

Elektromobily versus miliardová dotace

Česká vláda připravuje pro podporu nákupu elektromobilů dotaci ve výši jedné miliardy korun. Vztahovat se má jak na elektromobily, tak vodíková auta či nákladní elektrokola, a to jak pro firmy, tak pro živnostníky. Počet otazníků je ale kolem dotačního programu stále mnoho a kvůli současné složité bezpečnostní situaci v Evropě ještě přibývají.

Elektromobily začínají být stejně nedostatkovým zbožím jako automobily s konvenčními pohony především kvůli velké poptávce v zemích s vysokými dotačními tituly



Vyhlížení miliardového dotačního programu na podporu elektromobility ve firmách v době bezprecedentního nedostatku aut může být marné. Do složité problematiky navíc vstupují aspekty související s válkou na Ukrajině. Evropa přehodnocuje své ambice v oblasti Green Dealu. Prioritou je zbavit se co nejdříve závislosti na ruském plynu. Autoprůmysl proto může zažít další komplikace.

Většina automobilek s ohledem na výraznou inflaci, investice do nucené elektromobility, ale i nedostatek automobilů a vysokou poptávku své modely výrazně zdražuje. Chuť nakupovat automobily i přes toto vše je obrovská a je stále vyprodáno.

Jsou dotace správným řešením?

Téma dotačních programů pro elektromobily komentuje Jan Janděčka ze společnosti Fleet Consulting Group: Čistě fakticky a v kontextu standardně fungujícího trhu masivní dotace v pořádku není. Už vůbec potom ne, když tato podpora bude přicházet v době, kdy je na trhu zcela bezprecedentní nedostatek vozidel, a to navzdory tomu, že všechna vozidla napříč celým trhem v posledních dvou letech dramaticky zdražila a další zdražování je očekáváno i v tomto roce.

Ještě si velmi dobře vzpomínám, jak se v době první krize po roce 2008 řešilo povzbuzení poptávky různými akcemi, známými tehdy nejvíce jako „šrotovné“. Byla ale jiná doba, a především šlo o podporu autoprůmyslu, kterému chyběli zákazníci a sklady automobilek se povážlivě plnily.

Dnes je ale situace diametrálně odlišná. Zákazníků je dokonce nadbytek a nakupovali by jako diví, a to i přes soustavné zdražování a osekávání dostupných motorizací i výbav, avšak kvůli nižší produkci automobilek nemají příliš na výběr nebo se musí jednoduše smířit s dlouhými dodacími termíny, někdy i s nejasnou vidinou, zda svůj vysněný vůz skutečně dostanou.



Česká vláda hodlá podpořit nákup elektrických a vodíkových aut miliardou korun, což je historicky nejvyšší částka

Kvůli jednoduššímu pochopení, že v kontextu normální doby je poskytování podpor a jakýchkoliv dotací na komoditu, která je vyprodána a zákazníci jsou za ni dokonce ochotni soustavně připlácet, zcela nepochopitelné a těžko ospravedlnitelné. Jenže my bohužel nežijeme v normální době a ona komodita se nám k naší smůle ještě dělí na tu, která je zákazníkovi „chtěná“, ale nepodporovaná a na tu „nechtěnou“, zato štědře podporovanou.

Na automobilovém trhu je stále ještě značná konkurence a všechny dosavadní druhy pohonů si zatím vydobýly své místo na slunci bez nutnosti státních podpor, včetně CNG, které bylo ještě před nedávnem velmi populárním alternativním pohonem. Stát tak jen podle určitého klíče přerozdělí peníze nás všech do vybrané, dosud zcela bezproblémově běžící a skvěle vydělávající komerční komodity, takže na každém takto dotovaném vozidle se vlastně bude podílet každý z nás.

Ale protože žijeme v době, kdy se v Evropě válčí a kdy navíc platí řada zákazů, nařízení, sankcí, zdanění, dotací, přerozdělování a stále složitějších normativů, je třeba vidět právě onen širší kontext.

