

Pojistovny jsou z elektromobilů zoufalé, posílají je rovnou do šrotu! Pojištění elektromobilů proto podraží na dvojnásobek

 cz24.news/poistovne-su-z-elektromobilov-zufale-posielaju-ich-rovno-do-srotu-poistenie-elektromobilov-preto-zdrazie-na-dvojnasocek

25. června 2023



[Stáhnout PDF](#)

Sledujte nás na Telegramu: [@cz24news](https://t.me/cz24news)

SLOVENSKO: Stále více elektromobilů s nízkým počtem najetých kilometrů míří po lehkých haváriích na vrakoviště. Důvodem může být přitom jen malé poškození akumulátoru. Oprava je totiž často nemožná nebo nerentabilní.

U mnoha elektromobilů neexistuje způsob, jak opravit nebo posoudit míru poškození baterie po nehodách. To nutí pojišťovny odepisovat i auta, která mají najetých jen několik tisíc kilometrů. Výsledkem je prudký růst pojistného a poklesu zisků pojišťoven. „Poškození baterií elektromobilů představují jen několik procent z pojistných událostí vozidel v Německu, ale vyžádají si až osm procent nákladů na vyrovnání škod, uvedla pojišťovna Allianz. Navíc se poškozené baterie hromadí na smetištích, jelikož v tomto směru neexistuje funkční recyklační řetězec.

Baterie elektromobilů se neopravují

„Elektromobily si kupujeme z důvodů trvalé udržitelnosti,“ řekl Matthew Avery, ředitel výzkumu Thatcham Research. „Jenže elektrická auta nejsou příliš udržitelná, pokud musíte po menší kolizi zahodit celou baterii.“ Akumulátory mohou stát desítky tisíc eur, přičemž často představují až 50 procent ceny elektromobilu, takže jejich výměna je většinou neekonomická. Podle Bankrate i malá nehoda elektromobilu, která vede k poškození baterie, znamená její výměnu, přičemž náklady na opravu přesáhnou 15.000 dolarů. Tak například náhradní baterie pro Teslu Model 3 za 43 000 dolarů může stát až 20 000 dolarů.

Zoufalou situaci má na svědomí i přístup některých výrobců elektromobilů. Zatímco takový Ford či General Motors uvedly, že usnadňují opravu baterií tím, že jsou snadno demontovatelné a rozebíratelné, což umožňuje výměnu jen poškozených článků, Tesla zvolila pro model Y zcela opačný směr. Takzvaná strukturální baterie, která je integrální součástí architektury vozidla, má podle odborníků „nulovou opravitelnost“, jelikož články 4680 jsou vlepeny přímo do paketu. Tesle to sice umožnilo snížit výrobní náklady, ale riskuje, že tyto náklady zůstanou nakonec na bedrech spotřebitelů a pojišťoven. A už se to děje. Pojistné pro elektromobily je asi o 27 % vyšší ve srovnání s pojistným konvenčních aut.



Foto: CATL

Neuralgickým bodem elektromobilu je baterie. Opravovat se často nevyplatí.

Elektromobily tvoří jen zlomek vozů na silnicích, ale trend jejich odepisování po malých nehodách roste, uvádí agentura Reuters. Týká se to nejen Tesly, ale také modelů značek Nissan, Hyundai, Stellantis, BMW, Renault a dalších. Navíc je zde velký problém s nedostatkem informací o konstrukci baterií ze strany výrobců.

Pojišťovny pak nedokážou posoudit, zda je baterie opravitelná či

nikoli. Často mohou být samotné články v pořádku, ale bez možnosti diagnostiky nezbyvá nic jiného, než auta poslat na vrakoviště. Pojišťovny nepodstoupí riziko opravy baterie, protože později mohou čelit soudním sporům, dojde-li při opraveném elektromobilu například k požáru.

Tisíce použitelných článků „hnije“ v kontejnerech

Pokud Tesla a další výrobci automobilů nevyrobí snadněji opravitelné baterie a neposkytnou třetím stranám přístup k údajům o bateriových článcích, už tak vysoké pojistné bude nadále růst. Protože bude růst i podíl elektromobilů na trhu a počet případů malých poškození bez možnosti opravy, uvedly pojišťovny. To věru není ekologické. „Pokud vyhodíte elektromobil s pár tisíc kilometrů, ztratili jste téměř všechny výhody, pokud jde o emise CO₂,“ řekl Christoph Lauterwasser, ředitel technologického centra Allianz. Narážel na to, že výroba elektromobilu emituje mnohem více CO₂ než výroba běžných aut, což znamená, že musí ujet tisíce kilometrů k tomu, aby tyto emise kompenzovaly.

