

## AUTOPARK

# Doba ekoaut je na spadnutí.

Evropská unie tlačí na snižování emisí. Státní správa i velké firmy už hledají vozy s alternativním pohonem, což začíná ovlivňovat i menší podnikatele.

**Jan Markovič**

jan.markovic@economia.cz

**E**vropská unie má jasno: je nutné tlačit na automobilky, aby co nejvíce snižovaly emise. Aktuálně po nich chce, aby do roku 2021 jejich auta do ovzduší průměrně vypouštěla jen 95 gramů CO<sub>2</sub> na jeden ujetý kilometr. Pro srovnání: Škoda Fabia se svým nejslabším třívalcovým motorem o výkonu pouhých 44 kW má hodnotu 108 gramů na kilometr. Aby vůbec výrobci mohli svá auta v Evropě prodávat, musí do té doby podstatnou část vozů vybavit alternativními pohony, ať už auta na stlačený zemní plyn (CNG), elektromobily, nebo hybridy. Výsledkem je, že se na trhu objevují nové modely a nabídka ekologických aut je tak širší.

EU ale také rozhodla, že stát má jít řidičům příkladem, což potvrzuje i usnesení české vlády z prosince 2015. To požaduje po všech orgánech státní správy a jejich podřízených firmách, aby do konce roku 2020 dosáhly podílu 25 procent aut s alternativním pohonem v jejich vozových parcích a do roku 2030 pak dokonce 50 procent. Soukromých firem se nařízení netýká, ale už se objevují takové, které se ke snižování emisí hlásí dobrovolně. Například technologický gigant Siemens.

„Rozhodli jsme se upravit naša car policy (pravidla pro nakupování aut do vozového parku, pozn. redakce) tak, že všechny národní flotily mají mít do roku 2021 emise 95 gramů CO<sub>2</sub> na kilometr. Z toho důvodu jsme do českého fleetu koupili už osm elektrických aut a tři hybridní vozy,“ říká Ivo Hykyš, šéf elektromobility tuzemské pobočky Siemens. Firma v Česku aktuál-

ně provozuje 730 aut, v poměru k velikosti fleetu se zdá být nákup několika ekologických vozidel zanedbatelný. Přesto už vykazují dobré hodnoty. „Aktuálně jsme na 105 g/CO<sub>2</sub>. Je to dáno i tím, že pořizujeme nízkoemisní vozy ve vyšších kategoriích. Aktuálně jsme povolili v manažerském segmentu, aby bylo možné nakupovat i vozy s benzínovým pohonem. Dříve byly povoleny diesely,“ upřesňuje Hykyš.

Car policy, vládní nařízení, velké flotily... Že se to malých a středních podnikatelů netýká? To není úplně pravda. Leasingové společ-

nosti mění své nabídky podle toho, jak se hýbou velcí hráči, což se začíná projevovat na cenách.

„Leasingové firmy se jistí proti nízkým zůstatkovým hodnotám. Je to cítit po aféře Dieseltgate (skandál s falšovanými emisemi u dieselových motorů koncernu Volkswagen, pozn. redakce). Není jisté, jak bude za pár let prodejné auto s naftovým motorem, a tak jsou splátky vyšší,“ vysvětluje Hykyš. Siemens si obvykle pořizuje auta na tři roky s ročním nájездem 35 tisíc kilometrů.

I pro menší firmy tak může být v některých případech výhodně-

jší sáhnout po alternativním pohonu. Jaký ale vybrat?

