

Die Welt: Elektrická síť na Green Deal nestačí, Němcům tak budou omezovat tepelná čerpadla a nabíjení elektromobilů

- CZ24 News | 3. ledna 2023

NĚMECKO: Zatímco Green Deal pokračuje v Evropě plným proudem, lidé jsou tlačeni do nákupů drahých elektromobilů a pořizování tepelných čerpadel, německá energetika na to není přizpůsobena a nemá dostatečné kapacity. Hozí časté přetížení elektrických sítí. To se bude řešit tak, že provozovatelé sítí budou bránit majitelům elektromobilů nebo tepelných čerpadel v jejich provozu, reps. budou omezovat nabíjení elektroaut a provoz tepelných čerpadel. Tyto pravomoce by měla získat Spolková síťová agentura. O plánech, které unikly právě z této síťové agentury, píše německý [deník](#) Welt, který je označuje za výbušné. Automobilový průmysl je chystanými opatřeními prý znepokojen.

Náběh elektrické mobility představuje "výzvu" pro energetické sítě. [Spolková síťová agentura](#), která v Německu spravuje energetické sítě, nyní proto plánuje omezení spotřeby soukromých zařízení, jako jsou nabíjecí boxy pro elektroauta a tepelná čerpadla. „Pokud se síť přetíží, provozovatelé energetických sítí by měli být schopni zajistit, aby tepelná čerpadla a soukromé dobíjecí stanice pro elektromobily dočasně dostávaly méně energie,“ píše Welt.

Ministr hospodářství Robert Habeck (Zelení) mezitím přesunul tyto plány na Spolkovou síťovou agenturu, která je podřízena jeho ministerstvu, podle německých médií zřejmě i proto, že Habeckovo ministerstvo hospodářství a klimatu nechce být nositelem špatných zpráv pro řidiče elektromobilů.

Podle deníku Welt by „provozovatelé sítí měli být schopni přiškrtit takzvaná zařízení s regulovatelnou spotřebou... na 3,7 kilowattů. Nikdo by neměl být úplně odpojen, ale nabíjení vlastního elektromobilu by pak trvalo mnohem déle,“ citoval Welt z plánů Spolkové síťové agentury.

Auta na baterie Němci většinou nabíjejí doma v garáži. Ze speciálních nástěnných boxů s nabíjecí kapacitou 3,4, 7,4, 11 nebo maximálně 22 kilowattů odebírají podstatně více elektřiny než domácí spotřebiče. Limitujícím faktorem je nejen domácí síť, ale také integrovaná nabíječka auta, často nelze dostupnou nabíjecí kapacitu boxu vůbec využít.

S omezením ze strany síťové agentury na 3,7 kW by bylo běžné pouze velmi pomalé nabíjení. I malý elektromobil s 30 až 40 kilowatthodinovou baterií by potřeboval k plnému nabití zhruba 10 hodin. Velké elektrické SUV by mohlo být v zásuvce dvakrát déle, pokud budou po tuto dobu pokračovat omezení doby nabíjení. Extrémní příklad: Pokud je k dispozici pouze 2,3 kilowatt, tedy v běžné domácí zásuvce, potřeboval by elektromobil jako BMW iX s 111 kW baterií neuvěřitelných 38 hodin, než bude baterie nabitá na 80 %. Při 3,7 kW by to bylo ještě skoro 30 hodin.

Omezování by prý mohlo být nutné ale pouze na několik hodin, a tedy ne po celou dobu nabíjení. Veřejných rychlonabíjecích stanic by se limit neměl dotknout. Nicméně rychlonabíjení je podstatně dražší než odběr elektřiny ve vlastní garáži.

[ZDROJ](#)

