Bez miliard do dobíječek se v Česku trh s elektroauty nerozjede

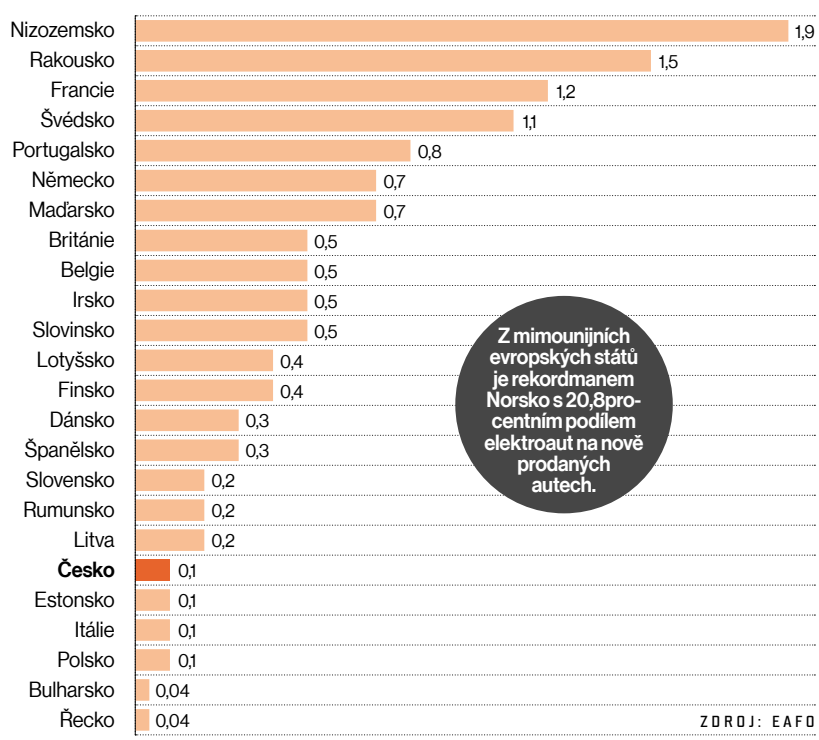
-TEXT- DAVID KLIMEŠ

Mezi vládou a zástupci autoprůmyslu se horečně vyjednává o budoucnosti českého autolandu. Naposledy se setkaly začátkem týdne v Mladé Boleslavi i za účasti premiéra Andreje Babiše. Cílem je rychle najít efektivní podporu rozvoje moderních čistých technologií, k čemuž se Česko zavázalo i v rámci Evropské unie. Na názor řidičů se ale dosud nikdo pořádně neptal. To mění rozsáhlá studie think-tanku IDEA, která zkoumala názory českých řidičů na budoucnost elektromobility. Týdeník Ekonom ji má k dispozici.

Řidiče, kteří do tří let uvažují o koupi vozu, od elektroaut nejvíce odrazuje nedostatek veřejných dobíjecích stanic. „Rovněž záruka životnosti baterie a dostatečný výběr a počet servisních míst by většině dotazovaných nákup elektromobilu usnadnily," konstatují výzkumníci.

Česko zatím na chvostu nástupu elektromobilů

Podíly nově registrovaných osobních elektromobilů na celkovém počtu nově registrovaných osobních automobilů v roce 2017 (v zemích EU, v % na celkových registracích)



Veřejných dobíječek je nyní po republice kolem 400, do roku 2020 jich má být 1300. Ale to je podle zástupců autoprůmyslu stále nedostatečné. „Pokud mají na silnicích jezdit stovky tisíc elektroaut a ideálně by jedna nabíječka měla obsluhovat deset aut, pak se bavíme o tisících a desetitisících nutných veřejných dobíjecích stanic," říká výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu Zdeněk Petzl.

Že bez více dobíječek to nepůjde, potvrzuje i Zdeněk Štěpánek z oddělení komunikace Škody Auto: „Za efektivní a zároveň nutná opatření státní správy v oblasti elektromobility považujeme zejména investice do rozšiřování dobíjecí infrastruktury."

Stát se na podporu dobíječek ve velkém chystá. Mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková připomíná, že podpora výstavby dobíječek už běží z eurofondů: „Věříme, že bude pokračovat i v příštím programovém období," doplňuje.