## Plyn stále dává smysl

„CNG vozidla jsou perfektní demonstrací vlivu médií a politiky na automobilový sektor. Mezi lety 2007 a 2012 patřila k nejpodporovanějším typům alternativních pohonů a byla deklarována jako ta nejpravděpodobnější vize budoucnosti. Ještě v roce 2014 – v době nejvyšších cen konvenčních paliv (okolo 40 Kč/l) a zároveň po poklesu podpory (zvýšení spotřební daně na 500 Kč/t CNG) – se cena 1 kg CNG pohy-



# Jaký pohon vybrat?



bovala okolo 50 procent ceny konvenčních paliv, a to při nezhlednění vyšší účinnosti," popisuje vývoj Jan Jandečka ze společnosti Fleet Consulting Group, která firmám pomáhá s nákupem a správou vozových parků. Dále dodává, že se masově rozrůstala a zahušťovala síť plnicích stanic a stát sliboval jejich konkrétní cílové počty. „Pak vše utichlo a začal se klást důraz na elektromobilitu. Trh s CNG stagnoval. Se stoupající cenou paliv ale začne obliba opět narůstat,“ vysvětluje Jandečka, jehož firma zpracovala i studii, kde alternativní pohony srovnává.

Aktuálně se CNG prodává za částky okolo 25,5 Kč za kilogram, ceny benzínu a nafty se

pohybují na 33 korunách. Plyn je tak o 23 procent levnější. Navíc v Česku je nyní okolo 170 plnicích stanic, do roku 2020 by se jejich počet měl rozrůst na 250. Pokrytí je tak dostatečné.

„Celkový dojezd vozů na plyn v kombinaci s benzinem (jeden z klíčových parametrů při rozhodování o koupi vozu) se do současnosti zvýšil na 500 až 1000 kilometrů na jednu nádrž. Každý CNG vůz má navíc dostatečně velkou nádrž na benzin určenou především pro primární ohřevy motoru, popřípadě na dojezd k plničce,“ vysvětluje Jandečka.

Plyn výrazně pomůže se snížením emisí. V závislosti na modelu a motorizaci vozu, na stylu



S elektromobilem je nutné pečlivě plánovat cestu. Problémem mohou být uzavírky.

## CNG a jeho účinnost

V 1 kg CNG je ukryto přibližně stejné množství využitelné energie jako v 1,5 l benzínu či 1,3 l nafty. Tedy, jednoduše řečeno, na 1 kg CNG ujedete delší vzdálenost než na 1 l nafty či benzínu. Plynové modely nabízí i domácí automobilka. Jedním z nich je například Škoda Citigo G-Tec (na snímku vlevo) od 274 900 Kč.

Inzerce

# web jinak

web  
odsousedky  
.cz

Originální vzhled  
Osobní přístup  
Pomoc s obsahem  
Verze pro mobily

Vítězka  
Ceny SOPHIA  
2017

Tvorba webových stránek na míru  
pro živnostníky a malé podnikatele.  
[www.webodsousedky.cz](http://www.webodsousedky.cz)





Hybridů do zásuvky je na českém trhu stále více. Volkswagen Passat GTE přinesl tuto technologii do třídy manažerských vozů. Vyjde zhruba na 1 150 000 korun, aktuálně se ale vyprodávají skladové vozy.

Foto: 1x Škoda, 2x Volkswagen

jízdy řidiče a na dodržování jízdy na CNG složku se dá dle tabulkových údajů dostat na hodnotu CO<sub>2</sub> až o 30 gramů na kilometr méně než u běžných motorů obdobného výkonu. CNG vozidla navíc opravují vesměs všechny autorizované servisy jednotlivých značek. Problémem může být jen fakt, že CNG vyžaduje kratší servisní intervaly a výměnu plynových nádrží při jakémkoli poškození. K tomu však dochází výjimečně. To se řidiči častěji setkají se zákazem vjezdu do některých podzemních garáží.

### Elektromobily jsou stále drahé

Elektrická auta jsou trendy. Automobilky chystají modelovou ofenzivu, ale vozy do zásuvky jsou stále příliš drahé. To ilustruje srovnání u aut, která se prodávají v obou verzích. Například Volkswagen up! stojí 260 900 korun, elektromobil e-up! vyjde minimálně na 647 900 korun, což je téměř třikrát tolik.

