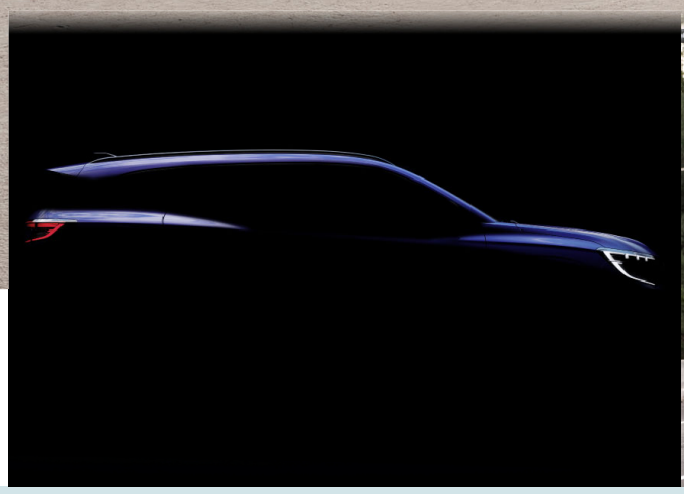
7. týden 2023

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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

Evropský parlament odhlasoval nová auta bez emisí CO_2 od roku 2035

Evropský parlament ve Štrasburku schválil návrh, prosazený v říjnu s podporou českého předsednictví, že nové osobní automobily a lehká užitková vozidla se spalovacími motory budou v EU od roku 2035 minulostí. Od roku 2035 se budou smět prodávat pouze nová auta, která během provozu neprodukují žádné skleníkové plyny. O drtivé většině nemůže být řeč: rozhodnutí bylo přijato 340 hlasy pro a 279 hlasy proti, přičemž 21 se zbaběle zdrželo hlasování a 65 se jich k hlasování vůbec nedostavilo.

Cílem návrhu je pro celý vozový park EU snížit emise CO_2 produkované novými automobily a dodávkami o 100 % oproti roku 2021. Průběžné cíle snižování emisí do roku 2030 jsou stanoveny na 55 % pro osobní automobily a 50 % pro dodávky.

Do prosince 2026 bude Komise sledovat rozdíly mezi mezními hodnotami emisí a údaji o spotřebě paliva a energie v reálném provozu, podá zprávu o metodice pro úpravu specifických emisí CO_2 konkrétních výrobců a navrhne vhodná následná opatření.

Výrobcům, kteří v daném kalendářním roce vyrobí pouze malé množství, tj. 1000 až 10 000 nových automobilů nebo 1000 až 22 000 nových dodávek, může být udělena výjimka až do konce roku 2035. Na ty výrobce, kteří registrují méně než 1000 nových vozidel ročně, se pravidla i nadále nevztahují.

Zpravodaj dohody Jan Huitema uvedl: *„Toto nařízení podporuje výrobu vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Jeho součástí je ambiciózní revize cílů na rok 2030 a cíl nulových emisí v roce 2035, což je zásadní pro dosažení klimatické neutrality do roku 2050. Tyto cíle vytvářejí pro automobilový průmysl jasné podmínky a motivují výrobce automobilů k inovacím a investicím. Nákup a provoz vozidel s nulovými emisemi bude pro spotřebitele levnější a trh s ojetými vozidly se rozvine rychleji. Jezdit udržitelně si tak bude moci dovolit každý.“*

více na
www.autoweek.cz

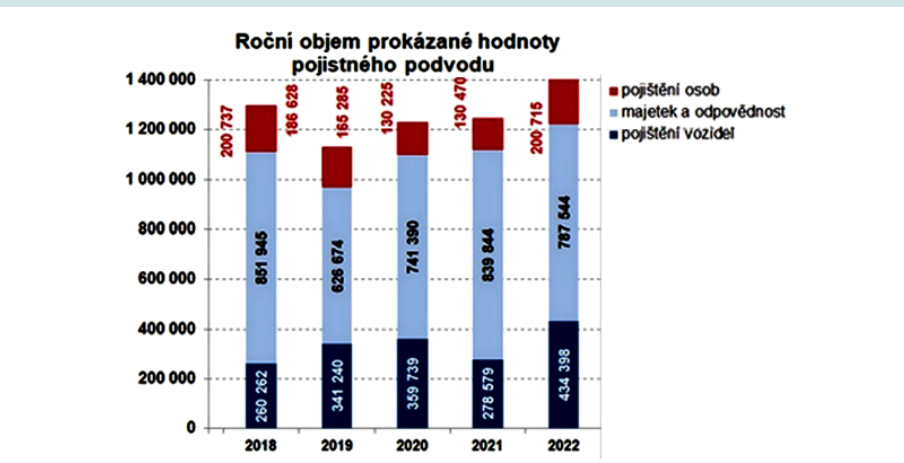
Peugeoty 3008 a 5008 ve verzi Hybrid 136 e-DCS6

