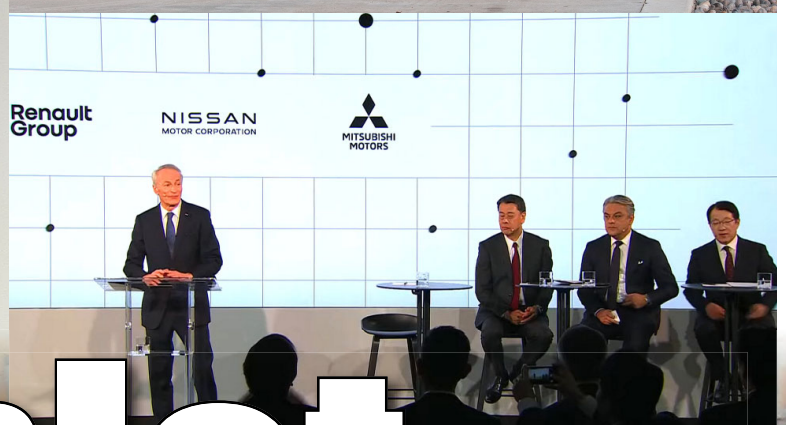
6. týden 2023



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.

Česká vláda je proti zavedení normy Euro 7/VII

Součástí vyhlášení výsledků ankety Auto roku 2023 v České republice byl odborný seminář na téma připravované emisní normy Euro 7/VII, jejího možného dopadu na automobilový průmysl a prodej nových automobilů.

Ředitel certifikace vozidel TÜV SÜD Czech Ing. Martin Hron přiblížil technické aspekty návrhu normy Euro 7/VII. Zdůraznil, že se v podstatě nejedná ani tak o zpřísnění limitů, jako o doplnění několika nových. Zásadní změnou je způsob měření, kde se klade důraz na dodržování stanovených limitů v reálném provozu i v krajních podmínkách. Ing. Hron připomněl, že větším problémem než splnění požadavků normy je její načasování, protože prováděcí předpisy budou známy až koncem roku 2024, ale nově registrované osobní vozy je musí plnit od 1. července 2025.

Prof. Michal Vojtíšek z FS ČVUT vyzdvihl význam normy Euro 7/VII pro ochranu zdraví obyvatel s tím, že její splnění by nemělo představovat technický problém, protože potřebné technologie jsou k dispozici. Připomenul i jak významnou měrou stávající normy přispěly k čistšímu ovzduší ve městech i to, že největší přínos pro ochranu ovzduší by mělo zlepšení technického stavu už provozovaných aut a kontrola jiných zařízení využívajících spalovací motory.

V rámci semináře vystoupil i ministr dopravy ČR Martin Kupka, který přiblížil pozici vlády České republiky. Uvedl, že norma Euro 7/VII může negativně ovlivnit celý automobilový průmysl a trh v České republice. Cílem jeho jednání v Bruselu proto bude vyjádření podpory českému autoprůmyslu, zachování finančně dostupných aut pro širokou veřejnost a pokračování výroby malých automobilů.

Návrh nové emisní normy považuje Ministerstvo dopravy za příliš ambiciózní. Obává se, že rozsah požadavků, jakož i navržený časový rámec pro jejich plnění mohou zásadním způsobem ohrozit budoucnost automobilového průmyslu a mít vážné ekonomické a sociální důsledky.

Ministr dopravy Kupka mj. řekl: *„Česká vláda se k Euru 7 postavila jednoznačně odmítavě vzhledem k tomu, jaké by mělo dopady. Je zde riziko, že nová norma napáchá víc škody než užitku především v zemích jako je Česká republika, protože se tím zpomalí, někde i zcela zastaví obnova vozového parku. Situace se dotkne také zemí jako je Německo, protože přinese ukončení výroby malých aut.“*

Své stanovisko Kupka ozřejmil: *„Nové normě vyčítáme, že nepřináší jistotu jak zajistit související metodiky měření. Proto je požadavek české vlády pozastavit zavedení nové normy. Požadujeme, aby Euro 7 vstoupilo v platnost dva roky po schválení, aby automobilky měly čas na potřebnou přípravu.“*

Víc o stanovisku české vlády na str. 11 a další informace na str. 12

Volkswagen hledá další možnosti spolupráce v Číně

Čína je pro koncern Volkswagen nejdůležitějším trhem a proto zde bude v budoucnu hledat další možnosti spolupráce. Prohlásil to předseda představenstva společnosti Volkswagen Oliver Blume. *„V Číně máme silnou produktovou řadu včetně značek Audi a Porsche. Doufáme, že budeme i nadále rozšiřovat naši nabídku, využívat nové technologie a vyvíjet nové produkty,"* řekl Blume. Vloni v listopadu Blume navštívil Čínu v delegaci společně s německým kancléřem Olafem Scholzem. Nyní si naplánoval další cestu do Číny. Podle Blumeho je pro koncern Volkswagen velmi důležitý nejen čínský trh, ale také možnosti spolupráce, zejména v oblasti špičkových technologií. *„Spolupráce s čínskými partnery nám pomůže hlouběji se integrovat do čínské společnosti,"* uvedl Blume. Volkswagen si chce v Číně udržet úspěšné postavení na trhu s automobily s tradičními pohonnými hmotami a zároveň se zaměří na čistě elektricky poháněná vozidla.

