

Profesor Macek z ČVUT: Elektroauto ve skutečnosti není žádné auto a není vůbec ekologické. Je to pouze politika a ideologie

- CZ24 News | 10. července 2021



EU: Před dvěma týdny rozčeřil poklidné směřování EU k uhlíkově neutrální budoucnosti otevřený dopis 171 vědců, především z Německa, Rakouska a Švýcarska, kteří Evropskou komisi vyzývají, aby upustila od jednostranné podpory elektromobility. Jedním ze dvou českých signatářů dopisu je profesor Jan Macek z ČVUT.

Proč jste se k dopisu připojil? Co vás v něm nejvíc oslovilo?

Ten dopis v jádru říká, že složitá situace, ve které dnes jsme, vyžaduje, aby se ke snižování emisí skleníkových plynů používalo více cest, aby se ideologicky nediktovala jediná cesta. A zrovna elektromobilita není černobílá věc, vyložene dobře nebo špatně. Je nesporně velice užitečná především pro dopravu po městě. Ve městě je elektromobil zajímavý: pro dojíždění do práce, jízdy v rozsahu 50–60 kilometrů, což je akční rádius, v němž vystačí poměrně malá baterie. Kromě toho elektromobily snižují úroveň lokálně škodlivých emisí, hlavně nespálené uhlovodíky, které vznikají předtím, než se spalovací motor zahřeje. Jenže celý ten proces výběru nejlepší varianty bezemisního

auta není ani zdaleka hotov. Elektromobil je kvůli ceně baterie stále podstatně dražší, u malých aut to nebude daleko od dvojnásobku ceny adekvátního vozidla. U velkých aut, která jsou obecně dražší a těžší, se vyšší váha baterie a prostor i cena schovají do celkových vyšších nákladů. Tam dělá baterie asi jednu třetinu celkové ceny. My se v dopise dovoláváme technologické neutrality, což je chytrá věc zavedená Brity: politici mají předpisovat okrajové podmínky, to další už se má nechat na specialitech v oboru. Aby vyvinuli nějaká konkurenční řešení, z nichž pak se to nejvhodnější vybere přirozenou cestou.

Evropská komise zatím elektromobilitu prosazuje na sílu.

Základní nařízení Evropské komise pokutuje automobilku, pokud ve váženém průměru všech prodaných vozidel nedosáhne průměrných emisí oxidu uhličitého – metan se z toho zatím nějak vytratil – pod 95 gramů na kilometr. Toto nařízení plně platí od letoška. Pokuta je, nevím, jestli schválně, nebo shodou okolností, také 95, ovšem eur, za každý gram nad limit za každé prodané vozidlo. U automobilek, jako je třeba Škodovka, dělají takové pokuty dohromady mnoho miliard. Logická reakce podnikových ekonomů samozřejmě je pokuty minimalizovat. Proto bez ohledu na to, jestli členský stát z veřejných peněz dotuje, nebo nedotuje prodej elektroaut, jsou úplně všude elektroauta dotována vnitřně už výrobcem, který marži z prodeje standardních aut převádí na elektromobily. Chce podpořit jejich prodej a dělá to v míře, která umožní pokutu pro jeho firmu minimalizovat. Je to odhad jako v hazardní hře. O kolik mohu zdrazit klasická vozidla a o kolik musím zlevnit elektromobily, aby byly v nějaké míře prodejné? Ten výpočet bych nechtěl dělat. No a paradoxním výsledkem tohoto vnitropodnikového přerozdělování je, že pro firmy se stalo výhodnějším sunout na trh SUV a obecně luxusní auta, samozřejmě elektrifikovaná. Protože do obecně vyšší ceny se lépe schová cena baterie a v těžkém autě se lépe schová hmotnost baterie. Navíc SUV mají vyšší podlahu, tím pádem i větší prostor pro baterii a s větší baterií navýšíte dojezd elektroauta. Zadruhé jsou u bohatší klientely, která je zvyklá kupovat si SUV, naděje na prodej elektroaut obecně vyšší. Takže zatím evropské nařízení vede k opaku toho, co bychom snad mohli očekávat: že se začnou kupovat elektroauta pro dopravu ve městě. Dnes v Evropě nenajdete automobilku, která by nabízela vyloženě malá elektrifikovaná auta. Jsou totiž špatně prodejná.

Když elektroauta dávají smysl ve městě, jaký smysl dávají na větší vzdálenosti?

SUV s dojezdem 150, 200 kilometrů si samozřejmě nikdo nekoupí. Čím delší dojezd, tím větší musí být hmotnost baterky. Elektrické SUV si s sebou vozí nejméně půl tuny baterií, což zvyšuje spotřebu energie. Má deklarovaný výkon řekněme 20 kilowatthodin na sto kilometrů. Ale toho v reálném provozu s reálným brzděním a zrychlováním rozhodně nedosáhne. SUV v reálném provozu, s topením atd., spotřebují cca 30 kilowatthodin na sto kilometrů. Běžná kapacita baterií je dnes kolem 0,2 kilowatthodiny na kilogram. Tedy pokud byste měl spotřebu 20 kilowatthodin na sto kilometrů a chtěl ujet sto kilometrů, stačí vám teoreticky stokilogramová baterie. Jenže pokud reálná spotřeba není 20, ale 30 kilowatthodin a vy potřebujete dojet 500 kilometrů, dostáváte se přinejmenším na půltunovou baterii. A ta tvoří čtvrtinu až třetinu hmotnosti vašeho SUV.