



Červenec 2024

UHLÍKOVÉ PASY: CESTA DO ZELENÉHO PEKLA DLÁŽDĚNÁ DOBRÝMI ÚMYSLY

Jan Rovenský

Shrnutí

Poslední roky se jako nástroj pro boj s klimatickými změnami zmiňuje osobní uhlíková stopa. Dosud šlo zejména o snahu motivovat jednotlivce různými apely, kampaněmi či kalkulačkami. Objevila se však také myšlenka osobních uhlíkových pasů, na jejichž základě by lidé měli stanovenou každoroční kvótu na cestování. Tato studie se věnuje proveditelnosti takového opatření a možných dopadů na osobní svobodu. Zavedení dokladů by vedlo k vážným negativním důsledkům pro společnost a jednotlivce.

Hlavní body

- Diskuse o uhlíkových pasech se začíná objevovat v debatách o roli jednotlivce při produkování emisí CO₂.
- Zavedení uhlíkových pasů si lze politicky, právně a technologicky představit na teoretické úrovni, praktické zavedení by ale bylo mnohem komplikovanější. Pokud by se ovšem našla politická vůle, lze si takový systém představit například na úrovni EU.
- Koncept uhlíkových pasů by vedl k omezení osobní svobody a k nepřetržitému monitorování každodenních aktivit občanů. Je třeba hledat méně invazivní a diskriminační způsoby řešení emisí skleníkových plynů a podpory udržitelného životního stylu.

Úvod

V diskusích o klimatu a udržitelnosti se už delší dobou hovoří o tzv. uhlíkové stopě. Tento koncept se prosadil nejen v řadách firem, ale i ve státních institucích nebo neziskových organizacích. Snaha být zelený se v posledních letech stala „in“. Snad každý už si přečetl výzvu, jestli je kvůli ochraně životního prostředí opravdu nutné tisknout e-mail nebo vystavovat papírové faktury či účtenky.

Do centra zájmu se v posledních letech dostává také snaha kvantifikovat uhlíkovou stopu jednotlivce na základě jeho zvyků, chování a aktivit, ať už jde o cestování, spotřebu energie, stravování a další návyky. Z pomyslné uhlíkové stopy každého člověka se tak stává jakási veličina, kterou lze – zatím pro informaci a zajímavost – měřit a hodnotit.

Právě toto číslo by se mělo stát základem pro tzv. uhlíkové pasy, tedy jakési uhlíkové kvóty, kterou by měl každý člověk přidělenou (například na rok) a která by určovala kam, jak a zda vůbec může cestovat. Jde o nástroj, který by mohl významně přispět ke snížení emisí skleníkových plynů? Nebo je to spíš způsob, jak omezovat osobní svobodu a držet lidi v šachu?

Uhlíkový pas, prosím

V souvislosti s klimatem a udržitelností je stále patrnější snaha apelovat na osobní zodpovědnost každého občana. Zatím jde hlavně o výzvy ze strany korporátu vůči veřejnosti (namátkou kampaň Komerční banky v roce 2021 nabádající lidi, aby na Vánoce nejedli kapry) nebo různé online kalkulačky, které mají uživatele informovat o tom, jak moc svým chováním znečišťují planetu a motivovat je k produkci méně emisí CO₂. Diskuse o možnosti zavedení uhlíkových pasů však posouvá debatu na zcela jinou úroveň – myšlenka totiž přestává být primárně o motivaci skrze informovanost, ale o motivaci prostřednictvím nedostatkové komodity, tedy uhlíkového přídělku.

Obdobný koncept není zcela nový, něco podobného zvažoval v letech 2007 a 2008 britský parlament, nápad s osobními emisními kvótami se však tehdy neuchytil (Personal Carbon Trading, 2008). Naposledy myšlenku uhlíkových pasů rozvířila studie A Sustainable Future for Travel publikovaná v listopadu 2023 cestovní agenturou Intrepid Travel ve spolupráci s konzultační společností The Future Laboratory. Jejím cílem bylo analyzovat budoucnost udržitelného cestování a vytvořit hypotetický scénář, co by se stalo, pokud by turistický sektor, který nyní generuje zhruba desetinu celosvětových emisí skleníkových plynů, nedoznal změn.