Hodně aktivní je v elektromobilitě polostátní ČEZ. „Pod naší značkou funguje největší tuzemská síť s více než 140 veřejnými dobíjecími stanicemi schopnými obsloužit drtivou většinu typů a značek elektromobilů. Více než osmdesát zařízení z tohoto počtu je rychlodobíjecích," říká Tomáš Chmelík, manažer útvaru čisté technologie ČEZ. Loni ČEZ postavil téměř 50 stanic, letos chce firma podle Chmelíka udržet průměrné tempo jedné nové stanice za týden.

Výstavba je dotována z eurofondů a podle informací Ekonomu nyní probíhá bitva právě o to, kolik stát bude chtít na tyto účely vyčlenit. Na dobíječkách by se dalo podle Sdružení automobilového průmyslu smysluplně proinvestovat až pět miliard. Tolik ale asi opatrný stát z koláče pro dopravní investice neukrojí. Na druhou stranu méně než dvě miliardy by ale pro proměňující se automobilový sektor bylo zklamáním a nedostatečnou pobídkou k radikální proměně českého autolandu.

Velké plány Česka. Na papíře

Autoři studie IDEA při CERGE-EI připomínají, že Česko je v nastupující elektromobilitě zcela na chvostu evropských států. A to nejen ve srovnání s Norskem, kde se elektromobilita pobídkami a přísnými omezeními běžných aut rychle rozvíjí a v zemi už jezdí přes 140 tisíc elektroaut.

Ve zbytku Evropy je podíl elektroaut na nových registracích minimální, ale v absolutních číslech už jejich nástup znát je. V roce 2010 bylo v Evropské unii nově registrováno pouhých 891 nových elektromobilů, v roce 2017 už to bylo více než 97,5 tisíce.

To se však Česka příliš netýká. V Nizozemsku je podíl elektroaut na prodejích už 1,9 procenta, průměr EU je 0,6 procenta, Česko je ale až na samém konci s 0,1 procenta. Hůře na tom jsou už jen Estonci, Italové, Bulhaři a Řekové.

Ale i v Česku už je přece jen zájem trochu znát. Zatímco v letech 2010–2011 byly nově registrovány pouze jednotky elektromobilů, v roce 2012 to bylo 200 vozidel a v roce 2014 se tento počet zdvojnásobil. V letech 2015–2016 byl počet registrací nových elektromobilů kolem 200 ročně, v roce 2017 už 307 a v roce 2018 bylo zaregistrováno 618 elektrických automobilů. „Do budoucna můžeme v České republice očekávat další růst počtu elektromobilů i dobíjecích míst, a to zejména z důvodu přísnější regulace CO_2, kvůli ekonomickým výhodám a kvůli tlaku na zvyšování kvality života," tvrdí čtveřice výzkumníků Milan Ščasný, Iva Zvěřinová, Zuzana Rajchlová a Eva Kyselá.

A český stát si rozhodně na papíře neklade malé cíle. Od roku 2015 platí Národní akční plán čisté mobility. Do roku 2020 chce vláda dosáhnout ročního prodeje zhruba sedmi tisíc kusů vozidel s elektrickým pohonem, což už se nyní, rok předtím, jeví jako dost odvážný cíl. Stejně tak další čísla: plán predikuje jednoprocentní podíl kolem roku 2020 a čtyřprocentní podíl elektromobilů na nově registrovaných automobilech do roku 2025. Do roku 2030 se má dosáhnout ročního prodeje 44 tisíc kusů vozidel s elektrickým pohonem a celkově má být v provozu asi 250 tisíc těchto vozidel.

Nic z toho nyní nevypadá příliš reálně.

Ve výstavbě dobíjecích stanic pro elektromobily by se dalo smysluplně proinvestovat až pět miliard korun.

