

Toxické znečištění z továren na baterie do elektromobilů

Protesty proti továrnám začaly v městečku Göd, kde jihokorejský Samsung vyrábí baterie do elektromobilů už od roku 2017.

Se zelenou transformací a odchodem od fosilních paliv stoupá poptávka po lithiu a elektromobilech. Maďarský premiér Viktor Orbán chce z Maďarska udělat předního producenta baterií do elektromobilů v Evropě. Jeho plány narážejí na odpor místních obyvatel. Vydali jsme se zjistit, proč lidé v Maďarsku proti továrnám protestují. Jejich zkušenosti ukazují na odvrácenou stránku současného směřování zelené transformace a na nové formy greenwashingu, které jsou dnes na vzestupu.

„Tohle je zatím jenom první ze tří částí továrny CATL,“ ukazuje mi Éva Kozma ze spolku Matky z Mikepércse za životní prostředí (Mikepércsi Anyák a Környezetért Egyesület – MIAKÖ). Éva mě provází rozsáhlou průmyslovou zónou na okraji Debrecínu, druhého největšího města v Maďarsku. Přední čínský producent baterií CATL tu právě staví největší továrnu na baterie do elektromobilů v Evropě. Debrecín se tak postupně stává hlavním evropským centrem pro výrobu baterií do elektrických vozidel. Svou produkci sem směřuje i německá automobilka BMW a několik dalších čínských a jihokorejských firem.

„V současné chvíli víme o výstavbě nejméně sedmi továren spojených s výrobou baterií jen v okolí Debrecínu,“ popisuje Éva Kozma. „Zatím zahájila provoz čínská firma SEMCORP a už jen u této jediné továrny monitorujeme nadlimitní znečištění ovzduší,“ pokračuje, zatímco mi další členka spolku Veronika Csuvarszki ukazuje graf naměřeného znečištění na svém telefonu. Aby si zajistili přístup k nezávislým datům, rozhodli se členové spolku MIAKÖ sledovat kvalitu ovzduší v blízkosti továren vlastním monitorovacím systémem. Vládě prý v tomto ohledu nemůžou věřit.

„Dnes jde kouř směrem na Mikepércs,“ komentuje Éva, když mjíme komíny továrny SEMCORP. Před její branou se vedle vlajek Maďarska a Evropské unie vlní vlajka Čínské lidové republiky. Na jedné straně za továrnami vidíme dvě věže kostela v Debrecínu. Na druhé straně vyčnívá věžička kostela ve vesnici Mikepércs. Z této vesnice Éva pochází a právě tady se s ostatními rodiči spojili v boji proti výstavbě továren.

V létě nás pravidelně sužují sucha, už nyní se tak potýkáme s nedostatkem vody a kvůli továrnám nebude dost vody pro obyvatele.“

Všude kolem se rozprostírají pole. Továrny tady vznikají jako greenfield projekty a zabírají jedny z neúrodnějších zemědělských půd v Maďarsku. Místní se obávají, že dojde ke kontaminaci okolní půdy a vody toxickými látkami. Jejich znepokojení posiluje i skutečnost, že případů úniku toxických látek z ostatních továren na baterie už bylo v Maďarsku několik. **Investigativní novináři z deníku Átlátszó dokonce odhalili tajné sklady, ve kterých byly nelegálně skladované nefunkční baterie a další nebezpečný odpad z továren.**

Honba za ekonomickým ziskem

Obavy vyvolává také extrémní náročnost výroby baterií týkající se spotřeby vody a energie. „V létě nás pravidelně sužují sucha, už nyní se tak potýkáme s nedostatkem vody a kvůli

továrnám nebude dost vody pro obyvatele,“ sděluje mi Éva Kozma. Spotřeba továren má přesahovat celkovou denní spotřebu vody celého Debrecínu. Jejich energetická náročnost pak podle kritiků zvyšuje závislost Maďarska na ruském plynu, protože Maďarsko nemá dostatek vlastních zdrojů energie.

Továrny převážně čínských a jihokorejských výrobců baterií jsou rozesety po celém Maďarsku a neustále se staví další. Cílem Viktora Orbána je udělat z Maďarska třetího největšího producenta baterií na světě. Podle kritiků směřují firmy do Maďarska především kvůli rychlému udělení licence a využívají toho, že maďarská vláda nevymáhá přísné dodržování environmentálních a bezpečnostních opatření.