Peugeot v modelech 3008 a 5008 představuje nový 48 V mild-hybridní systém vyvinutý společností Stellantis. Nově vyvinutý zážehový tříválec PureTech 1,2 l/100 kW (136 k) pracuje v Millerově cyklu a vyvine maximum točivého momentu 230 N.m při 1750/min. Motor je spojen s nově vyvinutou elektrifikovanou šestistupňovou dvouspojkovou převodovkou v níž je uložen elektromotor o výkonu 21 kW (28 k) fungující jako startér/generátor. Ten poskytuje dodatečný točivý moment 55 N.m, a tak pomáhá snížit spotřebu paliva až o 15 %. Akumulátor 48 V s využitelnou kapacitou 432 Wh v městském provozu umožní jezdit víc než polovinu času čistě elektricky.

Vozy Peugeot 3008 a 5008 Hybrid se vyrábějí v továrně v Sochaux. Nový mild-hybridní systém bude postupně rozšířen i na modely 208, 2008, 308/308 SW a 408.

Počet odhalených pojistných podvodů roste

Pojišťovny sdružené v České asociaci pojišťoven (ČAP) prověřily v roce 2022 celkem 13 820 podezřelých pojistných událostí (meziročně o 21 % více), v nichž odhalily pojistné podvody v celkové hodnotě 1,423 miliardy Kč (meziroční nárůst o 173 milionů Kč, resp. o 14 %). Průměrná výše odhaleného pojistného podvodu významně roste – v roce 2022 dosáhla 231 000 Kč. V oblasti pojištění vozidel, kde pojišťovny v letech 2018 a 2019 prověřovaly 4000 případů, došlo v roce 2020 k růstu prověřených kauz na 4700 a další významný růst na hodnotu 5700 případů nastal v roce 2021. V roce 2022 došlo k dalšímu růstu na 6600 prověřených podezřelých pojistných událostí.



Rostoucí počet i objem odhalených případů v klíčových segmentech pojištění ukazuje, že pojistitelé disponují vhodnými nástroji k efektivnímu odhalování podezřelých okolností, ke kterým dále přispívá rozvoj související datové výměny mezi pojišťovnami týkající se právě oblasti pojištění vozidel a osob.

Další témata 7. týdne na autoweek.cz

EK ekologizuje dálkovou dopravu

Vyjádření SDA k rozhovoru odvysílaném na ČT24

Reklama proti Tesle na Super Bowlu

Od roku 2030 všechny nové městské autobusy bezemisní

Evropská komise předložila návrh, který obsahuje nové cíle snížení emisí CO_2 pro nová těžká vozidla od roku 2030. Nákladní automobily, městské autobusy a autokary způsobují přibližně 6 % celkových emisí skleníkových plynů v EU, která se na globálních emisích CO_2 podílí 8 %.

Komise navrhuje postupně zavést přísnější normy pro emise CO_2 pro všechna nová těžká vozidla ve srovnání s úrovněmi v roce 2019: snížení o 45 % od roku 2030, o 65 % od roku 2035 a o 90 % od roku 2040. Komise rovněž navrhuje, aby byly od roku 2030 všechny nové městské autobusy bezemisní.

V reakci na návrh Evropské komise vyzývá Evropská asociace výrobců automobilů ACEA k tomu, aby zvýšené cíle v oblasti emisí CO_2 byly doprovázeny výrazným zlepšením zavádění infrastruktury, posílením pobídek a rámce pro stanovení cen uhlíku. *„Jsme připraveni plnit požadavky. Dosáhnout – 45 % již do roku 2030 by vyžadovalo zajistit, že ostatní účastníci hodnotového řetězce v dopravě a logistice dosáhnou stejný cíl ve stejnou dobu,"* prohlásil Martin Lundstedt, předseda představenstva ACEA pro užitková vozidla a generální ředitel společnosti Volvo Group.

Snížení emisí CO_2 o 45 % do roku 2030 znamená, že na silnicích bude muset jezdit víc než 400 000 nákladních vozidel s nulovými emisemi a ročně musí být registrováno 100 000 nových vozidel s nulovými emisemi. To vyžaduje, aby během sedmi let bylo v provozu 50 000 veřejně přístupných nabíječek pro nákladní automobily, z nichž 35 000 by mělo být vysoce výkonných (1 MW a víc). Kromě toho bude zapotřebí 700 plnicích stanic na vodík. *„Vzhledem k tomu, že dobíjecí stanice přizpůsobené specifickým potřebám nákladních vozidel dnes téměř zcela chybí, je před námi obrovský úkol. Obáváme se ale, že pouze výrobci vozidel budou čelit vysokým sankcím,"* uvedla generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.