Řízená automobilová revoluce

A v kontextu probíhajících celoevropských změn na poli automobilismu a mobility, které můžeme bez nadsázky označit jako centrální mocí řízenou automobilovou revo-

luci, jsou dotace bohužel jakousi smutnou nutností, abychom v rámci již narysovaného budoucího vývoje úplně neztratili krok s ostatními a nehráli v evropském měřítku druhé až třetí housle a nestali se tak postupně jen popelnicí Evropy při již tak vysokém a bohužel stále se zvyšujícím průměrném stáří našeho vozového parku, jednoho z nejstarších v Evropě.

Zde stojí za to zmínit, jak si v porovnání s ostatními zeměmi stojí v oblasti pořízování elektromobilů Česká republika. Jedním slovem nevalně a s podílem elektromobilů 1,3 % ze všech u nás prodaných vozidel jsme v rámci EU na předposledním místě za Kypr. Tím se opět dostáváme na počátek a ukázkou toho, jak nic není černobílé a proč i přes veškerou zdánlivou nelogičnost mnoho jiných možností nemáme.

Černobíle ale nelze interpretovat ani téměř 20% podíl prodeje elektromobilů v prodejně nejlépe si stojícím Nizozemsku, ač to k takové interpretaci svádí. Jakkoliv je toto číslo vysoké, je za ním také potřeba vidět i významně se propadající trh nových vozidel ve prospěch ojetých, tedy primárně těch se spalovacími motory. Je tedy otázkou, zda se přes veškerou snahu zvýhodňování elektrovozidel a na druhé straně enormního znevýhodňování klasických pohonů nevyčerpal i tamní, významně bohatší trh.

Na prodejních statistikách napříč různými trhy pak lze krásně pozorovat vývoj prodeje vozidel s alternativními pohony před zavedením dotací, po jejich zavedení a po jejich snížení či rovnou zrušení. Vše se stále točí okolo ekonomiky a některé automobilky už ve svých průzkumech přiznávají, že zákazníci preferují ekologická vozidla především tehdy, pokud jsou pro ně ekonomicky výhodná.

O dotace bude zájem především u nadnárodních společností

Otázkou také je, zda o připravované dotační programy bude vůbec zájem, od koho především a zda se k nim skutečně dostane každý, kdo na ně bude chtít dosáhnout. To, jak dobře, s jakými tržními znalostmi a reálnými pohnutkami byl náš dotační program připraven, se pozná velmi rychle.

Jsem každopádně přesvědčen, že zájem o něj bude, a to napříč všemi firmami. Prim

Většina automobilek tuto situaci logicky velmi rychle využila a dle snad nejklasičtějšího zákona trhu – kde je nedostatek, tam je třeba zdražit – provádí systematické zdražování prakticky všech svých modelů. A světe, div se, stále se kupuje a stále je vyprodáno.

Současná doba je dokonce tak absurdní, že mnoha pamětníkům dob minulých připomíná éru pověstné Mototechny, kdy se s čekáním na auto počítalo zcela automaticky na roky a něco takového jako třeba výběr barvy už byl dán čistě tržněekonomickým vztahem s příslušným panem vedoucím.

A proč vlastně celý tento úvod kvůli jedné otázce k ospravedlnění dotací?



Poptávku po elektromobilech silně ovlivňuje výše dotace

skoro určitě budou hrát velké, primárně nadnárodní korporace, jejichž ústředí se přihlášila k plnění určitých emisních cílů a tyto cíle pak propadávají i do českých poboček. Na oboru příliš nezáleží, jde to jimi napříč. Direktivní přístup je zde patrný více než u českých firem, které jsou v tomto ohledu spíše pragmatičtější a případné novinky si chtějí nejprve postupně osahat, než přijmou nějaké strategičtější rozhodnutí. Firmy, které už s elektromobilitou nějaké zkušenosti mají, již také více vnímají její specifika a vědí, že například pro obchodního zástupce, který denně naježdí i stovky kilometrů, není elektromobil zrovna optimální volba. Ostatně pro tyto účely ani nikdy vyvíjen nebyl. Pro zaměstnance, kteří ale jezdí takzvaně okolo komína, především pak ve velkých městech, a mají ve firmě či

doma potřebnou infrastrukturu, je to naopak velmi zajímavá volba.