„Úřadům nemůžeme věřit. Vláda je s továrnami spolčená,“ říká rozhodně Éva Kozma. Reaguje tak i na dlouholetou zkušenost obyvatel městečka Göd, se kterými jsou kvůli protestům proti továrnám ve spojení. V Gödu, malém městečku na břehu Dunaje, vyrábí jihokorejský Samsung baterie do elektromobilů už od roku 2017. Místní si dlouhá léta stěžují na nesnesitelný hluk a znečištění.

Úřadům nemůžeme věřit. Vláda je s továrnami spolčená.“

Nezávislá analýza ze strany místního environmentálního spolku Göd-Ért dokonce odhalila přítomnost lithia a toxické látky NMP (N-methyl-2-pyrrolidon) ve studních v okolí továrny. Tato látka používaná ve výrobě baterií způsobuje při potřísnění vážné podráždění očí a kůže a při inhalaci může způsobit podráždění dýchacích cest. U těhotných žen navíc při kontaktu s touto látkou hrozí poškození plodu. Úřady ale dodnes záležitost řádně neprošetřily. Vláda dokonce nechala továrnu Samsung léta fungovat bez nutnosti posuzování vlivů na životní prostředí.

Právě v městečku Göd odpor proti továrnám na baterie před lety začal. Továrna Samsung SDI zde stojí jen padesát metrů od rodinných domků, ačkoliv se v ní pracuje s vysoce nebezpečnými látkami. Na řadě domů tu visí nápisy „na prodej“ – některé i v korejštině. Místním se jejich domy kvůli hluku a znečištění z továrny nedaří prodat. Doufají, že bude mít zájem alespoň někdo z pracovníků továrny samotné. Vedle továrny se nachází také dětské hřiště, pole s archeologickými pozůstatky starověké římské pevnosti a chráněné území soustavy Natura 2000. Podle členů místního environmentálního spolku tu vláda obětovala kulturní dědictví a přírodní rozmanitost vidině ekonomického zisku.



Po dokončení má být továrna čínské firmy CATL největší továrnou na baterie do elektromobilů v Evropě.



„CATL měl v lednu výstavbu přerušit, protože soud zamítl jedno z jeho povolení,“ říká Éva Kozma ze spolku MIAKÖ. Výstavba továrny ale bez ustání pokračuje.



Industriální zóna na jihu Debrecínu: původně úrodnou zemědělskou půdu pokrývá beton.



Továrny u Debrecínu vznikají jako greenfield projekty uprostřed polí. Místní se obávají kontaminace okolní zemědělské půdy.

Tuny nebezpečného odpadu

S investigativní novinářkou deníku Átlátszó Zsuzsou Bodnárovou se v Gödu setkáváme jen pár dní po tom, co odhalila, že **továrna Samsung v roce 2021 vypustila přes 80 tun zmíněné**

toxické látky NMP do ovzduší. „Snažili se ta data dlouho držet v tajnosti. Jsou to opravdu děsivá čísla,“ říká mi. Během posledních let odhalila nejen řadu případů znečištění, ale také to, že pracovníci v několika továrnách byli v nedovolené míře vystavováni karcinogenním látkám a v jejich tělech se našly těžké kovy. „Je dost obtížné s k datům dostat. Továrny se je snaží utajit s tím, že jde o obchodní tajemství,“ popisuje novinářka.

V továrnách korejské firmy SungEel, která se zaměřuje na recyklaci lithiových baterií, novinářka odhalila, že koncentrace niklu ve vzduchu byla dokonce dvoutisíckrát vyšší, než je bezpečnostní limit. Dvě recyklační továrny této korejské firmy nakonec musely v Maďarsku zavřít kvůli explozím, při kterých dva pracovníci zemřeli a několik jich bylo zraněno. Inspekce u nich pak zjistila nepovolené nakládání s nebezpečným odpadem a kontaminaci vody a půdy.

