

Pracovat, parkovat, dobíjet

10.2.2026 - | E.ON Energie

Svět automobilů opouští spalovací motory, ubírá se směrem k elektřině a zdá se, že doba, kdy budeme v práci parkovat u dobíječek, je doslova za rohem. Je tomu skutečně tak? A co všechno se ve světě firemních flotil změní?

Obměna firemních flotil a výstavba firemních dobíjecích stanic je velkým tématem současnosti z celé řady důvodů. Služební vozy sice představují jen asi pětinu automobilů v EU, v průměru ale najezdí 2,25×více kilometrů než auta soukromá a zodpovídají za skoro polovinu emisí generovaných dopravou. Jejich elektrifikace by výrazně pomohla nejenom snaze dosáhnout uhlíkové neutrality, ale i pohledu na elektromobil jako takový. Ukazuje se totiž, že řidič, který si ho vyzkouší během delšího období a nemusí nést riziko nákladů, novou technologii daleko snáze přijímá. Firemní flotily se také rychle obnovují (na trhu s novými auty mají více než poloviční podíl) a zásobují trh s ojetými vozy, kde převážně nakupuje většina soukromníků. Elektrifikace flotil by tedy v druhém sledu znamenala i rychlejší průnik cenově dostupných elektromobilů na český trh.

Vyplatí se elektromobil?

V současnosti brzdí větší pronikání elektromobilů do českých firemních flotil neexistence vládní podpory a s tím spojené vysoké pořizovací náklady. Samotný provoz na druhou stranu vychází objektivně levněji. Dokazuje to například pokus německého nezávislého novináře Robina Schmida, který porovnával veškeré náklady spojené s provozem VW Golf 1,5 TSI a jeho elektrického sourozence VW ID3. Zjistil, že elektromobil ušetří během šesti let používání majiteli skoro 10 tisíc eur.

V českém prostředí hlásí úspory například Moneta Money Bank. V rozhovoru pro E15 uvedla šéfka komunikace Zuzana Filipová, že zatímco průměrné roční náklady na provoz benzínových a naftových vozidel jsou zhruba 66 tisíc na jedno auto, u elektromobilu jde jen asi o 22 tisíc.

Benzín proti elektru

Robin Schmid porovnával provoz **dvou variant Golfu během šesti let užívání** v německém prostředí, s nájezdem 15 tisíc kilometrů ročně. Kromě ceny samotných pohonných médií kalkuloval také s výší pojistného, se slevami na silniční dani, s běžnou údržbou a servisem, náhradními díly a následným odprodejem. Šest let ježdění benzínovým Golfem přijde majitele na asi **49 tisíc eur**, varianta s elektrickým motorem na něco přes **40 tisíc**. V přepočtu na ujeté kilometry vychází u benzínového motoru částka **0,55 EUR/km**, u elektromobilu **0,45 EUR/km**.

Dobíjet v práci

O cenách elektromobilů se diskutuje velmi živě, o jejich podpůrné infrastruktuře už tolik ne. Přitom je pro firmy zcela zásadní. Moderní elektromobil využije 11 kW dobíjecího výkonu (prémiovější i 22 kW), a pokud by v garážích průměrné kancelářské budovy zaparkovalo 200 vozů, spotřebovaly by nabíječky veškerý příkon, který má budova k dispozici. Řešení v tomto případě přináší chytré technologie.

K dispozici je například balanční elektroměr, který dokáže v reálném čase sledovat, kolik energie z

celkového příkonu firma využívá pro běžný provoz, a zbytek kapacity směřuje do nabíječek. Jejich soustava pak disponuje funkcí inteligentního řízení výkonu. Ten sleduje, kolik vozů je k wallboxům připojeno, a dostupný výkon mezi ně ideálním poměrem rozděluje.

Jak uvádí Jakub Kott, koordinátor provozu sítě dobíjecích stanic E.ON Drive, firma díky chytrému systému nejenom získá možnost dobíjet svá vozidla, ale může přebytečnou kapacitu nabídnout svým zákazníkům a partnerům, nebo dokonce své dobíjecí wallboxy zpřístupnit jako veřejnou stanici. Backendový systém a mobilní aplikace, kterou E.ON k dobíjecím stanicím dodává, umožňuje přesně sledovat, kolik energie kterou stanicí prochází, a spotřebu nefiremním uživatelům účtovat. Kromě toho hlásí facility managerovi stav dobíjecích stanic, oznamuje případné poruchy a správci flotil posílá podrobné přehledy o dobíjení jednotlivých vozů.

