



Elektromobil pro každého? Do deseti let

Běžný řidič za volantem auta na elektřinu je zatím spíš sci-fi. Vzývaná auta budoucnosti jsou stále drahá, a navíc je u nás jen velmi málo míst, kde se dají dobít baterie. Do deseti let to prý bude jiné. Proč máme čekat takovou dobu? A jak to funguje jinde ve světě?



Elektromobil značky Tesla se sice loni dostal do vesmíru, v Česku však auta na elektrický pohon na průlomový okamžik stále čekají. Mezi nově registrovanými vozidly jich tu je 0,27 procenta, čímž se tuzemsko řadí mezi nejslabší elektromobilní státy Evropské unie. Auta na elektřinu se ve státech EU nejvíce kupují v Nizozemsku, kde činí podíl zhruba 1,9 procenta, v Rakousku pak mají podíl 1,5 procenta.

Situaci na českých silnicích může změnit zejména výrobce, jehož vozy patří v ČR mezi nejprodávány: mladoboleslavská Skoda Auto. „Český trh je konzervativní a může trvat deset let, než změní svou náladu. Tomu může pomoci právě Skoda coby oblíbená značka, když začne elektromobily vyrábět,“ říká Jaromír Marušinec, předseda Asociace elektromobilového průmyslu. První kroky k elektromobilitě už česká automobilka podniká. Tlačí ji k tomu i konkurence na evropském trhu, za kterou zaostává, a kdyby nereagovala, finančně na tom může trpět. Jiné automobilky už totiž své vozy na elektřinu nabízejí. Mezi nejprodávány patří Nissan Leaf, Renault Zoe či VW e-Golf.

V následujících čtyřech letech proto hodlá Skoda investovat do elektrifikace a digitalizace zhruba 52 miliard korun. První elektromobil chce ale Skoda uvést už do konce tohoto roku. Premiérovými vozy na elektřinu budou Superb s hybridním pohonem, jehož cena zatím není jasná, a Citigo, první čistý elektromobil od Škody, který by měl vyjít podle odhadů asi na půl milionu korun. Jde ale stále jen o první vlnu, která Česko k elektromobilům ve velkém nepřivede. Vozidlo je určené spíš pro popojíždění po městě, a přímo tak nekonkuruje běžným autům s větším dojezdem, jako je třeba mezi Čechy oblíbená Octavia. Důležitou roli hraje opět cena: nejprodávány elektromobily v Evropě stojí v přepočtu okolo 800 až 900 tisíc korun. Jenže Octavii se standardním motorem lze porovnat zhruba od 430 tisíc korun.

Elektromobil: sympatický, ale za tu cenu?

Právě cena elektromobilů je pro české řidiče největší problém. Vyplyvá to ze studie Institutu pro demokracii a ekonomickou analýzu (IDEA), která zkoumala názor tuzemských řidičů na auta na elektrický pohon. Většina ze tří tisíc respondentů studie, kteří si chtějí do tří let koupit auto, vnímá elektromobil pozitivněji než běžné vozidlo. Zároveň jim ale vadí, že by za něj museli zaplatit více peněz, než kolik stojí vozy se spalovacím motorem. Jeden z hlavních závěrů studie nepřekvapí: pokud nepůjde cena dolů, bude počet elektromobilů v Česku stoupat jen pomalu.

„Kdyby pořizovací cena nového elektromobilu klesla na 400 tisíc korun, tedy na cenu srovnatelnou s cenou nového konvenčního automobilu, odhadujeme, že tržní podíl elektromobilů v celém segmentu nových automobilů by se zvýšil na čtyři procenta,“ uvádějí autoři studie. Ročně se v Česku prodá mezi 160 a 180 tisíci nových aut, čtyři procenta by tak odpovídala zhruba sedmi tisícům vozů. Podle předsedy dopravní sekce Hospodářské komory Emanuela Šípa by se elektromobily mohly cenově srovnat s běžnými benzinovými a naftovými vozidly za deset let. V té době by podle něj už měly mít automobilky vychytnané chyby nových vozů, kte-

POMŮŽE ŠKODA?