Evropské auto roku z Polska

Továrna Stellantis v polském městě Tychy zahájila výrobu vozu Jeep Avenger, který jako první model značky získal ocenění Evropské auto roku 2023. Jde současně o první SUV značky vyráběné v Polsku. Cílem je v roce 2023 vyrobit 130 000 těchto vozů. Avenger byl navržen cíleně pro Evropu. Má se stát klíčovým prvkem globální strategie elektrifikace, která značku směřuje k cíli stát se vedoucím producentem SUV s nulovými emisemi. Malé SUV vzniklo na platformě STLA Small, což je platforma PSA CMP2 resp. její elektrická verze eCMP2 vycházející ze stejného základu jako Peugeot 2008, Opel Mokka nebo DS 3 Crossback. Avenger je dlouhý 408 cm při rozvoru náprav 256 cm. Je vybaven novou generací elektrického

pohonného systému skupiny Stellantis, který kombinuje elektromotor o výkonu 115 kW (156 k) a akumulátor s kapacitou 54 kWh. Má pohon předních kol a dojezd 400 km. Verze Avenger 4xe s elektrickým pohonem všech kol byla zatím předvedena jen jako koncept. Avenger bude v prodeji i se zážehovým tříválcem 1,2 THP/74 kW (100 k) vybaveným mildhybridním systémem a pohánějícím všechna kola s možností využití systému Jeep Selec-Terrain.

Další témata 6. týdne na autoweek.cz

Potřebuje doprava biopaliva?

Počet uživatelů carsharingu Autonapůl roste

Úspěšný rok 2022 pro platformu sdílení HoppyGo

Peugeot 408 hledá novou cestu

Peugeot uvádí na český trh model 408 od něhož očekává velký prodejní úspěch. Chce si získat zákazníky mezi zájemci o kompaktní hatchbacky a kombi, střední a velké sedany ale i kompaktní SUV. Model 408 by měl oslovit především aktivní klientelu snažící se odlišit a zaměřující se na využívání konektivity. Peugeot jej začal v ČR nabízet od 1. ledna a už na něj získal 92 objednávek.

Automobilový trh stále více ovládají auta, jež nelze zařadit do běžných kategorií, takže se představují pod všeobjímajícím označením crossover. Platí to i o Peugeotu 408, elegantnímu vozu s profilem kupé, či chcete-li fastbacku, ale se světlou výškou zvýšenou na 188 mm, přitom nikoliv natolik vysokým, aby se jednalo o další hromotlucké SUV.

Podobně tomu je i s velikostí. Peugeot i přes majestátní délku 469 cm novinku uvádí jako rozšíření nabídky v segmentu kompaktních vozů, protože vychází z platformy EMP-2 jako model 308. Přitom díky rozvoru náprav 279 cm vytváří velkorysý prostor zejména ve druhé řadě sedadel jako velký sedan. Zavazadlový prostor má objem 536 l a lze jej zvětšit až na 1611 l, u plug-in hybridních variant 471 l resp. 1545 l.

Základní pohonnou jednotkou je namísto turbodieselu, který by se k tomuto konceptu komfortního vozu pro dlouhé cesty ideálně hodil, přeplňovaný zážehový tříválec 1,2 PureTech o výkonu 97 kW (131 k). Plug-in hybridní pohon je připraven ve dvou variantách – 180 PHEV a 225 PHEV. Liší se výkonem zážehového čtyřválce 1,6 PureTech 110 kW (150 k) nebo 130 kW (180 k). Elektromotor má v obou případech výkon 81 kW (110 k), takže největší výkon systému je 130 kW (180 k) nebo 168 kW (225 k). S 12,4 kWh akumulátorem ujede na elektřinu 63 km.

Reprezentativnímu vnějšímu vzhledu Peugeotu 408 odpovídá i interiér s kvalitními materiály a zpracováním. Totéž platí pro infotainment a konektivitu.

Ceník začíná u 1,2 PureTech 130 v bohatě vybavené verzi Allure od 830 000 Kč. Základní plug-in hybridní 180 PHEV je k dispozici od 1 070 000 Kč. Peugeot 408 se vyrábí ve Francii v Mylhúzách.

Víc vč. ceníku najdete na str. 10

Jedničkou v Evropě Sandero nebo 208?

Podle statistiky společnosti JATO Dynamics pro 30 evropských trhů Peugeot 208 vloni sesadil Volkswagen Golf z pozice nejprodávanějšího auta v Evropě. Statistika Focus2Move.com, zahrnující 42 zemí, ovšem uvádí, že Dacia Sandero vystřídala v čele žebříčku Renault Clio. Bez ohledu na to, kterému z žebříčků dáme větší váhu, jedno mají společné – navzdory obvyklému tvrzení jsou v Evropě nejprodávanější malá, relativně levná auta, tedy ta, která se zavedením emisní normy Euro 7 zmizí.

