

Časy levného dobíjení elektromobilů v EU skončily, už i Němci zažívají kruté vystřízlivění

svobodny-svet.cz/casy-levneho-dobijeni-elektromobilu-v-eu-skoncily-uz-i-nemci-zazivaji-krute-vystrizliveni

11. září 2022



Jen velmi neprozíravý člověk si mohl myslet, že uměle navozený stav výhodného provozu elektrických aut vydrží věčně, letošní dění ho ale ukončilo velmi rychle. I Němci se musí smířit s tím, že lépe už bylo.

Už mnohokrát jsme vám ukazovali, jak velká lež jsou slova o ohledech elektromobilů k přírodě. Zvláště v ČR platí, že výrobu každé kWh elektrické energie provází tak vysoké emise CO₂, že pohánět vůz spalovacím motorem přímo v autě vychází ve většině případů z hlediska množství CO₂ při tom vznikajícím velmi podobně. A jakmile do hry začneme započítávat emise vzniklé při výrobě elektrických aut či velmi omezenou životnost akumulátorů, najednou se obyčejná diesellová Octavie ukáže být i podle testů bruselské organizace „čistším” autem. Toto platilo vždy, pak je tu ale ještě jiná údajná přednost elektrických aut, která se minulostí stává teprve nyní.

Jde o provozní náklady, tedy zjednodušeně řečeno výdaje za palivo. Ty byly u elektrických aut dlouho skutečně nižší, nebylo to ale tím, že by elektřinu šlo vyrábět dramaticky efektivněji, než lze těžít, rafinovat a transportovat ropu. To jsou – bez zatížení rozličnými emisními povolenkami apod. – velmi podobné světy. Platilo to jednak proto, že se mnozí pokoušeli tlačit na rozvoj elektrických aut a dobíjecích sítí a ceny dobíjení poslali umělé dolů (viz třeba například dobíjení u Superchargerů Tesly, které bylo po léta zdarma) a také rozdílným zdaněním. Vtip je, že nic z toho vlastně úplně nepadlo a přesto se hra vyrovnala.

Pravda, dobíjení zdarma už nabízí málokdo, Tesla k novým autům určitě ne, různých uměle zvýhodněných cen jsme ale pořád svědky. A na zdanění se nezměnilo lautr nic. Ceny elektrické energie se ale letos zvedly tak enormním tempem, že i když benzin a naftu kupujeme nejdráže v historii a třeba v Německu jsou konvenční paliva nově zatížena extra daněmi (zvýhodnění v tomto ohledu padlo ke konci srpna), ani tam už provoz elektromobilu nepředstavuje žádnou úsporu.

Nedávno na to přišli Belgičané, což je už s ohledem na jméno jejich metropole až kruté, nyní to museli uznat také Němci. A to se snažili, aby to nebylo až tak patrné. Kolegové z německého Focusu konstatují, že když dnes někomu skončí fixace neaktuálních cen, popř. dobíjejí u veřejných dobíječek bez tarifů vyžadujících předplatné, jejich někdejší úspora je passé. Uvažovaná cena 0,70 Eur za kWh je přitom optimistická, třeba Ioniti účtuje 0,79 Eur/kWh. A srovnání s výkonnými benzinovými verzemi při ceně 1,90 Eur za litr také není úplně vstřícné ke spalovacím motorům, přesto vychází provoz alternativ vždy velmi podobně.

Srovnání bylo šest různých typů aut dostupných vždy se spalovacími a elektrickými pohony a... každý chvílku tahá pilku, chce se říci. Pokud bude dál pokračovat dosavadní trend, kdy ceny ropy spíše klesají, zatímco elektřina v rámci dlouhodobých kontraktů je pořád

výrazně pod hodnotami tzv. spotových cen (což je obvyklé, ale obě cifry mají logicky tendenci se vzájemně přibližovat), budou elektrická auta vycházet draž a draž i provozně.

Jinými slovy – už teď může vyjít dobíjení na větší než tankování, a to za daňově nesrovnatelné situace v momentě, kdy elektrické auto srovnáváte s nepříliš efektivním výkonným benzinem. S diesely by to vycházelo ještě jinak. A jakmile politikům dojde, že musí motoristům zdanit i elektřinu, protože krmit dřevě státní kasy vzduchem nejde donekonečna, bude situace pro elektromobily jen horší. Vskutku výhodná alternativa, zvláště při jejích cenách a použitelnosti...

Srovnání nákladů na dobíjení a tankování u 6 typů aut v Německu dle magazínu Focus

Fiat 500 (51 kW/70 koní): 5,3 l benzínu/100 km = **100,70 Eur na 1 000 km**

vs.

Elektrický Fiat 500e (87 kW/118 koní): 14,4 kWh / 100 km = **100,80 Eur na 1 000 km**

Mini Cooper S (131 kW/178 koní): 5,8 l benzínu/100 km = **110,20 Eur na 1 000 km**

vs.

Elektrický Mini Cooper SE (135 kW/184 koní): 15,3 kWh / 100 km = **107,10 Eur na 1 000 km**

Opel Mokka 1,2 turbo (96 kW/130 koní): 5,5 l benzínu/100 km – **104,50 Eur na 1 000 km**

vs.

Elektrický Opel Mokka-e (96 kW/130 koní): 15,8 kWh / 100 km = **110,60 Eur na 1 000 km**

VW Golf 2,0 TSI (140 kW/190 PS): 5,8 l benzínu/100 km
= **110,20 Eur na 1 000 km**

vs.

Elektrický VW ID 3 Pro (150 kW/204 koní): 15,2 kWh / 100 km
= **106,40 Eur na 1 000 km**

Audi Q5 45 TFSI (195 kW/265 koní): 8,3 l benzínu/100 km
= **157,70 Eur na 1 000 km**

vs.

Elektrické Audi Q4 45 etron (195 kW/265 koní): 17,1 kWh / 100 km
= **119,70 Eur na 1 000 km**

Mercedes E 300 (190 kW/258 koní): 7,1 l benzínu/100 km
= **134,90 Eur na 1 000 km**

vs.

Elektrický Mercedes EQE 300 (180 kW/245 koní): 16,5 kWh / 100 km
= **115,50 Eur na 1 000 km**

| [Petr Miler](#)

■ ■ ■ ■ ■ (5 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](#).