Neexistující systém recyklace baterií problém ještě zhoršuje. Tak například společnost Synetiq z Doncasteru skladuje odepsané elektromobily v samostatném prostoru, aby se předešlo riziku požáru. Baterie následně demontuje a uloží je do kontejnerů. Michael Hill, provozní šéf Synetiq, odhadl, že nejméně 95 procent článků ve stovkách akumulátorů z elektromobilů, a v tisících akumulátorů z hybridů, které firma uskladňuje, je nepoškozených a bylo by je možné znovu použít. To se však neděje. Příležitosti se tak chopily menší firmy, které se zaměřují na opravy baterií.

ZDROJ: autonews.com

Co říkají výrobci automobilů o opravitelnosti jejich akumulátorů

Ford uvedl, že zjednodušil proces opravy bateriového modulu a vyvinul jednoduchý způsob výměny, je-li vnější povrch poškozen.

General Motors uvedl, že jeho nové baterie Ultium jsou navrženy tak, aby se daly opravit na úrovni modulu, což je „výrazně levnější než výměna celé baterie“. Umožňuje také přístup třetím stranám k údajům o baterii.

Nissan uvedl, že jednotlivé moduly v jeho elektromobilech lze vyměnit. Údaje o bateriích však poskytuje pouze své síti autorizovaných prodejců a servisů.

Renault uvedl, že moduly v jeho elektromobilech lze opravit ve speciálně určených „bateriových centrech“, ale neodpověděl na otázku týkající se přístupu třetích stran k údajům.

Stellantis uvedl, že neopravuje baterie po nehodách, během kterých se aktivují airbagy, a dodal, že údaje o bateriích považuje za soukromé vlastnictví výrobce.

Pojištění elektromobilů podraží na dvojnásobek. Důvod asi tušíte

Podle studie poradenské společnosti Capgemini, kterou si dala vypracovat belgická asociace pojišťoven Assuralia, majitele elektromobilů čeká při uzavírání pojistných smluv studená sprcha. Do roku 2030 zdraží „pojistky“ na více než dvojnásobek. Důvodem je extrémní cena oprav a riziko vyššího počtu nehod.

Ve prospěch koupě elektromobilů dnes neexistuje mnoho ekonomických důvodů. Jsou dražší než auta se spalovacími motory, životnost jejich baterií je omezená, což snižuje cenu při druhotném prodeji a nižší provozní náklady se týkají jen těch, kteří mohou nabíjet z domácí sítě. Otázná je i cena záručního servisu, která bývá vyšší než u naftových motorů. A teď se ukazuje, že majitelé elektromobilů budou muset do budoucna počítat i s dalšími nepříjemnými výdaji. Vyplývá to ze studie poradenské společnosti Capgemini, kterou si dala vypracovat belgická asociace pojišťoven Assuralia. Týká se prognózy vývoje cen pojištění elektromobilů. Capgemini nemá pro elektromobilisty dobré zprávy.

Po zohlednění všech faktorů má cena pojistného elektrických aut vzrůst do konce dekády o 110 %, zatímco u klasických aut jen o 40 %. Již dnes je přitom pojištění elektrických aut asi o 20 % dražší než pojištění těch konvenčních. Podle Capgemini bude „tento silný nárůst způsoben novým chápáním mobility“, což je diplomatická formulka pro postupný přechod od aut se spalovacími motory k elektromobilům. „Jsou dva hlavní důvody pro zvýšení pojistného,“ řekl Jan Verlinden, pojistný expert v Capgemini. „Inflace ceny elektromobilů a zvýšení nákladů na opravy.“ Ty jsou opravdu extrémní. Přestože se elektromobily považují za spolehlivější než vozidla se spalovacím motorem, protože mají méně běžných poruch, přinášejí nové „drahé“ problémy.

Verlinden uvedl, že pokud se porucha týká baterie, ceny za opravy doslova explodují. Již dnes jsou podle studie o 53 % vyšší než u vozidel s benzinovým či vznětovým motorem. Do roku 2030 se má přitom počet elektromobilů na evropských cestách zvýšit osminásobně, což znamená i růst nákladů pojišťoven. Je logické, že se to promítne do výše pojistného. Specialista na pojištění také zmínil, že mnozí řidiči elektromobilů nemají osvojené řidičské návyky, takže statisticky zde hrozí, i pro vyšší hmotnost a vyšší výkon bateriových aut, větší riziko nehody. Na druhé straně bude růst brzdit skutečnost, že stále více výrobců elektromobilů začalo nabízet vlastní a zejména levnější pojistné produkty, které vyvinou konkurenční tlak na nezávislé pojišťovny.

AUTOR: Tomáš Andrejčák

CHCI PŘÍSPĚT NA CHOD PORTÁLU

Upozornění: Tento článek je výlučně názorem jeho autora. Články, příspěvky a komentáře pod příspěvky se nemusí shodovat s postoji redakce cz24.news. Medicínské a lékařské texty, názory a studie v

žádném případě nemají nahradit konzultace a vyšetření lékaři ve zdravotnickém zařízení nebo jinými odborníky.