Jestli by někdo mohl pomoci rozehnat elektromobilitu v Česku, pak je to největší domácí výrobce osobních vozů, Skoda Auto. Ta chce letos snížit náskok evropské konkurence a představit vlastní auto poháněné čistě elektřinou. Městské vozítko Citigo ale nebude levné, podle odhadů bude stát kolem půl milionu korun.

Foto: Skoda Auto

ré budou navíc vyrábět ve větších sériích, což by mělo vést k nižší ceně. „Bude to dlouhodobý proces, ale i u aut vyšších kategorií by se mohla cena blížit tomu, kolik dnes stojí takové vozy na benzin. U menších aut, jako je Citigo nebo Fabia, nebude nižší cena takový problém,“ odhaduje Šíp. Jeho slova potvrzuje i mluvčí Škody Auto Štěpán Řehák s tím, že automobilka je přesvědčená o tom, že celkové náklady na vlastnění elektrických vozidel budou brzy srovnatelné s náklady na automobily se spalovacími motory.

Zajištění snížení ceny zůstane pravděpodobně jen na automobilkách. Premiér Andrej Babiš (ANO) při své březnové návštěvě ve Škodě totiž odmítl, že by stát dotoval fyzickým osobám pořízení elektromobilů, jako je tomu třeba v Norsku. Tamní vláda zavedla daňové úlevy pro majitele elektromobilů, kterých se tak při koupi tohoto vozu netýká DPH, daň z nabytí, výrazně nižší mají i silniční daň a dálniční mýto, trajektory mají dokonce zcela zdarma. Naopak klasická auta se spalovacími motory jsou vysoce zdaněná – nejlacinější model Fabie v Norsku stojí přes půl milionu korun. Drahá jsou také konvenční paliva.

Norsko má vyšší mety než celá Evropská unie

Se skandinávským státem se však nemůže Česko rovnat i proto, že jde o bohatou zemi. Díky vývozu ropy může podporovat elektromobilitu, která v této zemi také dosahuje neuvěřitelných výsledků: třetinu loni prodaných aut v Norsku tvořily elektromobily. Do roku 2025 chce Norsko vozy se spalovacím motorem zcela přestat prodávat. Severské království sice není členským státem Evropské unie, přesto svým vytyčeným cílem překonává mety, které Evropě určili europoslanci: do šesti let by mělo být každé páté nové auto prodané v EU elektromobil nebo hybrid, který jezdí skoro bez emisí. Do roku 2030 pak má mít 35 procent prodaných osobních vozidel a dodávek ekologický pohon, který zaručí, že nebudou vypouštět do vzduchu více než 50 gramů oxidu uhličitého na kilometr.

Automobilky s ohledem na ujní cíle tak výrobu elektromobilů už nemohou odkládat. Zmiňovaná data a technické parametry totiž nejsou jen přátelská doporučení. EU chce bojovat proti znečištění ovzduší, a pokud se výrobci vozidel nepřizpůsobí, čeká je postih. Už od příštího roku totiž začnou platit přísné emisní limity, které automobilkám dovolují maximální průměrné emise do 95 gramů oxidu uhličitého na kilometr. A do tohoto průměru se výrobci aut bez nízkemisních a bezemisních vozidel, jako jsou právě elektromobily, nevejdu. Jestliže hranici překročí, budou platit vysoké pokuty. Za každý gram a prodané auto bude sankce ve výši 25 eur. Velkým výrobcům tak hrozí miliardové ztráty. I proto se z rivalů stali spojenci a automobilky na vývoji nových technologií spolupracují.