Podle údajů společnosti JATO Dynamics pro 30 trhů (EU-26 plus Velká Británie, Norsko, Švýcarsko a Island) rok 2022 znamenal konec panování modelu Volkswagen Golf jako nejprodávanějšího vozu v Evropě. Golf byl nejoblíbenějším vozem v Evropě od roku 2007, protože dokázal uspokojit potřeby širokého spektra zákazníků. Kromě problémů se softwarem Golf čelí nové vlně

Top 10 modelů v Evropě (42 zemí) podle Focus2Move

poř.		2022	2022/2021	2021
1.	Dacia Sandero	206 128	-	3.
2.	Peugeot 208	205 744	+18,5 %	12.
3.	Renault Clio	190 385	-19,3 %	1.
4.	Volkswagen Golf	188 865	-13,2 %	2.
5.	Volkswagen T-Roc	183 907	-4,9 %	7.
6.	Dacia Duster	177 351	+5,9 %	15.
7.	Toyota Yaris	174 368	+1,8 %	11.
8.	Opel/Vauxhall Corsa	171 496	-9,9 %	9.
9.	Hyundai Tucson	170 136	-7,0 %	10.
10.	Toyota Corolla	168 247	-12,1 %	8.

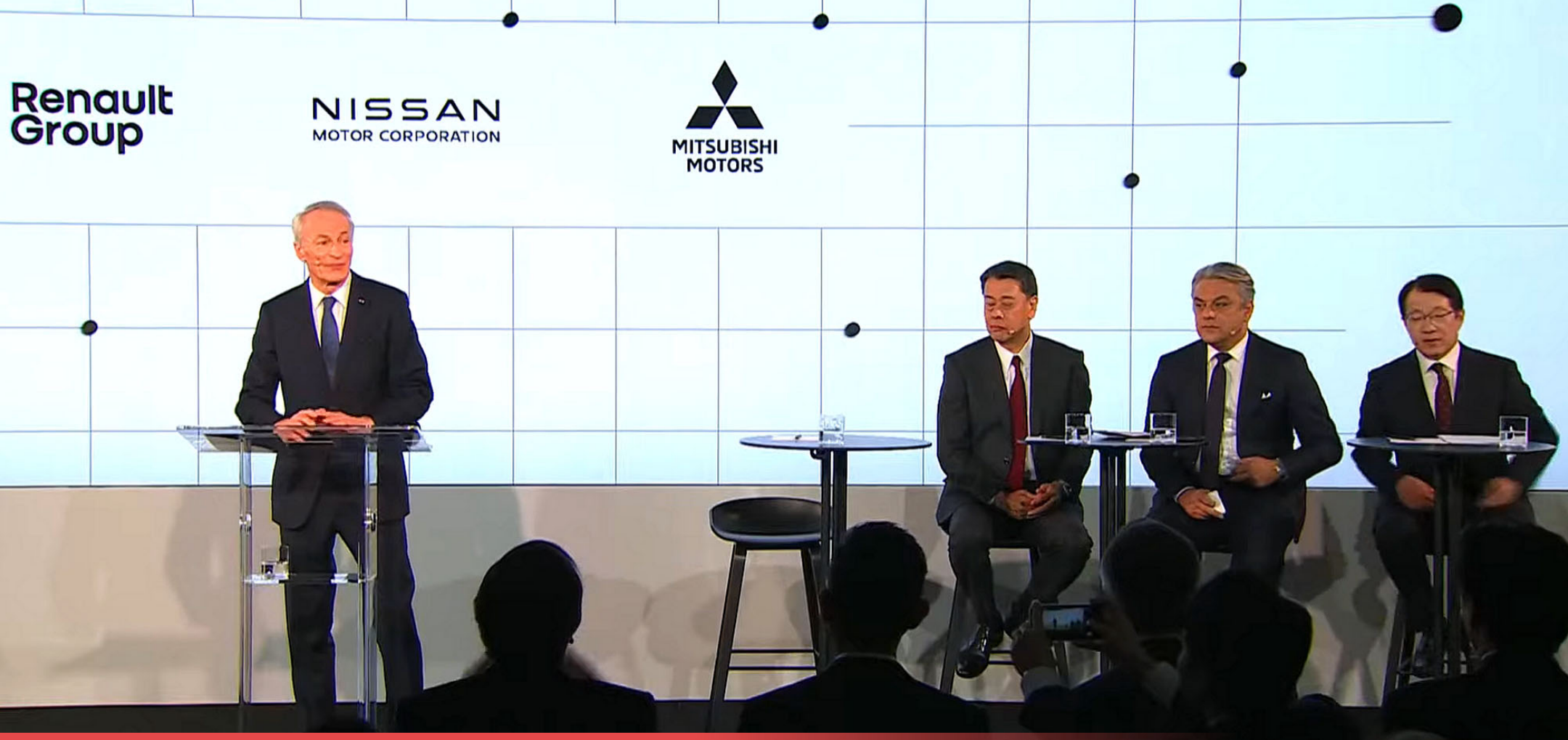
Top 10 modelů v Evropě (30 zemí) podle JATO Dynamics

poř.		2022	2022/2021	2021
1.	Peugeot 208	206 816	+5 %	3.
2.	Dacia Sandero	200 550	+1 %	2.
3.	Volkswagen T-Roc	181 153	-3 %	6.
4.	Fiat/Abarth 500	179 863	+3 %	9.
5.	Volkswagen Golf	177 203	-14 %	1.
6.	Toyota Yaris	175 713	-4 %	7.
7.	Opel/Vauxhall Corsa	164 358	-9 %	8.
8.	Hyundai Tucson	150 803	+1 %	13.
9.	Dacia Duster	149 648	+2 %	15.
10.	Renault Clio	143 561	-27 %	4.

interní konkurence SUV s rostoucí popularitou svých sourozenců T-Roc a Tiguan. Podle JATO Dynamics se Golf v celkovém žebříčku prodeje podle modelů propadl z 1. až na 5. místo, zatímco Volkswagen T-Roc si jako nejprodávanější SUV v Evropě zajistil 3. příčku.