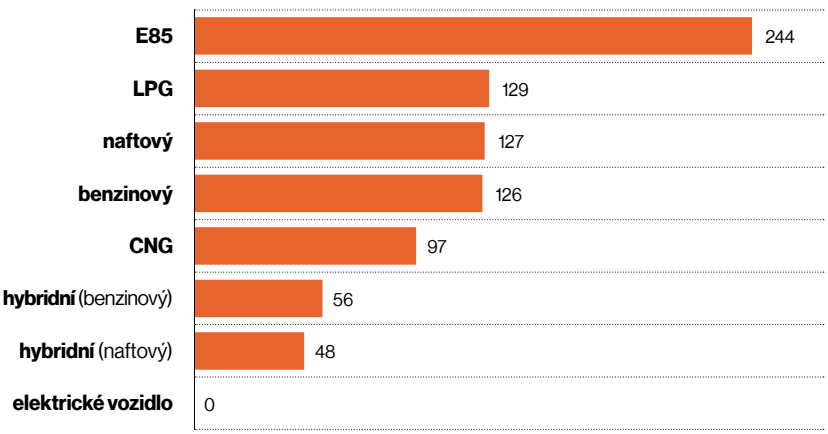
Dobíjecí stanice a záruku na baterku

Proto se autoři studie zaměřili na výzkum toho, co čeští řidiči z ministerských plánů doopravdy v našich podmínkách oceňují. Ne všude lze totiž kopírovat norský radikální model, kde razantně zkombinovali veškeré dostupné pobídky: úlevy z placení mýtného a trajektů, daní na pořízení nového automobilu a DPH, nízké silniční dani či parkování ve městech zdarma.

Český stát jde nyní vpřed jen opatrnými krůčky. „Obecně existují dva základní směry pro tuto podporu. První se týká podpory rozvoje infrastruktury dobíjecích stanic, která už běží prostřednictvím Operačního programu Doprava," říká Lucie →

Kolik auta vypouštějí CO_2

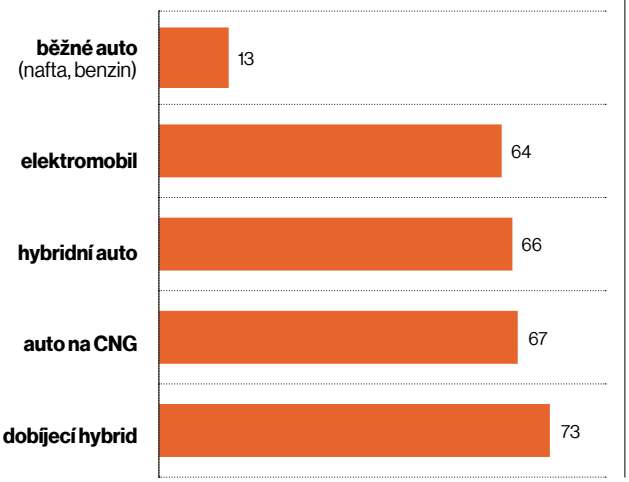
Vážený průměr měrných emisí CO_2 z provozu u nových vozidel kategorie M1 v letech 2010–2015 podle pohonu/paliva (v g/km)



ZDROJ: ZDROJ: STUDIE CEŽP UK (2017), ÚDAJE PRO ROK 2015

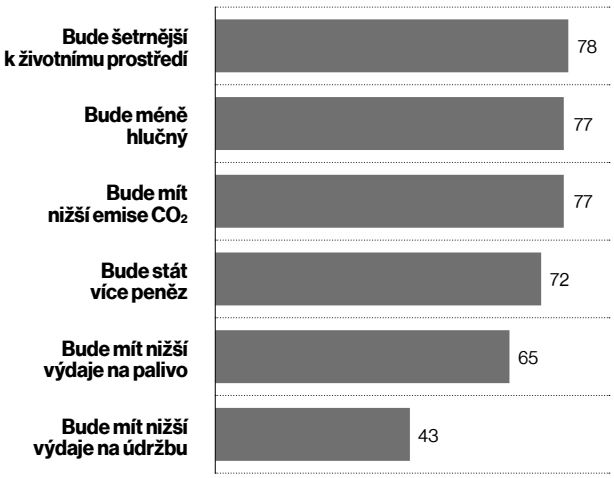
Elektroauta jsou pro nás velká neznámá

Subjektivní znalosti respondentů o automobilech s různými typy pohonů, podíl odpovědí „vím toho málo či méně“ v procentech



Od elektroaut čekáme méně hluku a emisí

Souhlas s tvrzeními o důsledcích nákupu elektromobilu v porovnání s běžným vozem, podíl souhlasných odpovědí v procentech



ZDROJ: STUDIE IDEA (2019), PODÍLY ZE SEGMENTU LIDÍ, KTEŘÍ PLÁNUJÍ KOUPIT AUTOMOBIL DO TŘÍ LET

Rezková z ministerstva dopravy. Druhým směrem je podpora nákupu elektrických vozidel.