Vědci tvrdí, že návrat k předpandemické úrovni může mít pro globální klima kvůli vypouštění emisí CO₂ závažné důsledky a apelují na radikální změny v přístupu k turistice. Pokud nedojde k redukci emisí, může v roce 2040 cestovatelský sektor vypadat úplně jinak. Dokument pracuje s hypotézou, že vlivem klimatických změn mohou dnešní populární destinace buď zcela zaniknout (jako Maledivy v roce 2050), anebo kvůli dramatickému růstu teplot budou lidé vyhledávat lokality, které by dnes nikoho nenapadly (střediska u Středozemního moře mohou nahradit mořská letoviště v Belgii, Polsku nebo Skandinávii; A Sustainable Future for Travel, 2023, s. 12).

Studie ale především přichází s myšlenkou uhlíkových pasů – každý jednotlivec dostane na rok stanovenou kvótu a jakmile ji spotřebuje, nebude si již moci koupit další letenku. Cílem opatření má být donutit lidi, aby zohledňovali své emise. „Kolem roku 2040 bude neobvyklé vidět příslušníky generace alfa (lidé narozeni po roce 2010) bez zařízení pro sledování uhlíkové stopy. Každá jízda Uberem, cesta letadlem nebo návštěva supermarketu bude v jejich zařízeních zaznamenána a v reálném čase bude počítána jejich uhlíková stopa,“ uvádí analýza (A Sustainable Future for Travel, 2023, s. 12).

Varování cestovní kanceláře (která dokument zveřejnila) před dopady klimatických změn na turistiku, když je její obchodní model založený na konceptu udržitelného cestování a provázení menších skupin, samozřejmě vyvolává otázky o motivaci a důvěryhodnosti studie. Navíc Alex Hawkins, editor z The Future Laboratory, přiznal, že uhlíkové pasy zřejmě jsou naše budoucnost, kterou si ale nepřeje. „Tento koncept jsme pojali jako provokaci, která má upozornit na to, že pokud nepodnikneme rozhodné kroky proti klimatické krizi, můžeme být svědky různého omezování našich svobod,“ uvedl (Hadden, 2023). Z marketingového hlediska šlo v každém případě o úspěch, cestovní společnost se dostala do širšího povědomí a její analýzu citovala řada zahraničních serverů.

Teorie a praxe

K případnému zavedení uhlíkového pasu by byly zapotřebí tři věci: 1) politická vůle, 2) nová legislativa, 3) odpovídající technologie. Vzhledem k radikálním ekologickým nařízením a směrnicím, které v rámci Green Dealu zavádí Evropská unie, se nezdá, že by první dva body představovaly zásadní překážku. Až ten třetí je komplikovanější – již existující technologie by bylo třeba mnohem více provázat s digitálními registry občanů a jejich bankovními identitami. Nicméně i to je něco, co by bylo teoreticky proveditelné.

Jedna věc je však teorie, druhá je skutečný život. Pokud jde o praktickou proveditelnost, myšlenka takového opatření naráží na objektivní limity. V první řadě by bylo třeba, aby se do systému zapojilo dostatečné množství lidí. To si lze představit například na úrovni Evropské unie, avšak zavedení dokladů v celosvětovém měřítku je vysoce nepravděpodobné. K tomu je třeba připočítat další otázky, ať už jde o nastavení limitů pro individuální emise CO₂, o způsobu výpočtu uhlíkových kvót nebo o mechanismu kontroly.

Každý by se zeptal, jak by bylo možné spravedlivě stanovit příslušný limit, aby byly zohledněny sociální, ekonomické a geografické rozdíly mezi jednotlivými lidmi a regiony. Nastavení těchto kvót by vyžadovalo komplexní analýzu a vyvážení různých faktorů, což by mohlo být náchylné k chybám a nespravedlivým výsledkům.

Neznámou také zůstává, jak by bylo možné zajistit správnou a spolehlivou technickou infrastrukturu pro sledování uhlíkových emisí a správu pasů. To by vyžadovalo rozsáhlé investice do digitálních technologií a databází, stejně jako zavedení přísných bezpečnostních opatření pro ochranu osobních údajů. Navíc by bylo nutné řešit otázku kompatibility a interoperability mezi různými systémy v jednotlivých zemích a regionech. Bez globální standardizace by mohlo dojít k problémům s přeshraničním cestováním a obchodem, což by mohlo vést k dalším administrativním a logistickým komplikacím.

Lze tedy říct, že vznik celosvětového systému uhlíkových pasů se jeví jako vysoce nepravděpodobný. Ovšem vzhledem k dosavadnímu způsobu uvažování a přijímání zákonů na úrovni Evropské unie, není podobný systém pro členské země nepředstavitelný.

