsou většinově voliči. Nedávno mi někdo říkal, že stále volí ODS. Nedokázal mi, ale vysvětlit proč. Hlavně teď, kdy je ODS něco NAPROSTO jiného, než za dob Klause. Prostě debilní voliči = debilní politici = debilní život v zemi.

Odpovědět