Ministerstvo dopravy nakonec rozhodlo pro odpouštění placení dálniční známky a prosazuje se parkování ve městech zdarma.

Podle výzkumníků ale na pobídky k elektromobilitě Češi reagují různě. V průzkumu konaném v roce 2017 si vyčlenili respondenty, kteří uvažují v dalších třech letech o nákupu auta, a položili jim sérii otázek. Na úvod zjistili například i to, že o alternativních autech je v Česku velmi malá informovanost. Zatímco slušnou znalost o běžných autech na benzin či naftu deklarovalo 63 procent respondentů, u elektromobilů či hybridů to nebyla ani pětina.

Zajímavé jsou také představy, co by elektromobil měl splňovat. Podle 78 procent bude šetrný k prostředí či méně hlučný. Méně lidí už očekává nižší výdaje na palivo, jen 53 procent nižší náklady na údržbu vozu. Celkem 76 procent respondentů by uvítalo dostačující síť veřejných dobíjecích stanic. Podobně by řidiči uvítali osmiletou záruční dobu, po kterou by kapacita baterie neklesla pod 75 procent. Poptávaný je i větší výběr či více servisních míst.

Pomůže nízká cena, speciální pruhy ne

Dále výzkumníci simulovali na vybraném vzorku respondentů, jak by konkrétně zareagovali na určitou pobídku. Jako první se nabízí výraznější snížení ceny, protože elektroauta nyní stále vyjdou dráž než klasická. Slevou ve výši 100 tisíc korun z pořizovací ceny je možné zvýšit pravděpodobnost volby elektromobilu přibližně o půl procenta v segmentu respondentů, kteří nezvažují nákup hybridu či elektromobilu. Avšak u respondentů, kteří už zvažují nákup hybridu či elektromobilu, je tento efekt až 6,2procentního bodu na každých 100 tisíc korun.

„Kdyby pořizovací cena nového elektromobilu klesla na 400 tisíc korun, tedy na cenu srovnatelnou s cenou nového konvenčního automobilu – kterou v průměru naši respondenti zvažovali –, odhadujeme, že tržní podíl elektromobilů v celém segmentu nových automobilů by se zvýšil na čtyři procenta,“ uvádějí autoři studie.

Experti připomínají, že se různé pobídky budou nakonec nějak kombinovat a postupně budou také lepší technické i cenové parametry. A nabízejí optimistickou variantu při kombinaci různých podpor až osm procent nových automobilů na elektřinu.

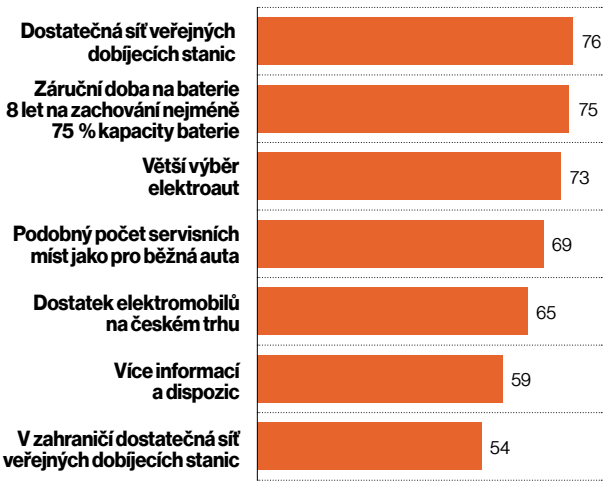
Stát a výrobci aut si už plně uvědomují, že musí najít kompromis, který by český autoland dovedl do doby elektrické.