Recyklace baterií je často skloňovaná jako klíčová pro úspěšnost zelené transformace a zmírnění poptávky po těžbě primárních zdrojů. V současné době je ale míra recyklace kovů z baterií a jejich znovuvyužití extrémně nízká, v případě lithia se recykluje méně než 1 procento. Chemicky náročný a nebezpečný proces recyklace lithiových baterií má podobně jako jejich výroba negativní dopady na životní prostředí. Zprávy o nehodách a znečištění z recyklačních továren v Maďarsku jsou tedy dalším znepokojujícím faktorem v úvahách o elektromobilitě a zelené transformaci.

Samsung se chlubí tím, jaké používá prvotřídní technologie a jak dbají na ochranu životního prostředí. My máme ale zcela jinou zkušenost. Továrny si tady můžou znečišťovat, jak se jim zlíbí.“

„Ze všech továren se tu hromadí tuny odpadu v podobě nefunkčních baterií. Neví, co s ním mají dělat, takže dnes jsme se dozvěděli, že tyhle recyklační továrny nejspíš zase otevrou,“ říká znepokojeně Andrea Szaszko, která spolu se Zsuzsou Bodnárovou předsedá místnímu environmentálnímu spolku Göd-Ért. „Samsung se chlubí tím, jaké používá prvotřídní technologie a jak dbají na ochranu životního prostředí. My máme ale zcela jinou zkušenost. Továrny si tady můžou znečišťovat, jak se jim zlíbí,“ dodává. Pokuty, které továrny čas od času dostanou, jsou podle kritiků zanedbatelné v porovnání s tím, jaké mají firmy zisky, takže jimi vláda efektivně nebrání v dalším znečišťování. Koncem února 2024 se tak místní v Gödu stali svědky další havárie, kdy odpadní voda z továrny kontaminovala toxickou látkou NMP sousední pole.

„Maďarská vláda označuje práci investigativních novinářů jako protistátní činnost. Já se ale nebojím,“ říká novinářka Zsuzsa Bodnárová.

„Maďarsko má rozlohu jen 93 tisíc kilometrů čtverečních a Orbán tu chce mít kolem padesáti továren spojených s výrobou baterií. To není normální,“ říká Andrea Szaszko z environmentálního spolku Göd-Ért.

„Zelená“ těžba neexistuje

Baterie do elektromobilů mají být klíčovou součástí zelené transformace a přechodu od fosilních paliv na tak zvaně čistou energii. Zkušenost místních, kteří žijí v blízkosti továren, ale příliš zelená ani čistá není. Obyvatelé v Maďarsku nejsou zdaleka jediní, kdo nyní v Evropě

protestuje proti projektům spojených s produkcí baterií do elektromobilů. S narůstající poptávkou po takzvaných kritických surovinách pro zelenou transformaci a snahou o větší soběstačnost dodavatelských řetězců se nyní země Evropské unie snaží posílit těžbu surovin a výrobu baterií přímo na svém území. Spolu s novými těžebními projekty tak v Evropě přibývají i protesty zasažených místních komunit.

Většina dolů pro těžbu surovin na výrobu baterií jako je kobalt, lithium, nikl, měď a další kovy se nachází v zemích globálního Jihu, kam Evropa dlouhodobě svoje znečištění externalizuje. Doly v Africe nebo v jižní Americe jsou spojeny nejen s devastujícím toxickým znečištěním ale také s hrubým porušováním lidských práv, vykořisťováním pracovníků, vraždami environmentálních aktivistů a porušováním práv původních obyvatel.

Evropa tímto způsobem pokračuje v kolonialistickém způsobu získávání zdrojů a v jejich nerovnoměrném rozdělování. Uvádí se, že zatímco Evropská unie zahrnuje pouze 6 procent světové populace, spotřebuje až 30 procent celosvětově vytěžených kovů. S ohledem na drastické dopady těžby na životní prostředí je spotřeba jen samotné EU pro planetu nesmírně zatěžující a blízko překročení takzvaných planetárních mezí. Evropská unie přesto počítá s tím, že se její poptávka po zdrojích bude nadále exponenciálně zvyšovat a plánuje posílení těžebního sektoru.