System uhlíkového kreditu

Ačkoli zavedení uhlíkových pasů není v tuto chvíli reálné, debata o nich je součástí širší diskuse o tom, jak motivovat, případně donutit jednotlivce k udržitelnějšímu životnímu stylu v oblasti dopravy, energetiky a spotřeby. Existuje řada způsobů, jak toho dosáhnout, včetně mediálních a informačních kampaní, legislativních změn ve stavebnictví počínaje a v dopravě konče, nebo úprav v daňové oblasti. „Průkopníkem“ je především Brusel, který už v minulosti v kontextu boje proti klimatickým změnám přišel mj. se zákazem automobilů se spalovacím motorem, zákazem kotlů na fosilní paliva, dotacemi

na elektromobilitu, povinným zateplováním domů nebo emisními povolenkami pro domácnosti a osobní automobilovou dopravu.

Úvahy o uhlíkových pasech pro každého člověka však posouvají debatu na mnohem nebezpečnější úroveň (Drury, 2021; Johnson, 2021). Na základě tohoto konceptu by každý člověk měl přidělenou určitou kvótu CO₂, kterou by mohl v určitém časovém období „zkonzumovat“. Do takového osobního „konta“ by bylo možné zahrnout téměř cokoli – nákup letenek, tankování pohonných hmot, využívání rozličných služeb, nakupování potravin (zejm. masa). Společně s tendencemi zrušit či alespoň významně omezit používání hotovosti a jejího nahrazení výhradně bezhotovostními operacemi, rozšiřováním biometrické technologie (přístroje na identifikaci občanů podle duhovky, kamery schopné rozpoznávat jedince podle obličeje aj.) představuje koncept osobní uhlíkové stopy obrovský krok vedoucí k nepřetržitému monitorování každodenních aktivit lidí a k omezování jejich svobody. Takový režim by vykazoval velké podobnosti s čínským systémem sociálního kreditu (Social Credit System, 2024).

Myšlenka osobní uhlíkové stopy přináší celou řadu otázek a obav ohledně soukromí, svobody a spravedlnosti. Například, jak by bylo možné stanovit kvóty CO₂, aby byly zohledněny potřeby a životní situace každého člověka? Existuje riziko, že takový systém by mohl znevýhodnit ty s nižším příjmem, kteří by si nemohli dovolit kupovat emisní povolenky nebo si kompenzovat překročení svého limitu (Johnson, 2021). Anebo by systém naopak nespravedlivě postihoval lidi, kteří jsou úspěšní, jelikož bohatší lidi mají vyšší uhlíkovou stopu (iRozhlas, 2021).

Dovedeno ad absurdum, emise CO₂ by se mohly stát paralelní měnou, s níž by bylo možné platit a obchodovat. Vznikly by uhlíkové banky, kde by lidé mohli akumulovat emise, mohli by se i emisně zadlužit, což by pak mohlo mít různé následky, jako například omezení řízení automobilu nebo nákup jen určitých druhů potravin. Navíc by se mohlo stát běžnou praxí třeba podávání ročních prohlášení o emisích, stejně jako teď daňových přiznání. Z dnešního pohledu jde o groteskní představu, na druhou stranu stejně fantaskně zněla před pár lety myšlenka zákazu aut se spalovacími motory nebo třeba návrh německého ministra dopravy Volkera Wissinga, že by občané měli zakázáno jezdit automobilem o víkendech (iDnes, 2024).

Další oprávněné obavy se týkají ochrany soukromí a bezpečnosti dat. Sběr a sledování informací o každodenních aktivitách občanů by mohl otevřít cestu k možnému zneužití osobních údajů a jejich nedovolenému použití. Existuje riziko, že takový systém by mohl být zneužit ke sledování a kontrole občanů vládními nebo soukromými subjekty. V kombinaci s dalšími trendy, jako je rozvoj digitálních měn, biometrika a posílení kontroly nad obsahem na sociálních sítích, je to cesta k obří nesvobodě, kdy každý aspekt života člověka by mohl být monitorován a hodnocen.

Představa, že by každodenní volby jako stravování, cestování, výběr dopravního prostředku nebo žádosti o schválení bankovního úvěru byly diktovány na základě emisí CO₂, je velmi znepokojivá. Takový systém by měl značný dopad na životní styl jednotlivců a pravděpodobně by také vedl k dalšímu prohloubení sociálních i regionálních nerovností. Především by ale otevřel Pandořinu skříňku absolutní kontroly lidí ze strany státu, případně korporátu, jakéhosi uhlíkového totalitarismu. Takový koncept je třeba jednoznačně odmítnout.

