

NOVÁ MOBILITA V NĚMECKU: „Místo slov činy! Už je pět po dvanácté,“ apeluje Spolkový svaz elektromobility

Interview s panem Kurtem Siglem – prezidentem německého Spolkového svazu elektromobility

Spolkový svaz elektromobility je poměrně mladý. Jaká je struktura jeho členské základy a jaké má hlavní úkoly?

Spolkový svaz elektromobility byl založen v srpnu 2009. Od té doby se v Německu zasazujeme za přeměnu mobility v elektromobilitu, a to při využití obnovitelných zdrojů energie. V této souvislosti patří k našim základním úkolům především zlepšení zákonných rámcových podmínek, podpora pozitivního vnímání elektromobility a inovativních dopravních koncepcí veřejnosti, stejně jako propojení aktérů z vědy, výzkumu a hospodářství. Zastupujeme více než 160 členských firem s celkovým obratem větším než 50 miliard euro a 500 000 zaměstnanci po celém světě. O členství ale mohou požádat i jednotlivé osoby, pokud mají zájem o elektromobilitu a rády by aktivně podpořily náš spolkový svaz. Naši členové přicházejí z nejrůznějších oborů celého procesu tvorby přidané hodnoty u elektromobility. K tomu patří jak výrobci aut, jejich dodavatelé, obchodníci a výrobci nabíjecích stanic, tak i IT-firmy, telekomunikace, právní a poradenské kanceláře i distributoři energie. Od velkých koncernů přes střední a malé firmy až po začínající - „start up“ firmy.

Máte také členy ze zahraničí?

Jelikož jsme německý spolkový svaz, patří mezi naše členy hlavně německé firmy. Máme ale také několik členů v Rakousku a ve Švýcarsku.

Čím to je, že žádná německá automobilka – aktuálně snad s výjimkou BMW a jejím elektromobilem BMW i3 – zatím nedosáhla skutečně viditelné prezentace na trhu e-mobility?

Středně velké podniky názorně ukazují, jak to jde správně. A to nejen u elektrických vozidel – malé a střední podniky zúčastňující se celého procesu tvorby přidané hodnoty pracují na plné obrátky na nejrůznějších komponentech pro rostoucí trh elektromobility. Samotné naše členské firmy pokrývají široký pás inovativních a cestu ukazujících vývojových projektů, které prokazují, že už delší dobu nejen hovoříme o „nové mobilitě“, nýbrž máme také k dispozici výrobky zralé pro sériovou výrobu.

Když máme technické know-how, v čem tedy vězí, že právě německý automobilový trh stále ještě není vidět?

V nedostatečné síle inovací to být nemůže, protože právě ta je u německých vozů, spolu s kvalitou prémiových značek, vysoce ceněna po celém světě. Ať už jsou důvody jakékoliv, tlak na automobilky roste s každým úspěšně realizovaným projektem někoho jiného. Možná si z toho jednoduše ten nebo onen příště vezme příklad. Nejlépe celá branže.



Jako prezident BEM se Kurt Sigl zasazuje o to, aby se mobilita v Německu s nasazením obnovitelných zdrojů energie změnila v elektromobilitu. Přitom jeho hlavní pozornost je zaměřena na vzájemné propojení všech důležitých aktérů. Cílem jeho práce je zlomit tradiční struktury a vzorce myšlení, umožnit, aby došlo k uskutečnění inovativních koncepcí, a také aby e-mobilita mohla přispět ke snížení emisí a ochraně klimatu a životního prostředí. Během dlouholetých profesních zkušeností v oboru tréninku jízdy a bezpečnosti získal značnou technickou kompetenci i četné kontakty, které nyní uplatňuje v činnosti BEM.

Ale celkově současný vývoj vidím pozitivně a právě automobilový průmysl zažije v tomto roce silný pozitivní impuls na Mezinárodním automobilovém veletrhu ve Frankfurtu. Tam představí aktuálně němečtí automobiloví výrobci nikoliv už jen „showcars“, ale elektromobily, které půjdou do sériové výroby v letech 2014, 2015. Německé automobilky ohlásily na rok 2014 celkem 16 sériových vozů na elektrický pohon.