Podle projekcí, se kterými Evropská komise pracuje, bude EU v roce 2050 potřebovat téměř 60krát více lithia a 15krát více kobaltu oproti současným dodávkám. Se zvyšující se spotřebou a využíváním zdrojů zároveň porostou i negativní dopady těžby na životní prostředí. Zpráva OECD dokumentuje největší znečištění především u mědi a niklu. Oba tyto kovy považuje EU za strategické suroviny a počítá u nich s exponenciálním růstem spotřeby. Těžba přímo v unijních zemích má podle odhadů Evropské komise v roce 2030 pokrýt pouze 10 procent spotřeby v EU. Negativní dopady těžby budou tedy nadále nejvíce zatěžovat země globálního Jihu, kde má být vytěžena naprostá většina surovin pro evropskou zelenou transformaci.

Protesty napříč Evropou

Narušení krajiny, ztráta přírodní rozmanitosti a znečištění toxickým odpadem doprovází těžební projekty všude po světě a jinak tomu není ani v případě těžby kovů pro zelenou transformaci s cílem snížení emisí. Protesty proti těžbě jsou proto nyní vidět nejen v zemích globálního Jihu, ale také v Evropě, a to od Skandinávie, kde těžba zasahuje do území původních obyvatel Sámu, až po Portugalsko, Španělsko, Řecko, Srbsko a další země. Protestující obyvatelé a aktivisté jsou často obviňováni z nimbyismu (z anglického spojení „not in my backyard“) – tedy z pokrytectví, že jen nechtějí těžbu ve svém blízkém okolí, ale sami mají užitek z materiálů vytěžených jinde. Protestující toto označení odmítají a snaží se veřejnost upozornit na devastující dopady těžby na životní prostředí a přírodu, kterou těžba nevratně zničí.

„Osočení z toho, že protestující zastavují snahu o řešení klimatické krize, je podle mě velice nespravedlivé. Místní komunity se snaží před těžbou uchránit svoje životní prostředí a jsou obviňovány z naprostého opaku,“ říká Nina Djukanović, výzkumnice z Oxfordské univerzity zabývající se environmentální spravedlností a spory kolem těžby materiálů pro zelenou

transformaci. „Pro lidi, kteří mají k té zemi vztah, je naprosto nepochopitelné, že by někdo mohl propagovat těžbu jako něco zeleného a prospěšného pro přírodu.“

V souvislosti se zelenou transformací je greenwashing v oblasti těžby na vzestupu. Jakkoliv zeleně se snaží těžbařské společnosti prezentovat, jejich hlavní motivací je zisk. Snaží se proto prosadit, aby se těžilo co nejvíce. Zpráva organizace Friends of the Earth Europe ukazuje, jakým způsobem ovlivnilo lobby těžbařských společností podobu Aktu o kritických surovinách (CRMA) a současnou politiku EU v oblasti těžby kovů pro zelenou transformaci. Těžbařské společnosti utratily na lobby s cílem ovlivnit podobu unijních zákonů přes 21 milionů eur ročně. Jedním z jejich cílů bylo rozšíření seznamu strategických surovin. Výsledný seznam kritických surovin tak do velké míry odpovídá přáním těžbařů. Zároveň je v Aktu obsažený i požadavek těžbařů, aby se u „strategických těžebních projektů“ zvažoval „převažující veřejný zájem“, který může mít přednost před ochranou životního prostředí.

Těžební lobby se tak podle organizace Friends of the Earth podařilo do institucí EU protlačit představu, že k řešení klimatické krize potřebujeme více těžby a více spotřeby. Narůstající poptávka po těžbě kovů se pak stává sebenaplňujícím proroctvím, protože scénáře, které by se zaměřovaly primárně na snižování spotřeby, nejsou dostatečně zvažovány.



Továrna Samsung SDI byla v Gödu postavená jen asi padesát metrů od rodinných domů. Hned vedle továrny se nachází dětské hřiště.



Cedule „na prodej“ na domech v blízkosti továrny Samsung SDI. Kvůli hluku a znečištění se místním nedaří domy prodat.



Na konci února 2024 došlo u továrny Samsung k další havárii. Odpadní voda z továrny kontaminovala sousední pole škodlivou látkou NMP.

Kontroverze vyvolává také vysoká náročnost továren týkající se spotřeby vody a energie.

Počet aut roste

Přechod na elektromobilitu stojí za dramatickým nárůstem poptávky po surovinách jako je lithium a další kovy. Sektor dopravy patří v Evropě k největším znečišťovatelům. Emise skleníkových plynů se v tomto odvětví dlouhodobě nedaří snižovat. Elektromobilita je tedy považována za jedno z klíčových řešení, jak snížení emisí v dopravě docílit.