Evropskou jedničkou se stal Peugeot 208. Naposledy byl Peugeot v čele evropského trhu v roce 2007 s modelem Peugeot 207. Druhým nejregistrovanějším vozem v Evropě byla Dacia Sandero, která si díky přetrvávající silné poptávce udržela pozici dosaženou v roce 2021. Nejnovější generace Hyundaie Tucson předčila konkurenty jako jsou Volkswagen Tiguan, Peugeot 3008 a Nissan Qashqai a dostala se do první desítky jako nejprodávanější C-SUV.

Poradenskou společností Focus2Move hodnocený evropský trh zahrnuje 42 zemí od Portugalska až po Rusko. Žebříček nejprodávanějších automobilů v Evropě v roce 2022 od Focus2Move ukazuje, že Dacia Sandero získala vedoucí postavení na trhu. Peugeot 208 poskočil na druhé místo, zatímco tradiční vedoucí modely Volkswagen Golf a Renault Clio výrazně ztrácejí.



Minimalizace pro záchranu aliance

Jednání o nové podobě aliance Renault-Nissan byla završena. Cílem reorganizace je dosáhnout větší vyváženost mezi partnery. V rámci restartu dlouholeté a někdy sporné aliance Nissan koupí 15 % akcií v jednotce elektromobilů Ampère společnosti Renault a vznikne zde víc společných platforem. Podíl v Ampère by mohla získat také Mitsubishi Motors.

Dohoda, která byla uzavřena po měsících jednání, zahrnuje již dříve oznámené snížení podílu Renaultu ve společnosti Nissan aby se obě společnosti dostaly do rovnocenného postavení a prodlužuje partnerství, které trvá od roku 1999. Nissan tedy vyhrál svůj boj a dosáhl konec nadvlády Renaultu nad jeho kapitálem. Bylo to 43 % a nyní to bude jen 15 %, stejně jako Nissan drží v Renaultu. Jean-Dominique Senard a Luca De Meo však během jednání, která trvala 10 měsíců, dokázali zachránit co se dalo a vyhnout se nejhoršímu. Renault v tomto vyjednávání nebyl v pozici silnějšího, ovšem ani Nissan nebyl v lepší kondici.

Rozsáhlá přestavba 24 let staré aliance se rozbíhá poté, co se jednání protahovala kvůli obavám ze sdílení duševního vlastnictví. Šlo zejména o průmyslové patenty, které obě společnosti využívaly aniž se staraly komu patří. Nissanu vadilo, že Renault usiluje o spojení s partnery mimo alianci, včetně čínské společnosti Geely. Nyní tedy každý znovu získal zpět vlastnictví svých patentů. Patenty Nissanu tak nemůže používat budoucí společnost Renaultu Ampère, zejména ty, které se týkají autonomního řízení. Renault tedy musel udělat velké ústupky aby zachránil to, co zbylo z aliance.

„Dříve byla aliance spíš záležitost synergií a globálních objemů. Příštích 15 let bude rozhodujících abychom se stali jedničkou mezi tvůrci hodnot pro sebe navzájem i pro naše akcionáře," řekl agentuře Reuters provozní ředitel společnosti Nissan Ashwani Gupta. *„To, na čem jsme se dohodli, je mnohem lepší uspořádání než to, jaké jsme měli v posledních několika letech. Z pohledu Renaultu jde o znovuzískání určité strategické agility aniž bychom nutně přerušili vazby a synergie, které existovaly,"* řekl generální ředitel Renaultu Luca de Meo.

Francouzská média uvádějí, že než oslabená aliance nyní bude pro Renault důležitější bude budoucí spojenectví ve druhé nově vznikající divizi Horse, kde při dalším vývoji vozidel se spalovacími motory spojí síly s čínským Geely a ropnou společností Aramco.

Autoservis & mobilita
www.autoservismagazin.cz
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

Pneuservisní startovací sada Ferdus nově i nákladní

Ferdus jako největší český výrobce pneuservisních opravných materiálů nabízí několik unikátních produktů. Mezi ně se již několik let úspěšně řadí startovací sada obsahující pestrou škálu spotřebních

produktů a nejpoužívanějšího nářadí, které jsou pro spuštění pneuservisního provozu na prostou povinností. Až do posud byl tento set určen pouze pro osobní a lehká užitková vozidla. Nově Ferdus na trh uvádí také většího sourozence sestaveného přímo na míru pneuservisu nákladních automobilů, autobusů, zemědělských strojů apod. Spotřební část tvoří několik typů montážních přípravků, lepidel, těsnících roztoků, opravných knotů, záplat, nýtů a více než deset druhů vyvažovacích závaží. Mezi nářadím najdeme například provlékací vidlici, čistící jehlu, kleště, štětce a další. Nyní si tak novou živnost nebo firmu může rozjet skutečně každý. Ve velkoobchodní distribuci Ferdus je sada dostupná za 10 613 Kč bez DPH.