Samotná instalace dobíjecích zařízení pro firmu nepředstavuje žádné nadbytečné starosti.

„V praxi to funguje tak, že náš technik nejdříve na místě zhodnotí možnosti elektrické instalace, doporučí rozmístění dobíjecích míst a vypracuje studii proveditelnosti, jejíž součástí je finanční rozpočet. Technologie, pro kterou se zákazník rozhodne, se dodává na klíč včetně všech potřebných prací,“ vysvětluje Jakub Kott.

Finančně vychází wallbox s jedním dobíjecím bodem a systémem řízení výkonu na 33 tisíc korun, model s přípojným kabelem je o 6 tisíc dražší.

Bude to potřeba?

„Firmy, pro které v současnosti dobíjecí technologie dodáváme, považují elektromobilitu za součást firemní filozofie. Sledují dopad na životní prostředí, chtějí ho omezovat a dobíjecí stanice u nich fungují i jako forma firemního benefitu,“ říká Jakub Kott.

Potvrzuje to i Štěpán Řehák ze Škody Auto. „Naše firma chce jít příkladem při zavádění zelených opatření v průmyslu. Zároveň víme, že jsme největším zaměstnavatelem v zemi a dát našim zaměstnancům možnost dobíjet v práci auto je v tomto ohledu samozřejmost,“ uvádí jako hlavní důvod velkého projektu instalace nabíječek ve všech výrobních závodech společnosti.

„Projekt jsme zahájili už v roce 2018, v tuto chvíli závody Mladá Boleslav, Kvasiny a Vrchlabí disponují více než 800 dobíjecími stanicemi. V plánu je do roku 2022 postavit dalších 1500 dobíjecích bodů a dalších 400 na pobočkách dealerů, kde budou k dispozici partnerům a zákazníkům. V roce 2022 k sestavě přibude solární střecha o instalovaném výkonu 229 MWp, takže naše nabíječky bude napájet energie z obnovitelného zdroje,“ dodává Štěpán Řehák.

Mezi českými firmami je Škoda výstavbou takto velké soustavy dobíjecích stanic spíše výjimkou. V oblasti samotné elektromobility už ale ne. Elektromobily jezdí ve flotilách Moneta Money Bank, Alzy, Rohlik.cz chce mít do roku 2025 bezemisní celou svou městskou flotilu, stejným směrem se vydává DPD, Eurovia a další firmy s velkými vozovými parky.

Od 2. srpna letošního roku navíc začíná platit norma EU, která ukládá veřejným institucím a zadavatelům veřejných zakázek nakupovat 29,7 % elektromobilů či plug-in hybridů. Vláda sice nestihla směrnici o podpoře bezemisních vozidel poslat do parlamentního řízení a implementovat ji ve formě zákona, její nařízení jsou ale pro nás tak jako tak závazná. Vláda tedy chce jejich platnost zajistit alespoň vlastním usnesením.

Trend navyšování podílu elektromobilů ve firemních flotilách je tedy jednoznačný, a firmy by tudíž neměly se zajištěním dobíjecích kapacit otálet. Dá se totiž očekávat, že velká část uživatelů

služebních vozidel je bude chtít dobíjet právě u firemních nabíječek. A jak říká Jakub Kott: „Řešit firemní vozy 230voltovou zásuvkou není reálné.“

Zadejte vaši e-mailovou adresu

Tím, že uvedete svůj e-mail a stisknete „Odeslat“, souhlasíte se zpracováním svých kontaktních údajů společností E.ON Energie, a.s., IČ: 260 78 201. Vaše kontakty budeme využívat jen k zasílání newsletteru a s ním souvisejících nabídek produktů a služeb. Z odběru těchto e-mailů se můžete kdykoli odhlásit. Podrobnosti najdete na webu www.eon.cz v části Ochrana osobních údajů.

<https://www.eon.cz/byznys-energie/pracovat-parkovat-dobijet>