Závěr

Tato analýza se zaměřila na úvahy týkající se možné implementace uhlíkových pasů a konceptu osobní uhlíkové stopy. Ačkoli obě myšlenky nabízejí neotřelý pohled na problematiku udržitelnosti a boje proti klimatickým změnám, jejich implementace by znamenala vážnou hrozbu pro svobodu jednotlivce, zvláště ve spojení s dalšími nástroji digitální kontroly. Zavedení takových dokladů a měření osobních

emisí by mohlo mít zásadní negativní dopad na společnost vzhledem k tomu, že by vedlo ke zpochybnění základních principů svobody a soukromí jednotlivce.

Tato opatření by v podstatě umožnila státu a soukromým subjektům sledovat každý krok a rozhodnutí člověka, a to do takové úrovně, která by dnes byla považována za neúnosně invazivní. Měření osobní uhlíkové stopy by muselo být založeno na analýze širokého spektra dat a informací, což by ale vytvořilo prostor pro jejich zneužití a ztrátu soukromí. Představa, že by vláda nebo soukromé firmy mohly sledovat každý nákup, každou cestu a každý oběd jednotlivce, je silně znepokojující. Spíše než demokratickou společnost to připomíná totalitní praktiky. Cesta do pekla je ostatně dlážděna dobrými úmysly.

Zdroje

- A Sustainable Future for Travel. (2023). Intrepid & The Future Laboratory. https://www.intrepidtravel.com/sites/intrepid/files/basic_page/files/A%20Sustainable%20Future%20For%20Travel%20From%20Crisis%20To%20Transformation-231016-02.pdf
- Drury, C. (2021, 13. 11.). Should everyone have their own personal carbon quota? Calls grow for emissions allowances. <https://www.independent.co.uk/climate-change/news/personal-carbon-allowance-trading-climate-crisis-b1956705.html>
- Haden, J. (2023, 13. 12.). Could 'carbon passports' that limit how much we travel be in our future? Business Insider. <https://www.businessinsider.com/could-carbon-passport-be-future-of-travel-2023-12>
- iDnes.cz. (2024, 17. 4.). Německý boj o klima. Ministr dopravy děsí řidiče plány na zakazy jízdy. https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/wissing-emise-klima-auto-vikend-zakaz.A240416_130024_automoto_fdv#cxrecs_s
- Cibulka, J., Kočí, P., Kašpárek, M., Zákopčanová, K. (2021, 10. 5.). Uhlíkovou stopu bohatých navyšuje cestování, chudých vytápění. Spočítejte si tu svoji. iRozhlas.cz. https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/co2-uhlikova-stopu-letani-tridy-rozdeleni-klimatem-svobodou-kalkulacka-spocitat_2105100500_cib
- Johnson, D. (2021, 19. 8.). It's time to rethink personal carbon allowances, research suggests. Ars Technica. <https://arstechnica.com/science/2021/08/its-time-to-rethink-personal-carbon-allowances-research-suggests/>
- Personal Carbon Trading. (2008, 13. 5.). House of Commons. Environmental Audit Committee. <https://publications.parliament.uk/pa/cm200708/cmselect/cmenvaud/565/565.pdf>

Autor



JAN ROVENSKÝ

Analytik

Vystudoval Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy, obor anglistika a politologie, v roce 2008 získal doktorát z politické teorie na univerzitě LUISS Guido Carli v Římě. Patnáct let pracoval v deníku Právo, kde zprvu působil v zahraniční redakci. Od roku 2009 pracoval v politickém oddělení, od roku 2018 do ledna 2021 na pozici zástupce šéfredaktora. Od února 2021 je poradcem předsedy hnutí ANO v oblasti médií.

Vydavatel



INSTITUT PRO POLITIKU A SPOLEČNOST

Posláním Institutu je zkvalitňování českého politického a veřejného prostředí prostřednictvím profesionální a otevřené diskuse a vytvoření živé platformy, která pojmenovává zásadní problémy, vypracovává jejich analýzy a nabízí recepty pro jejich řešení formou spolupráce expertů a politiků, mezinárodních konferencí, seminářů, veřejných diskuzí, politických a společenských analýz dostupných celé české společnosti. Jsme přesvědčeni, že otevřená odborná diskuse a poznání podstaty a příčin jednotlivých problémů jsou nutným předpokladem jakéhokoli úspěšného řešení problémů současné společnosti.



Martinská 2, 110 00 Praha 1



+420 602 502 674



www.politikaspolecnost.cz



office@politikaspolecnost.cz