Odpisy i parkoviště s kabelem

Ministerstvo dopravy nyní vyjednává, které z možností a do jaké míry

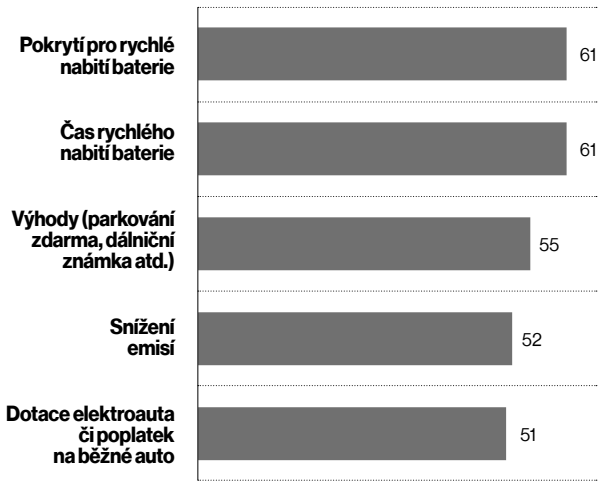
Češi chtějí především dobíječky

Souhlas s tvrzením, jaké opatření by podpořilo ochotu k nákupu elektromobilu, podíl souhlasných odpovědí v procentech



Hlavně rychle nabít baterku

Subjektivní důležitost faktorů při rozhodování v hypotetické volbě vozu, podíl souhlasných odpovědí v procentech



ZDROJ: STUDIE IDEA (2019), PODÍLY ZE SEGMENTU LIDÍ, KTEŘÍ PLÁNUJÍ KOUPIT AUTOMOBIL DO TŘÍ LET

podpořit. Určitě bude chtít erár jít příkladem a svůj vozový park bude doplňovat elektroauty.

Druhou možností jsou pobídky v podobě různých daňových zvýhodnění. „Vedeme například debatu o zavedení takzvaných zrychlených odpisů při nákupu elektrického vozidla nebo úpravy podmínek, za kterých může zaměstnanec používat služební vozidlo i pro soukromé účely," říká Rezková. To vítá i Škoda Auto: „V rámci motivace firemních a privátních zákazníků považujeme za prospěšná opatření například evidenci a zúčtování nabíjení služebních vozů doma pro daňové účely, zvýhodněné zdanění služebních vozů používaných soukromě, zrychlené odpisy vozidel nebo vratku DPH při nákupu elektromobilu privátními zákazníky," říká Štěpánek.

Se spoustou návrhů se ztotožňuje i Petzl ze Sdružení automobilového průmyslu. Na národní úrovni volá po větší podpoře dobíjecích stanic a podpoře celého nového řetězce v elektroautomotivu, tedy například výroby baterií a dalších nových komponentů.

Nezachycení nástupu elektromobility by mohlo stát český erár až 400 miliard korun.

Na municipální úrovni pak oceňuje města, která uvažují o podpoře elektroaut. „Dobrým příkladem je Praha, kde elektromobily mohou za určitých podmínek parkovat zdarma," připomíná Petzl.

Chmelík z ČEZ doufá, že s patřičnou podporou by se „vozový park elektromobilů v Česku měl kolem roku 2025 pohybovat v desítkách tisíc elektromobilů a k roku 2030 ve stovkách tisíc elektromobilů v ulicích". Ale bude podle něj hodně záležet i na samotném autoprůmyslu. K tomu Štěpánek ze Škody Auto dodává, že v Mladé Boleslavi se už hodně snaží: „Celková investice Škody Auto do elektromobility a nových služeb souvisejících s mobilitou činí dvě miliardy eur do roku 2023." Letos automobilka představí model Superb s plug-in hybridním pohonem a také čistě elektrický městský vůz Škoda Citigo. V příštím roce bude představen první nově vyvinutý čistě elektrický vůz založený na platformě MEB koncernu Volkswagen. Jeho předobrazem je studie VISION iV představená na letošním ženevském autosalonu.

Stát a výrobci aut si tak už plně uvědomují, že musí najít kompromis, který by český autoland dovedl do doby elektrické. Pokud se to nepodaří, nejen že v rozvoji elektromobility zůstane Česko na chvostu, ale ztratí s útlumem běžných aut dosavadní výrobu a odbyty. Podle společnosti Deloitte by nezachycení nástupu elektromobility a jen dožívání s továrnami na staré typy aut mohlo stát český erár až 400 miliard korun a o zaměstnání by mohlo přijít až 1,4 milionu lidí.