Důležité nastavení vlastních pravidel pro dotace

Vše je nakonec vždy o ekonomice, jak už ostatně ukázaly zkušenosti z ostatních zemí. Pro někoho to bude téměř dar z nebes, protože by kvůli svým stále přísnějším korporátním pravidlům musel takový nákup zrealizovat i bez dotace, byť třeba v menší míře, pro někoho to bude příležitost zkusit něco nového. Otázkou bude nastavení celého mechanismu dotačního programu, aby se nestalo, že šikovné firmy si dotaci rozdělí

ještě předtím, než ti menší či méně zdatní dotační šampioni vůbec zaregistrují, že takovou možnost mají. Druhá a nesmírně důležitá věc bude nastavení vlastních pravidel dotace a to, jak (ne)průstřelný bude systém stanovování rozdílů v cenách vozidel se spalovacím motorem oproti vozidlům s ekologickým pohonem. To je oblast, kde je obrovské množství proměnných, se kterými lze poměrně ze široka žonglovat. A další nesmírně důležitou oblastí bude vztah mezi vlastnictvím vozidla a možností čerpání dotace, zejména pak ve vazbě na operativní leasing, který je pro mnoho firem hlavním způsobem pořízení a provozu vozidel.

Dostupnost elektromobilů není lepší

Ve stínu výše uvedeného pak ale může zůstat zcela zásadní problém, a tím bude faktická dostupnost kupujícími vysněných elektrických vozidel. Některé modely zákazníci letos již nedostanou. Čekací doby jsou někdy i přes jeden rok! Dlouhé dodací lhůty jsou u elektromobilů kvůli štedrým dotacím v západní Evropě rovněž podobné jako u konvenčních pohonů. V mnoha případech se tak může stát, že podporovány budou modely, které by i v rámci běžného komerčního prodeje bylo složité nakoupit, protože jejich produkce bude v rámci Evropy na mnoho měsíců vyprodána.

Nákupu elektromobilů má usnadnit dotace ve výši miliardy korun

Když zde mluvíme o největším plánovaném dotačním programu v rámci podpory firemní elektromobility, pak je třeba rovněž vnímat jeho jak absolutní, tak relativní velikost. Ano, mluví se řádově o jedné miliardě, ale je to v kontextu celkového trhu hodně, nebo málo? Nepamatuji si, že by zde dosud byla vyšší podpora, takže z pohledu absolutní částky je to určitě hodně.

Vlastní dotace by měla být použitelná jak pro elektromobily, tak ale i vodíková auta či nákladní elektrokola, a to jak pro firmy, tak pro živnostníky. V případě vodíkových vozidel je jistě chvályhodné, že na ně bude zákonodárci rovněž myšleno, ale vzhledem k jejich nabídce, ceně a aktuálně prakticky nulové dostupnosti veřejných plnicích stanic, půjde fakticky jen o formalitu.

Definice firemního trhu a toho, co do něj spadá a co už ne, by pak byla sama o sobě poněkud složitá otázka a kvůli značnému vlivu reexportu a účelovým dealerským registracím jsou tak výsledná čísla dosti deformována, tj. reálný celkový trh s vozidly je určitě podstatně nižší než ten papírový.

Vydeme-li z hrubého čísla, že firemní trh tvoří přibližně 80 % prodeje všech vozidel, pak tu máme roční trh s firemními osobními vozidly v počtu asi 160 000, při optimistickém očištění asi 140 000. A tento trh kvůli souhře mnoha faktorů momentálně zažívá mimořádně turbulentní a nejisté období.

Z dosavadních informací je zatím poněkud překvapující vlastní struktura dotace, jež je významně vyšší ve prospěch přímého nákupu vozidel oproti nabíjecí infrastruktuře, která je u nás zatím velmi slabá a bez níž se významnější dobrovolný a bezdotační rozmach elektromobility jen stěží rozběhne.

Ostatně dobíjecí infrastruktura je i přes veškeré dotační vypětí západních zemí nedostatečná i v rámci vyspělejší části EU, a to mluvíme o zcela jiných podmínkách a mnohem delší historii poskytování dotací.