Ochranný oblek Explorer

Společnost Interaction uvedla produktovou novinku od Carsystemu, jehož je výhradním distributorem. Pohodlný dvoudílný ochranný oblek Explorer nejen skvěle vypadá, ale nabízí také řadu praktických možností uložení v bundě i kalhotách. Vzhledem k podílu uhlíkových vláken v materiálu (98 % polyester, 2 % uhlíková vlákna) bez silikonu je overal antistatický s povlakem EN 1149-1:2006. Ochranný oblek (PPE Kat. I) je samozřejmě bezprašný, nepouští vlákna a lze jej prát. Je prodyšný díky elastickému úpletu z ptačího oka s větráním na zádech a v podpaží

pomocí prodyšné síťoviny. Overal chrání před drobnými riziky, jako jsou barvy na vodní bázi nebo saponáty, které nejsou zdraví škodlivé. Zip s ochranným páskem chrání před přestříkáním. Pohodlí zvyšují elastická kapuce a elastické na zápěstí, pasu a kotnících.

Honda Civic e:HEV získala titul Auto roku 2023

Odborná dvacetičlenná novinářská porota vyhlásila vůz Honda Civic e:HEV vítězem ankety Auto Roku 2023.

Anketu Auto roku 2023 v České republice uspořádal Svaz dovozců automobilů. Odborná dvacetičlenná novinářská porota vybírala z původně 26 nominovaných novinek uvedených vloni na český trh. Na základě hlasování, kdy každý z porotců bez určení pořadí zvolil pět vozů, se výběr zúžil na šest finalistů (na pátém místě se umístily dva vozy se stejným počtem bodů) pro hlasování ve druhém kole.

1.	Honda Civic e:HEV	123
2. - 3.	BMW X1 a Volkswagen ID. Buzz	83
4.	Renault Megane E-Tec 100% elektrický	79
5.	Peugeot 408	75
6.	Ford Ranger Raptor	57

Ve druhém kole každý z porotců rozděloval mezi šest finalistů 25 bodů a celkový součet bodů určil vítěze. Slavnostní vyhlášení výsledků ankety Auto Roku 2023 v ČR proběhlo v pražském Tower Parku. Vítězem se stal vůz Honda Civic e:HEV. Cenu vítězi přišel předat zástupcům dovozní organizace vítězného vozu ministr dopravy Martin Kupka.

Auto roku 2023 v ČR - 2. kolo

		Marek Bednář	Ondřej Běhal	Karel Beránek	Michal Borský	Michal Busta	Lukáš Dittrich	Tomáš Dusil	František Fiala	Erich Handl	Petr Hanke	Tomáš Hyan	Leoš Káňa	Petr Kostolník	Sabina Kvášová	Jan Majurník	Jan Mička	Radek Pecák	Vladimír Rybecký	Eva Srpová	Roman Švidrnoch
BMW X1	83	1	6	6	2	1	7	4	6	3	10	6	6	1	5	3	5	4	3	4	0
Ford Ranger	57	6	4	1	3	1	3	2	5	2	1	2	4	1	1	6	4	1	0	4	6
Honda Civic	123	8	7	5	10	3	6	7	4	5	5	7	7	2	4	7	5	10	5	6	10
Peugeot 408	75	3	2	8	0	8	4	3	7	2	3	3	5	8	2	4	2	2	6	2	1
Renault Megane E-Tech	79	5	1	4	5	7	2	4	2	7	1	4	2	7	3	3	3	3	9	2	5
Volkswagen ID. Buzz	83	2	5	1	5	5	3	5	1	6	5	3	1	6	10	2	6	5	2	7	3

AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:
Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)
Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)
RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:
Anna Rybecká, DiS. (anna.rybecka@seznam.cz)
Luděk Šipla

Partner organizace:

Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ
Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na
vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:

Peugeot 408 hledá novou cestu

Ministr Kupka: emisní norma Euro 7/VII je pro ČR nepřijatelná

Z prezentace ředitele certifikace vozidel TÜV SÜD Czech Ing. Martina Hrona

Brusel chce uskutečnit sny o nočních vlacích

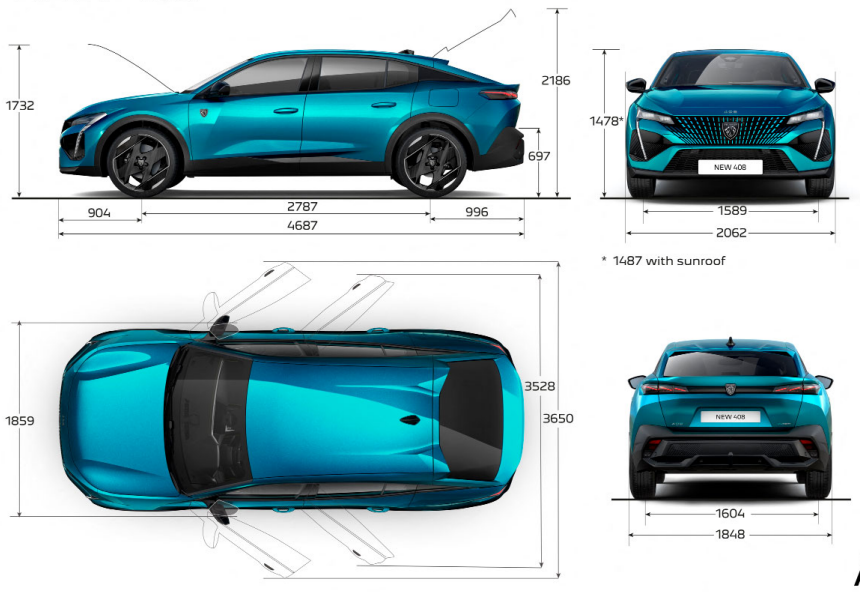
Ukončete zpoždění legislativního návrhu o přístupu k datům z vozidel