Jsou i další dobré zprávy - např. rozhodnutí EK z počátku roku 2013, že evropským standardem pro zásuvky elektromobilů bude typ-2 vyvinutý v Německu firmami Walther-Werken a Mennekes. Lze očekávat podobné úspěchy i nadále?

Myslím, že bychom se neměli soustředit pouze na Německo. Téma „nová mobilita“ je jedním z těch, která se týkají nás všech bez ohledu na hranice. Bez spolupráce mezi obory, firmami a zeměmi nemůžeme dlouhodobě dosáhnout technologického pokroku v elektromobilitě. A pro obor standardizace a normalizace to platí především.

Myslíte si, že spolková vláda prosadí do roku 2020 myšlenku vytvořit z Německa nejdůležitější elektromobilový trh s milionem elektromobilů nebo lépe řečeno stihne vytvořit včas rámcové podmínky?

Máme v Německu dobrý nástup nebo rozjezd, chcete-li. Vedoucím trhem a hlavním dodavatelem technologie se tak ale nestaneme. Skutečnou realizaci udržitelných koncepcí mobility odkládají špičkoví zástupci politiky, průmyslu a vědy celé roky stále znovu do budoucnosti. Musíme už skončit diskutovat a začít konkrétně jednat. Aktuálně se německá automobilová lobby – s podporou spolkové kancléřky – zasazuje proti přísnějším normám pro výfukové plyny pro všechny nově zaregistrované osobní vozy v Evropě a za vícenásobné započítávání elektromobilů v rámci takzvaných „Super Credits“, tím postupně působí proti usilí ve směru udržitelné „nové mobility“. Mezi tím jiní aktéři už uskutečňují konkrétní projekty.

Již nyní musíme společně položit základní kámen pro mobilitu s nízkými emisemi, abychom i budoucím generacím mohli zajistit individuální mobilitu v běžném rozsahu. Proto není otázkou, zda bude jezdit po německých silnicích v roce 2020 skutečně milion elektromobilů, ale spíše bychom se měli ptát, jak si poradíme s tím, až nebudeme mít v budoucnosti jako palivo žádnou ropu. Elektromobilita představuje v tomto kontextu důležitou alternativu, kterou má cenu udržitelně zakotvit ve společnosti.

Co musejí ještě učinit politika s hospodářstvím, aby se „nová mobilita“ resp. elektromobilita skutečně mohla prosadit?

Dopravu stále více elektrifikujeme ne velkými řečmi, ale konkrétními opatřeními, která na jedné straně vytvoří odpovídající politické, finanční a právní rámcové podmínky a na druhé straně povzbudí a motivuje spotřebitele – při prvním kroku ve-



řejné a komunální podniky – aby si pořídili elektromobily.

Už nyní existují funkční vozidla, systémy, řešení a myšlenky. Samozřejmě se musí i dále kontinuálně vyvíjet a provádět výzkum. Ale v zájmu plošného uvedení na trh je nyní primárně zapotřebí zajistit viditelnost elektromobility ve společnosti. Protože jen tehdy, když potenciální zákazníci elektromobily doslova zažijí během všedního dne, může se etablovat skutečný trh. Bez společného úsilí všech zúčastněných aktérů to ale nebude možné. Žádný podnik v oboru elektromobility – ať je jakkoliv velký – nebude schopen sám do budoucna realizovat komplexní síť „nové mobility“ pro své zákazníky. Základními předpoklady pro dlouhodobý úspěch jsou kooperace napříč odvětvími a přes hranice, stejně jako inovativní koncepce. Přitom budou stále více asistovat podniky z branží IT a komunikací, které přinesou vynikající předpoklady rychle a vstřícně pro zákazníky zorganizovat komplexní nabídky mobility a otevřít masový trh „nové mobility“, propojený sítí.

Proč se hovoří právě nyní o elektromobilitě jako o něčem moderním – vždyť elektromotory, baterie atd. nejsou principiálně z technického hlediska nic nového?

Zcela správně, elektromobilita není nic nového. Už v roce 1881 slavil svou premiéru první automobil na elektrický pohon. Pět let předtím, než se vůbec pomyslelo na vozidla s fosilním pohonem. I když v následujícím čase spalovací motor díky pásové výrobě, většímu jízdnímu dosahu a v ne-

poslední řadě také díky zavedení elektrického startéru, se stal nejdominantnějším typem pohonu, vždy souběžně vznikaly stále znovu nové elektrické modely a malé série. Proč se nachází právě nyní znovu v ohnisku zájmu „nové mobility“? Zcela jednoduše: protože k tomu došel čas.