Otazníky kolem infrastruktury

Podle jedné studie by mělo být v Evropě do konce roku 2035 instalováno téměř neuvěřitelných 65 milionů nabíječek, přičemž 85 % z nich by mělo být nainstalováno v domácnostech. Podle aktuálních dat je však dnes v Evropě cca 450 000 veřejných nabíjecích stanic, přičemž jejich instalace trvala celých deset let! Dle vytyčených cílů by jich ale do roku 2030 mělo vyrůst v každém roce půl milionu a mezi lety 2030–2035 pak neuvěřitelný milion ročně.

Nechť si každý sám zaspekuluje, zda je toto číslo spíše zbožným přáním evropských úředníků, nebo skutečně dosažitelnou metou.

Výhody pro plug-iny?

Zajímavé bude rovněž sledovat, co se v rámci dalšího směřování a úpravy regulativů odehraje na poli plug-in hybridů a zda i tento typ vozidel bude i nadále zvýhodňován a považován za jakéhosi předskokana elektromobilu. Osobně je vnímám jako takovou úlitbu regulátorům, z nouze ctnost či nutné zlo. Trochu mi to připomíná pohádku

O chytré horáky – ani pěšky, ani ve voze... Z každého je tam trochu a ve výsledku s sebou neustále vozíte a staráte se o dvě plnohodnotné pohonné jednotky. Někdo si plug-in hybridní vozidla bez vytáček pořizuje jen kvůli elektrické registrační značce, někdo, aby se skutečně po městě a na krátké vzdálenosti dopravoval elektricky, ale reálné dojezdy jsou bohužel stále až příliš krátké, takže výsledný ekologický efekt (vezmu-li v úvahu vyšší spotřebu při jízdě čistě na benzin a zejména pak na delší trasy) je přinejmenším diskutabilní. Velmi dobré zkušenosti naopak vnímám u vozidel s plně hybridními pohony, kde už se celková spotřeba, a to nejen ta papírová, dostává na skutečně zajímavou úroveň.

Elektromobily čistější? Aneb povedená antireklama!

V konečném důsledku nelze jistě nic namíchat proti tomu, aby celková skutečná spotřeba a emise byly tím rozhodujícím faktorem při stanovení míry ekologičnosti každého vozidla. Ale pak to nesmí být jen u výfuku, ale v rámci celého cyklu provozu vozidla včetně zohlednění národního energetického mixu.

A to je právě asi ten největší problém. Dokud bruselští úředníci budou žonglovat s daty, vymýšlet zákazy, restrikce, ale na druhé straně bude široké spektrum dotací a bude se až bezhlavě a na sílu od stolu prosazovat ta jediná „správná“ cesta měřením emisí u výfuku, pak bude velmi složité, aby se elektromobilita stala masově a hlavně dobrovolně preferovanou formou mobility.

Budeme tedy muset doufat, že se k elektromobilitě začne přistupovat realističtěji a nebudou tak vznikat poměrně absurdní situace, jaká se například nedávno odehrála ve Francii, když jednající unijní ministři zdravotnictví a zahraničí v Lyonu museli být svázení elektromobily. To by samozřejmě bylo chvályhodné nebýt klasického problému „kam s ním“, tedy co dělat, když je aut víc, než kolik je nabíječek. Francouzi si s tím poradili po svém a pro auta nechali dovážet velké kontejnerové dieselaagregáty, na které kabely jednotlivá auta jednoduše připojili.

K jejich směle se této neobvyklé podívané chopili novináři, vše nafotili a obrovská blamáž byla na světě. Pak už nebyl velký problém na tomto konkrétním případě rychle spočítat, že celá tato demonstrativní akce



nejenže efektivně zvýšila celkovou spotřebu paliva dané flotily až o 90 litrů nafty, než kdyby byla použita shodná vozidla s dieslovými motory, ale samozřejmě neušetřila CO₂, ba naopak ho ještě o téměř čtvrt tuny zhoršila.

Toto je bohužel asi ta nejhorší možná reklama elektromobilitě, která při účelném využití jistě nabízí zajímavou alternativu ke standardním pohonům, a tak věřme, že se do budoucna bude umět sama prosadit i bez dotací jako plnohodnotný a tržně akceptovatelný pohon budoucnosti.



Autor článku Jan Jandečka ze společnosti Fleet Consulting Group