Peugeot 408 hledá novou cestu

Také pro nový 408 Peugeot přichází s uspořádáním prostoru pro řidiče i-Cockpit s malým, nízko uloženým volantem a vyvýšeným digitálním přístrojovým panelem tvořeným 10" displejem, u vyšších verzí s 3D technologii. Centrální multimediální HD dotykový displej má také velikost 10". Umožňuje přístup k systému i-Connect Advanced System a lze jej libovolně konfigurovat. Chytré jsou takzvané i-toggles, dotyková tlačítka usnadňující přímé ovládání základních funkcí a aplikací. Do informačního systému lze bezdrátově přes Bluetooth integrovat dva chytré telefony.

I přes svažující se linii střechy lze pohodlně nastoupit i na zadní sedadla a cestující na nich mají přemíru prostoru pro nohy ale i nad hlavou. I při vyšší světlé výšce 408 díky nízké poloze těžiště poskytuje jízdní vlastnosti srovnatelné s hatchbacky. Ani jízdní režim Sport, který mírně přitvrdí řízení, tlumiče a odezvu na plyn, se nevytrácí pohodlí lákající k jízdě na dlouhé vzdálenosti.

NEW 408



A

K dispozici je až 30 jízdních asistentů podporovaných šesti kamerami a radarem. Patří mezi ně adaptivní tempomat ACC s funkcí stop-and-go, asistent mrtvého úhlu s dosahem 75 m a systém varování při couvání. Ještě během letošního roku se začnou dodávat i systémy nočního vidění Night Vision a Drive Assist 2.0.

Základní výbava Allure zahrnuje mj. 10" digitální kokpit a multimediální dotykový displej 10" se systémem Peugeot i-Connect, LED světlomety, dvouzónovou klimatizaci, systém Visiopark s couvací kamerou nebo 17" hliníková litá kola.

Plně elektrická verze E-408 se představí koncem letošního roku a připravuje se i varianta se spalovacím motorem doplněným o nový mild-hybridní systém.

408	výkon	palivo	přev.	Allure	Allure Pack	GT
1,2 PureTech 130	96 kW	B	EAT8	860 000	870 000	945 000
Hybrid 180	133 kW	B+E	e-EAT8	1 070 000	1 090 000	1 165 000
Hybrid 225	165 kW	B+E	e-EAT8	-	1 140 000	1 215 000

motor	1,2 PureTech 130	Hybrid 180	Hybrid 225
palivo	B	B+E	B+E
výkon (kW/k)	96 (130)	133 (180)	165 (225)
točivý moment (N.m)	230	360	360
převodovka	8A	8A	8A
rychlost (km/h)	210	225/135	235135
0-100 km/h (s)	10,4	8,1	7,8
spotřeba (l/100 km)	6,0	1,1-2,6	1,2-2,6

Ministr Kupka: emisní norma Euro 7/VII je pro ČR nepřijatelná

Ministerstvo dopravy se nebrání snižováním emisí a zlepšování životního prostředí. Nová emisní norma Euro 7/VII však v současné podobě může poškodit český automobilový průmysl a může mít tak dalekosáhlé negativní dopady. Ministr dopravy Martin Kupka vyslovil odmítavý postoj k nové emisní normě Euro VII po setkání se zástupci Škody Auto, Iveco Busu, Sdružením automobilového průmyslu a Sdružením dovozců automobilů. O konkrétních argumentech proti jejímu zavedení v současné podobě bude jednat v Bruselu s eurokomisařem pro vnitřní trh Thierrym Bretonem.

„Náš postoj ke stávající podobě normy je jednoznačně odmítavý. Chceme šetrná auta k životnímu prostředí, ale tenhle způsob regulace ve výsledku více uškodí, než pomůže. Proto chci jednat v Bruselu s eurokomisařem Bretonem, aby se nám podařilo spolu s dalšími státy emisní pravidla změnit," řekl Martin Kupka.

K navrhované normě Sdružení automobilového průmyslu uvádí:

– krátké datum vstupu v účinnost neposkytuje fakticky čas na vývoj a adaptaci výroby

– vyžadované masivní investice budou využitelné jen pro relativně krátké časové období a omezený počet vozidel, přitom výrazně omezí dostupné zdroje pro vývoj a výrobu bezemisních vozidel

– povede k zásadnímu omezení nabídky dostupných menších vozidel a růstu nákladů na osobní silniční dopravu

– při neexistenci systémové podpory obnovy vozového parku, bude podíl emisí z provozu vozidel splňujících normy starší než Euro 7/VII, dlouhodobě výrazně převyšovat emise z nových vozidel

Navrhujeme proto upravit vstup v účinnost tak, aby norma platila nejdříve 4 roky po zveřejnění všech prováděcích aktů. Technické lhůty pro vývoj motoru a jeho regulace, testovací sekvence i doba nutná pro schvalovací zkoušky a homologační administraci vyžadují dostatečný čas až po vydání finálního znění.