„Dnes je naprosto nejasné, co lze očekávat při budoucím odprodeji elektromobilu. Oficiální životnost a garance baterií, tedy nejdražších komponentů technologie elektromobilů, je sice uváděna v rozmezí pět až osm let, zároveň však limituje počet nabíjecích cyklů. Přitom není jasné, co přesně je jedním nabíjecím cyklem míněno a co nastane, když k překročení počtu cyklů dojde před uplynutím záruční doby. Jedno je však jisté

již nyní: dojde-li u dnešních baterií k vypršení záruky a nutnosti výměny, cena potřebné nové baterie je vůči zůstatkové ceně vozu natolik vysoká, že může vůz učinit téměř neprodejným,“ varuje například zpráva společnosti Fleet Consulting Group.

Nejasnou budoucnost potvrzuje i zkušenost s leasingem takových aut. „Při srovnání klasického Volkswagenu Golf a elektrického e-Golfu jsou měsíční platby za elektromobil zhruba o 10 tisíc korun vyšší. Elektromobil, který si teď pořizujete, má dojezd za ideálních podmínek třeba 300 kilometrů, ale za tři roky se budou prodávat levnější modely s delším dojezdem a pak je otázkou, zda takové auto bude vůbec prodejné,“ míní Ivo Hykýš ze společnosti Siemens.

Zpráva Fleet Consulting Group navíc varuje před aktuálně krátkým dojezdem elektromobilů, který se oproti oficiálním hodnotám pohybuje mezi 100 až 300 kilometry, ale je zároveň silně závislý na stylu jízdy řidiče, teplotě nebo hustotě dopravy. „I objížďka uzavírky přes nečekaně delší trasu může znamenat, že skončíte bez proudu a bez možnosti auto dobít. Pak už zbývá jediné – nechat auto za vysoké náklady odtáhnout. Z tohoto důvodu jsou dnešní elektromobily nedostatečně flexibilní a do firemního parku se stále nehodí,“ dodává Jan Jandečka.

### Hybrid: Cesta mezi?

Na první pohled zajímavou možností jsou plug-in hybridy, tedy auta, která mají spalovací i elektrický motor a baterie dostatečně zhruba na 20 až 40 kilometrů cesty čistě na elektřinu.

„Zdálo by se tedy, že hybridní pohon si bere to nejlepší z obou stran, ale i to má svá omezení. Zásadním je cena za dva plnohodnotné pohony pod jednou karosérií. Ta je pochopitelně vyšší, často srovnatelná či blízká ceně čistých elektromobilů. Nicméně je vyvážená flexibilitou a jistotou dojezdu. Pozor také na to, že propagace hybridních pohonů často stojí na až zázračně nízké spotřebě. Bývají uváděny extrémní hodnoty jako 2 l / 100 km. Nenechte se však zmást, a budete-li vybírat vůz s alternativním pohonem, vždy věnujte dostatek času čtení reálných testů toho kterého vozidla, ideálně si ho ale vyzkoušejte,“ vysvětluje Jandečka s tím, že často záleží na chování řidiče.

Pro nákup firemního auta tedy u malých modelů typu Škoda Fabia doporučuje benzin (řada aut této velikosti se už ani s naftou neprodává), u větších vozů je pak podle Jandečky dobré zvážit, v návaznosti na celkový kilometrový nájezd, i nákup nové generace úsporných naftových motorů, splňujících nejnovější emisní normy.

### Jak se „krade“ proud?

Při provozování elektromobilů není vždy dobré spoléhat na běžnou dobu, kterou strávíme u veřejné rychlonabíjecí stanice. Každý výrobce totiž řeší dobíjení svých vozidel trochu jinak. Auta umožňující větší nabíjecí příkon jsou schopna uzurpovat si pro sebe také větší část z celkové dobíjecí kapacity v daném místě. Tento problém bývá akcentován zejména v souvislosti s vozy Tesla, které jsou takto schopny vyřadit z nabíjení ostatní elektromobily připojené na stejný uzel. Výsledkem je rychlé nabití vozu Tesla a naopak úměrné prodloužení nabíjení ostatních vozů.