Doprava v Německu i EU stále roste. V posledních 20 letech vzrostly výkony v osobní dopravě v Německu o čtvrtinu a nákladní doprava o polovinu. Tři čtvrtiny přepravy nákladů probíhají po silnicích. Počet vozidel se v Německu od roku 1970 ztrojnásobil na dnešních více než 50 milionů. Čísla zřetelně dokazují: Německo potřebuje změnu v dopravě, která bude dlouhodobě CO₂ – neutrální, bude nepatrně ovlivňovat kvalitu života hlukem a výfukovými plyny, udrží zaplatitelnou mobilitu a zaručí dosažitelnost venkovských regionů.

Až budou jezdit v budoucnosti po silnicích miliony elektromobilů – co se bude dělat s odpadem – s miliony baterií, elektrošrotem apod.?

Pouze na elektřinu nebudeme jezdit ze dne na den. Zčistajasna nebudou na cestách miliony elektromobilů. Proto nám na takové úvahy zůstává ještě trochu času. Různé výzkumné instituty se již touto tematikou zabývají a vyvíjejí metody k opětovnému využití baterií jako stacionárních jednotek na skladování elektřiny pro tzv. „chytré sítě“ (Smart Grids) zítřka a k recyklaci vzácných surovin. Jsem optimistický a myslím, že si s touto oblastí při využití našeho technického know-how dobře poradíme.

Používá se více pojmů např. „nová mobilita“, „elektromobilita“ atd. Který z nich upřednostňujete a z jakého důvodu?

My dáváme přednost pojmu „nová mobilita“. V centru naší pozornosti totiž není primárně typ vozidla, ale mnohem více celkový systém mobility. V budoucnosti budeme stále více například cestovat intermodálně. Na elektrickém kole k nádraží. Odtamtud vlakem do centra města a dále elektrickým autem v rámci carsharingu (sdílení vozidel) dorazíme až do svého cíle cesty. Inteligentní propojení různých, dlouhodobě udržitelných, řešení mobility bude do budoucna středem zájmu.

Jde v případě elektromobilu skutečně o „zelené“ auto, když v energetickém mixu elektřiny se stále nachází elektrická energie vyrobená z fosilních paliv?

Jen ve spojení s obnovitelnou energií dává elektromobilita smysl a je dlouhodobě udržitelná, přičemž významně přispívá k ochraně životního prostředí. Mimo výhod, které elektromobily znamenají pro kvalitu osobního života, mohou přispět rozhodující mírou k úspěchu energetické změny (Energiewende) jakožto mobilní jednotky pro skladování elektřiny. Se stoupajícím podílem obnovitelné energie v německém mixu elektřiny, produkují všechny elektromobily – v protikladu ke konvenčním vozidlům – automaticky kontinuálně méně emisí CO₂. A to nemluvíme o značném snížení emisí dalších škodlivin stejně jako o redukcii hluku. Nasazením elektromobilů děláme první krok k ná-

hradě fosilních paliv a k postupnému zapojení obnovitelných zdrojů energie do oblasti dopravy.

Jak vidíte šance dalších oborů – jako vodíkových technologií, palivových článků ale také hybridních technologií, bioplynu, CNG, LPG atd?

Ze zásady jsme zcela otevření vůči všem technologiím a těšíme se ze všech vývojových projektů v oblasti alternativních pohonů. Jedině díky široké víceoborové nabídce můžeme dlouhodobě zůstat i nadále mobilními. Myslím, že se různé pohony etablojí vedle sebe a najdou si svého příslušného odběratele.

Jaké možnosti vzniknou v mezinárodní spolupráci? Vždyť projekty jako „E-Wald“ a „Schaufenster Elektromobilität“ se nacházejí v blízkosti hranic s Českem, Rakouskem nebo Polskem?

Na těchto základech právě vzniknou početné možnosti mezinárodních kooperací. Bylo by žádoucí, aby vzniklo již nyní ještě více takových projektů. Protože, jak již bylo zmíněno, elektromobilita není žádným národním tématem.