Nutnost implementace nových technologií požaduje sledování emisí vozidlem v reálném čase. To je možné dosáhnout instalací senzorů, které budou on-line monitorovat stanovené polutanty. Některé takové senzory pro použití ve voze v současné době nejsou k dispozici na trhu. Proto je třeba vyvinout emisní software v řídící jednotce. Záměr znemožnit nastartování vozu po 1000 km od rozpoznání závady zvýší vytížení servisů a prodlouží čekací lhůty na opravy.

více na
www.autoweek.cz

Z prezentace ředitele certifikace vozidel TÜV SÜD Czech Ing. Martina Hrona

EURO 7/VII – návrh Komise

- Platnost
  - od 1.7.2025 pro všechna nově registrovaná lehká vozidla
  - od 1.7.2027 pro všechna nově registrovaná těžká vozidla
  - Přechodná ustanovení pro schválení nových typů nejsou uvedena
- Snížení většiny emisních limitů
- Sloučení limitů pro zážehové a vznětové motory
- Všechny limitní hodnoty musejí být dosaženy nejen v laboratoři, ale i v reálném provozu (RDE)
- Měření v laboratoři bude stále probíhat, m.j. kvůli spotřebě paliva (emisím CO_2) nebo homologaci motoru jako komponentu
- Stanoveny normální jízdní podmínky a rozšířené jízdní podmínky (hodnoty emisí mohou být vyděleny koeficientem 1,6 resp. 2)
- Výrobce musí zaručit životnost motoru a emisních systémů po 200 tis km / 10 let až 875 000 km / 15 let
- Požadavky na OBM (on-board monitoring): trvalé monitorování emisních parametrů a provozu
- Některé emisně relevantní zkoušky nahrazeny deklarací výrobce
- Měření částic z brzd a otěru pneumatik
- Požadavky na životnost baterie

Dopady EURO 7/VII

- Snížení emisní stopy nových vozidel, která budou v provozu dalších 20-30 let
- Zvýšení ceny vozidel

	Odhady Komise	Odhady výrobců
Lehká vozidla	300 EUR	1 000 EUR a více
Těžká vozidla	2700 EUR	10 000 EUR a více

- Vyřazení malých vozidel z výrobního portfolia (cena, komplexnost emisního systému)
- Až prováděcí nařízení určí konečnou „přísnost“ legislativy (okrajové podmínky měření)
- Výrobcům nezbývá příliš času na vývoj, zkoušky, výrobu a homologaci nových vozidel a motorů
- Při zásadním odkladu předpis již ztrácí smysl: EU požaduje zákaz vozidel se spalovacími motory v roce 2035

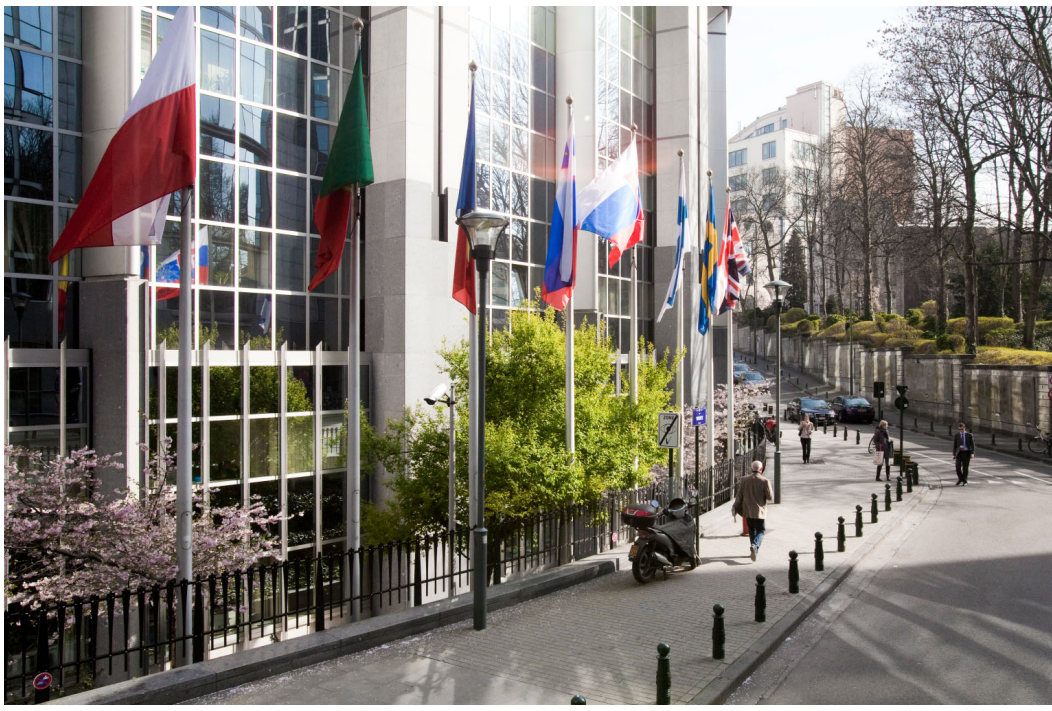
více na
www.autoweek.cz

Brusel chce uskutečnit sny o nočních vlacích

Vítejte u nejnovějšího přehledu zpráv Euractivu o mobilitě z celé Evropy, které připravili Sean Goulding Carroll a Jonathan Packroff.