Pokuty pro automobilky ovšem řidiče do elektromobilů nenaženou, což si uvědomují i sami výrobci. „Naše zákazníci nezajímá, jestli plníme, nebo neplníme ekologické limity. Ti si koupí elektromobil až ve chvíli, kdy bude cenově dostupný, kdy bude mít dlouhý dojezd a když ho bude kde nabíjet,“ uvedl šéf Škody Bernhard Maier při březnovém jednání s Andrejem Babišem. S jeho tvrzením korespondují i výsledky

studie think-tanku IDEA. Vedle cenové dostupnosti potvrdila i další aspekty, které potenciální zájemci o elektromobil považují za důležité: jakou vzdálenost s vozidlem na jedno nabití urazí a jak velký problém bude najít v případě potřeby dobíjecí stanice. „Dvě třetiny lidí si myslí, že veřejné dobíjecí stanice budou v České republice málo dostupné, až si budou automobil kupovat,“ konstatuje čtveřice výzkumníků Milan Ščasný, Iva Zvěřinová, Zuzana Rajchlová a Eva Kyselá.

Na elektrochovstvu Evropy

V Česku je v současnosti něco málo přes 400 veřejných „elektrických pump“. Na poměry Evropské unie je naše síť zcela podprůměrná – ve Francii mají řidiči k dispozici 16 tisíc stanic, sousední Německo jich má 25 tisíc a Nizozemsko dokonce 33 tisíc. „Bez dostatečné infrastruktury nedávají elektromobily bohužel smysl. Nemluví o veřejných nabíječkách, ale i domácích dobíjecích stanicích, takzvaných wall boxech,“ říká mluvčí Škody. Automobilka proto na stát tlačí i za pomoci argumentů, že je jedním z největších zaměstnavatelů v republice, na odvedeném DPH se podílí devíti procenty a zajišťuje pro Česko čtvrtinu exportu.

Ministerstvo dopravy už má na budování dobíjecích stanic vyčleněno 850 milionů korun. Podle mluvčí resortu Lenky Rezkové je 550 milionů z celkové částky určeno na výstavbu rychlonabíječek, za zbývajících 300 milionů se mají postavit běžné „elektrické pumpy“. „Do roku 2023 by pak mělo vzniknout minimálně 800 běžných a 500 rychlonabíjecích stanic,“ doplňuje Rezková. Zatímco běžná nabíječka doplní energii baterie vozu zhruba za čtyři až pět hodin, rychlonabíječka to trvá zhruba dvě hodiny.

Podle Sdružení automobilového průmyslu by ale stát měl dát na budování elektromobilní infrastruktury mnohem víc. Pokud má počet „elektrických pump“ odpovídat budoucímu množství elektromobilů na českých silnicích, nutné investice se budou počítat v miliardách korun. Jakmile lidé, hlavně v ulicích, uvidí dobíjecí stanice, může je to podle Jaroslava Marušince z Asociace elektromobilového průmyslu povzbudit k vážnějším úvahám o koupi elektroauta. Motivací pro pořízení elektromobilů by podle ministerstva dopravy mohly být i plánované výhody pro jejich majitele: elektromobily by měly jezdit po dálnicích zdarma a ve městech by neměly platit za parkování. Tak je tomu už dnes v Praze, stejný krok připravuje i Plzeň a následovat by mohla i další tuzemská města.

Podle výzkumníků z IDEA prý ale k navýšení poměru ekologických aut na českém trhu dojde i v případě, že by představitelé státu a měst založili ruce a nechali rozvoj elektromobility jen na výrobcích aut. „Pokud by cena elektromobilu byla stále téměř dvojnásobná proti ceně srovnatelného konvenčního automobilu, žádné výhody by nebyly zavedeny, provozní náklady by byly okolo 150 korun za 100 kilometrů a dojezdová vzdálenost by byla jen kolem 350 kilometrů, tržní podíl elektromobilů by se zvýšil, ale jenom na úroveň kolem dvou procent,“ tvrdí výzkumníci. Podle nich je však jisté, že k pobídkám stát i výrobci aut časem přistoupí, protože nebudou moci jinak. Otázkou zůstává, jak dlouho si na to počkáme.