„Uvádí se, že za celý životní cyklus je elektromobil asi třikrát méně emisně náročný než auto se spalovacím motorem,“ vysvětluje Kateřina Davidová, expertka na klimatickou politiku z Centra pro dopravu a energetiku. „Zatímco u spalovacích motorů se emise navyšují, čím více má auto najeto, u elektromobilů vznikají největší emise při těžbě a výrobě baterií. Čím déle pak elektromobil jezdí, tím se jeho uhlíková stopa snižuje,“ doplňuje expertka. Podle výpočtů organizace Transport & Environment vyprodukuje elektromobil v současné době i v tom nejhorším případě, kdy je vyrobený v Číně a nabíjí se z uhelné energie v Polsku, o 37 procent méně emisí než auto se spalovacím motorem.

„Nemůžeme si ale myslet, že za deset let tady budeme mít stále více aut jen s tím rozdílem, že to budou elektromobily. Musíme především snižovat celkový počet aut a poptávku po nich,“ upozorňuje Davidová. Dosavadní trend je ale zcela opačný. Počet aut na světě každoročně roste, stejně jako jejich velikost a najeté kilometry. Jen v České republice stoupl za rok 2023 počet aut na více než 6,5 milionu. Zdaleka nejprodávanějším elektromobilem na evropském trhu jsou pak vozy typu SUV, které kvůli své nadměrné velikosti spotřebují mnohonásobně větší množství surovin než malé auto a produkují tak i více emisí. Odborníci proto upozorňují na nutnost omezení velikosti aut.

S ohledem na snižování poptávky po individuální automobilové dopravě je pak klíčové vytvářet alternativy v podobě hromadné dopravy, cyklostezek a cest pro pěší, dále celkově snižovat vzdálenost cest za službami a vytvářet příležitosti pro změnu chování, aby se alternativy k autům stávaly atraktivnější. „Je spousta opatření, co se dají dělat, jako například zakázat vjezd autům do center měst, nezdražovat jízdné na hromadnou dopravu, ale naopak zdaňovat náklady na vlastnictví a používání auta, zdražovat parkování. Můžeme se také zaměřit na regulaci reklamy na prodej aut a další věc, která prokazatelně vede ke snížení poptávky, je vůbec nestavět novou silniční infrastrukturu,“ vyjmenovává Davidová některá z možných řešení.

„Všechno bude kontaminované“

„Alternativy k současnému způsobu života můžeme vnímat jako pozitivní vizi, jak by svět mohl vypadat. Příkladem toho je rychlá a kvalitní veřejná doprava a fungující města bez aut,“ říká Nina Djukanović z Oxfordské univerzity. „Není možné, abychom všichni vlastnili elektromobil a mysleli si, že tím zachráníme planetu. Musíme se bavit o systémových změnách, které by se dokázaly vymanit ze systému neustálého růstu. Cesta nekonečného růstu totiž opravdu k žádnému řešení nepovede. Toxické znečištění spojené s těžbou surovin je obrovské, takže zelená transformace založená na stále větší expanzi celého těžbařského sektoru, může být katastrofální.“

Veronika Csuvarszki z hnutí Matek z Mikepércse se snaží už více než půl roku prodat svůj dům v blízkosti továren na baterie do elektromobilů. Zatím neúspěšně. S ohledem na zdraví svých dětí se obává v Mikepércsi nadále zůstat. „Tady na venkově mají skoro všichni zahradu, kde si pro sebe pěstují zeleninu, a mají pár kuřat nebo prasat. Na polích v okolí továren se pěstuje zelenina, ze které se vaří v místní škole. Tohle všechno teď bude kontaminované, protože továrny zamoří okolní půdu,“ sdělují mi znepokojeně Veronika Csuvarszki a Éva Kozma.

„Říkají o nás, že jsme proti pokroku a bráníme zelené budoucnosti Evropy, když proti továrnám protestujeme,“ dodává Éva. „Podnikání těchto korporací je tu ale v konfliktu s naším právem na čisté životní prostředí. Továren je tu příliš mnoho. Musí se najít větší rovnováha.“

Redaktorka: Johana Černochová

Zdroj: <https://www.goethe.de/pri/jad/sk/the/sus/25604595.html>