Komisařka pro dopravu Adina Văleanová oznámila, že EU podpoří 10 pilotních projektů v oblasti železniční dopravy, které rozšíří možnosti přeshraničních vlaků po celém kontinentu. Projekty zahrnují kombinaci denních a nočních vlaků a podle Komise umožní rychlejší a cenově dostupnější železniční spojení v celé EU. Cílem je přimět cestující, aby se vzdali aut nebo letadel ve prospěch jízdy po kolejích. Evropská komise ovšem na projekty nepřidělila finanční prostředky ani nestanovila konkrétní časový rámec pro jejich dokončení. Mezi pilotními projekty EU je i úkol pro České dráhy – linka Praha – Berlín – Kodaň ve spolupráci s DB a DSB.

Když Evropská komise v listopadu navrhla přísnější limity pro znečišťující látky Euro 7/VII, vypadalo to jako výhra pro automobilový průmysl. Cíle byly nižší, než nevládní organizace očekávaly, což vedlo ekologické aktivisty k obvinění Komise, že ustupuje požadavkům automobilového průmyslu. Výrobci automobilů nicméně nové normy ostře kritizují. Šéfka německého automobilového svazu VDA Hildegard Müllerová je označila za *„protiprůmyslovou politiku,"*



protože podle ní zdraží výrobu automobilů se spalovacími motory. Nyní i ministr dopravy Volker Wissing ujistil automobilky, že jim kryje záda: *„Když automobilový průmysl varuje, že regulace zbytečně prodražuje vozidla a brání urychlení elektromobility, tak je třeba to brát velmi vážně. Evropská komise nemůže na jedné straně požadovat vysoké cíle v oblasti ochrany klimatu a na druhé straně regulací bránit jejich dosažení."*

Do probíhající debaty o tom, jak nejlépe využít městské ulice, belgické hlavní město přestavuje některé ulice pouze pro jednosměrný provoz. Důvodem není plán Bruselu o zvýšení plynulosti dopravy, ale praktická stránka: auta se stala tak velkými, že se do mnoha ulic už nevejdou dvě vedle sebe. To vede k situacím, kdy se obrovská SUV snaží protlačit kolem sebe na ulicích původně určených pro povozy. Místo jejich vytlačení z ulic se město rozhodlo zakázat, aby se někde pokoušela jezdit dvě současně. Ve Velké Británii se zase plánuje rozšíření parkovacích míst tak, aby vyhověla mohutnějším moderním vozidlům.

Nákladní automobily poháněné fosilními palivy budou povoleny i po roce 2035, přičemž k jejich postupnému vyřazení by mohlo dojít nejdříve v roce 2040. Vyplývá z návrhu Evropské komise na revizi emisních norem CO_2 pro těžká nákladní vozidla.

Ukončete zpoždění legislativního návrhu o přístupu k datům z vozidel

Převážná většina ekosystému automobilového průmyslu a služeb mobility spolu se spotřebiteli naléhavě žádá Evropskou komisi, aby urychleně navrhla účinné právní předpisy o přístupu k údajům ve vozidlech a uvolnila evropské trhy s mobilitou založenou na datech.

Sdružení Nezávislých poskytovatelů služeb ISP se písemně obrátilo na předsedkyni von der Leyenovou a příslušné kolegium komisařů aby ukončili opakované odklady při navrhování právních předpisů o přístupu k datům, funkcím a zdrojům ve vozidlech. Tím by se uvolnil nevyužitý potenciál pro vytvoření skutečné konkurence na evropských trzích s automobily a mobilitou založených na datech.

„Komise se v prosinci 2020 zavázala, že do konce roku 2021 předloží právní předpisy týkající se přístupu k datům ve vozidlech. Nyní jsme v roce 2023 a návrh byl opět odložen. Navzdory šesti letům pečlivého shromažďování důkazů ze strany Komise a předchozím strategickým politickým plánům zůstává naprostá většina odvětví v nejistotě a investiční rozhodnutí se odkládají kvůli značným tržním překážkám, které jsou výhodné pouze pro jeden segment potenciálně obrovského trhu.

Naléhavě žádáme předsedkyni Komise, aby tento proces vrátila zpět na správnou cestu.

Tento právní předpis je nezbytný pro odblokování trhu v automobilovém průmyslu a odvětví služeb mobility. Téměř každý Evropan denně využívá nějakou formu mobility a měl by mít možnost využívat výhody inovací založené na datech, výběru a cenové dostupnosti v ekosystému automobilového průmyslu a mobility. To v současné době nemohou. Komise to musí napravit.“

Komise má za sebou bohatou historii právních předpisů podporujících trh od telekomunikací přes letectví a železnici až po energetiku. Nedávná řada legislativních opatření, která jsou součástí Evropské datové strategie, řeší významná narušení trhu umožňující živější a konkurenceschopnější evropskou internetovou ekonomiku, jež nebude v zajetí několika dominantních hráčů. Přesto se zdá být zcela nenormální, že navzdory všem důkazům, shromážděným za posledních šest let, se evropský ekosystém automobilového průmyslu a mobility nadále potýká se stále stejnými tržními překážkami a deformacemi, které sama EU řešila v širší sérii předpisů Datové strategie EU pro internetovou ekonomiku, včetně rostoucí závislosti na technologických platformách hyperskalárů.

Níže podepsaná sdružení naléhavě vyzývají Komisi, aby neprodleně znovu zahájila regulační proces týkající se odvětvového nařízení o *„přístupu k údajům a zdrojům ve vozidlech“* aby zákonodárci měli čas pro prozkoumání textu a jeho přijmutí před koncem volebního období Parlamentu v květnu 2024.

více na
www.autoweek.cz