

Německo razantně zdražilo elektřinu - dobíjení elektromobilů o polovinu dražší než tankování

- CZ24 News | 15. července 2022

NĚMECKO: Pokud stále žijete v přesvědčení, že provoz elektrických aut je levný, je čas srovnat si představy s realitou. Už teď to není pravda. A jakmile se vývoj velkoobchodních cen promítne do cen spotřebitelů, bude ještě mnohem hůř.

Když v roce 2015 na Volkswagen prasklo, že jeho dieselové motory jsou čisté pouze v laboratořích, ovšem na silnicích produkují více emisí, než je povoleno, někteří se začali na německou automobilku dívat skrz prsty. Část lidí pak nezůstala jen u toho, ale přišla žalobami, podle nichž je VW obelhal, když jim prodával „ekologicky nezávadný“ vůz. Pokud bychom se ale před vypuknutím skandálu zeptali těchto majitelů, zda si kupovali auto kvůli nízkým CO₂, upřímně kladnou odpověď bychom dostali jen velmi zřídka.

Momentálně už nejsou tlačeny do popředí diesely, místo toho celý svět od rána do večera mluví o elektromobilitě. I ta je přitom popisována jako čistá a k životnímu prostředí dokonale ohleduplná. Kromě toho výrobci bateriových aut lákají na obrovské úspory, kterých lidé mohou v souvislosti s provozem dosáhnout. Vychází přitom z udávané spotřeby elektřiny a faktu, že většími daněmi nezatížená elektrická energie byla v porovnání s cenami benzínu či nafty výrazně levnější.

I nejmenší finanční příspěvek velice pomáhá! Děkujeme!

CHCI PŘÍSPĚT

Je přitom otázkou, zda jste v předchozích letech mohli dosáhnout tak vysoké úspory, jakou výrobci elektrických aut publikovali. S naprostou jistotou lze ovšem tvrdit, že aktuálně již nedosáhnete žádné, a to přesto, že ceny klasických pohonných hmot trhají rekordy. Ovšem auta se spalovacími motory díky moderním technologiím dokážou i na průměrně velkou nádrž ujet značné vzdálenosti. Pokud tedy jedete s lehkou nohou na plynu, můžete u dieselů snadno počítat s 5 l/100 km.

Pokud bychom přitom za jeden litr paliva dali nějakých 50 korun, jsme rázem na poměru 2,50 Kč/km. Lze ale něčeho takového dosáhnout v elektromobilu? Stačí se podívat na aktuální ceník ČEZu, jenž je od 1. července výrazně dražší. Za jednu kilowatthodinu tak můžete zaplatit až 20 Kč. V případě takové Škody Enyaq s bateriemi o kapacitě 82 kWh vás tak „plná“ může vyjít i na 1 640 korun. Kolik však na ní ujedete? I kdyby to bylo udávaných 510 km – což snad nikdy nebude -, stále jste na 3,20 Kč na kilometr.

Jak se nicméně zdá při pohledu na Německo, minimálně v příštích měsících nelze počítat se zlepšením, nýbrž ještě s dalším zhoršením daného stavu. Velkoobchodní ceny na lipské energetické burze totiž na konci minulého týdne vyskočily na rekordních 319 Eur (cca 7 800 Kč) za jednu MWh. Znamená to, že došlo na enormní zdražení, v jehož důsledku jedna kilowatthodina vychází na více než 31 eurocentů (7,60 Kč). Ještě v červnu šlo přitom o 22 eurocentů (5,40 Kč) a na začátku roku o méně než třetinu – ceny od té doby vzrostly o 310 procent.

Jakkoli tato čísla na první pohled nemusí vypadat tak hroživě, je třeba dodat, že jde o ceny velkoobchodní. V případě té maloobchodní jde již o naprosto odlišné sumy. K dispozici jsou pak sice aktuálně jen dubnová data, již ta ovšem sama o sobě vypadají hůře. Za rychlodobíjení totiž Němci platili okolo 50 eurocentů (12,20 Kč) za kWh. Dle portálu Verivox tak 100 km vycházelo na 7,06 Eur (175 Kč), zatímco v benzinovém voze na 14,17 Eur (350 Kč).

Verivox nicméně u spalovacího vozu vycházel ze 7,7litrové spotřeby, která je u moderních motorů opravdu poněkud přestřelená. Reálně se lze dostat níže, levnější je tedy i ujetí oněch 100 km. To však nyní není podstatné. Spíše je třeba se ptát, kdy se ono 310procentní zdražení elektřiny na burze bude přeneseno i do maloobchodních cen. Jakmile se tak stane, bude ujetí 100 km stát přes 21 Eur, tedy více jak 512 Kč jen na elektřině. To je o polovinu více, než kolik dáte za palivo.

Jsme tedy opravdu zvědaví, jak se výrobci elektromobilů nyní zachovají. Jakmile nicméně skutečně hlavně v Německu dojde na enormní zdražování energie pro bateriová auta a automobilky svou rétoriku nezmění, pak riskují stejné žaloby jako koncern VW v případě kauzy Dieseldgate. Také v tomto případě bude totiž docházet na obelhávání zákazníků. A stejně jako kdysi se tak vlastně bude dít s posvěcením státu.

AUTOR: Petr Prokopec