Jakou budoucnost mají projekty jako elektromobil BMW i3? Stane se tento nový BMW skutečným průkopníkem elektromobility v Německu?

BMW nyní předvádí jako jediná německá automobilka, jak se to dělá. Jeho marketing sedí. Auto sedí. Oslovení konečného zákazníka taky sedí. Myslím, že konkurenti si tady ještě budou muset pořádně vyhrnout rukávy. Premiéra BMW i3 v branži lecčím s pohnula. A další impulzy z této strany přijdou.

Jak je to s bezpečností baterií? Hovoří se např. o nebezpečí výbuchů a požárů.

Spolkový svaz e-mobility: Bundesverband eMobilität e.V. (BEM)

Spolkový svaz e-mobility se zasazuje za změnu mobility v e-mobilitu s využitím obnovitelných zdrojů energie. K úkolům BEM patří zlepšení rámcových podmínek pro vybudování e-mobility jako dlouhodobě udržitelné a do budoucna zaměřené koncepce mobility a prosazení rovnosti šancí při přechodu na elektromobilitu. K dosažení těchto cílů propojuje BEM mezi sebou aktéry z hospodářství, politiky, médií, podporuje vnímání elektromobility veřejností a zasazuje se za nutnou změnu infrastruktury. Další informace naleznete na: www.bem-ev.de

O tomto tématu se bohužel v tisku často nesprávně referuje. Znázorníme si to na základě jednoho příkladu: zkradené zpravidla o vozu Opel Ampera, resp. jeho sesterském modelu Chevroletu Volt. Pozadí: civilní úřad USA pro bezpečnost silnic a vozidel (NHTSA) podrobil 12. května 2011 vůz Chevrolet Volt nárazovému testu ve svém objektu ve Wisconsinu – nejdříve bočnímu nárazu a nakonec převrácení vozidla. Při těchto a dalších nárazových zkouškách Volt skvěle obstál: dostal pět hvězdiček z pěti možných. Poté vrak putoval ve stavu, v jakém byl, do skladu. Jak později vešlo ve známost, začal demolovaný Volt o 21 dní později najednou hořet. Jako ohnisko požáru označili vyšetřovatelé sadu jeho baterií. Ty byly během testu poškozeny, chladicí okruh byl přerušen. Postupně vytekla chladicí kapalina, která se normálně stará o to, aby se jednotlivé články sady akumulátorů nepřehřály. V rozporu s doporučením Chevroletu pro

případ nehody, nebyl lithium-iontový akumulátor po nehodě inženýry NHTSA vybit, zůstal tedy pod proudem. Není proto divu, že vozidlo začalo hořet. Asi by nikoho nenapadlo, auto na benzín podrobit nárazovým zkouškám s plnou nádrží.

Důsledek: GM a celá branže bojují proti silně poškozené image, které by se lehce dalo zabránit důkladnou rešerší zástupců médií, dostatkem informací ze zákulisí a lepší prací s veřejností.

Kdy očekáváte větší rozšíření elektromobility ve veřejné městské dopravě? Existuje sice řada pozitivních příkladů – např. vodíkové autobusy v Londýně, Oslu nebo Hamburku, bateriové autobusy v Ženevě, Mannheimu, Vídni nebo v Šanghaji – jejich celkový podíl je ale stále velmi nízký?

V této oblasti by se mělo dít daleko více. Protože jen pokud bude elektromobilita viditelná v každodenním životě, můžeme oslovit konečné spotřebitele a získat je pro novou formu mobility. Jen když velká část veřejnosti uvidí a zažije elektromobilitu v celé její rozmanitosti, může se tato technologie etablovat celoplošně jako realistická alternativa mobility. Naději jsem v této věci vkládal do projektů „Schaufenster“ (Pozn.: jedná se o program „Schaufenster Elektromobilität“ tedy „Výkladní skříň elektromobility“ spolkové vlády). V něm je sice celá řada inovativních předváděcích projektů, ty ale bohužel aktuálně upadají z hlediska celospolečenského vnímání. ■

Foto: archiv BEM

Exkluzivní rozhovor pro CzechIndustry uskutečnil Ing. Zdeněk Fajkus – VTUD e.V., Mnichov