Rovněž musí být dopravcům umožněno provozovat vozidla s nulovými emisemi výhodněji než konvenční nákladní vozidla na naftu. *„Pokud se tak rychle nestane, provozovatelé nebudou kupovat naše vozidla, a v důsledku toho nebudeme schopni splnit cíle v oblasti emisí CO_2. Technologie vozidel je pouze jednou částí řešení. Zatímco jiné regiony světa cestu k mobilitě s nulovými emisemi stimulují, Evropa se ji snaží regulovat a ani to se neděje harmonizovaným způsobem,"* prohlásil Lundstedt.

více na
www.autoweek.cz

Renault Espace se poodhaluje

Známé jméno, zcela nový model: Renault odhalil siluetu připravovaného Espace. Elegantní dynamický boční profil ukazuje, že Espace definitivně opouští v 90. letech nejperspektivnější koncept

minivanu (MPV) a posouvá se definitivně k dnes dominujícím SUV. Nový Espace je vlastně prodloužený Austral se stejným základem v platformě CMF-CD. Nové SUV od Renaultu bude k dispozici ve dvou verzích s pěti a sedmi sedadly. I přes kompaktnější rozměry s délkou 472 cm (o 14 cm méně než současný model) nabídne více prostoru v interiéru než předchůdce. Bude využívat hybridní a plug-in hybridní pohonné jednotky. Premiéra nového Renaultu Espace se uskuteční na jaře 2023

SAIC Motor očekává v roce 2023 růst prodeje

Šanghajská automobilka SAIC Motor plánuje v roce 2023 prodat 6 milionů vozidel, včetně 1,2 milionu automobilů vyvezených do zahraničí. Vzhledem k rychle rostoucí poptávce na zámořských trzích dodala během lednových svátků čínského lunárního nového roku do zámoří 21 600 vozidel, čímž vytvořila nový týdenní rekord. Společnost rovněž uvedla, že v letošním roce očekává prodej 1,5 milionu vozů na novou energii (NEV), tedy s elektrifikovaným pohonem (PHEV a BEV). V loňském roce prodala více než 1,07 milionu vozidel NEV.

V roce 2022 prodala společnost SAIC Motor více než 5,3 milionu vozidel, čímž se již sedmnáctý rok po sobě stala největším výrobcem automobilů v Číně.

Z uvedeného počtu bylo 2,8 milionu pod vlastními značkami Feifan, IM, Baojun, Wuling, Rising, Hongyan, Yuejing a Sunwin a získanými MG, Roewe a Maxus. Zbylých 2,5 milionu vzniklo v rámci společných podniků SAIC-VW (Volkswagen, Škoda a Audi), SAIC-GM (Buick, Chevrolet a Cadillac) a SAIC-Hongyan s Ivecem.

Další témata 7. týdne na autoweek.cz

Rizika ojetých elektromobilů

Ceny starších ojetých aut rostly loni rychleji

Kooperativa vloni klientům vyplatila přes 25 miliard Kč

Vzhůru do pouště na ženevský autosalon

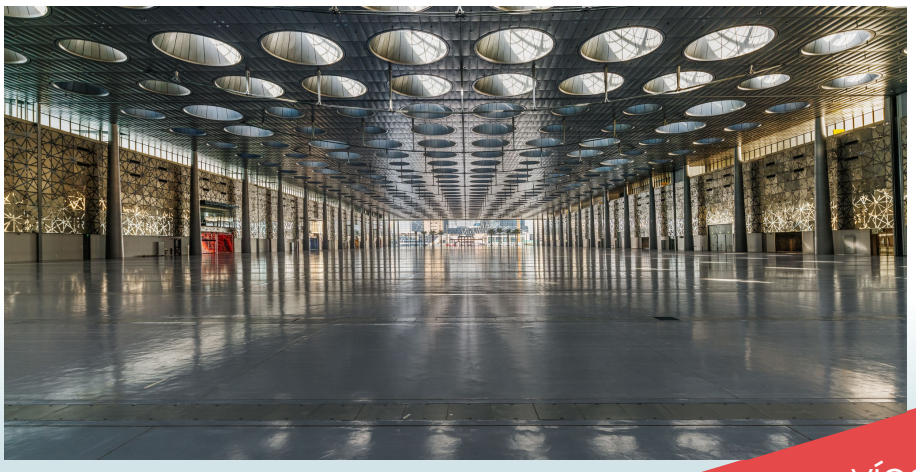
Ženevský autosalon byl od svého prvního ročníku v roce 1905 jednou z nejdůležitějších událostí v automobilovém kalendáři. Pak ale přišel coronavirus a před třemi lety byl krátce před zahájením zrušen. Vystavovatelé museli demontovat a odvézt již připravené expozice, což pořadatelům nezabránilo naúčtovat jim plné účastnické poplatky. Od té doby všechny pokusy oživit tradiční vrcholnou prezentaci automobilového průmyslu ztroskotaly, protože všichni významní výrobci automobilů po zkušenosti z roku 2020 návrat do Ženevy jednoznačně vylučují.

Autosalon Geneva International Motor Show se letos opět uskuteční. Místo tradičního březnového termínu to bude od 5. do 14. října a konat se bude pár tisíc kilometrů dál na východ v Kataru. Termín je stanoven přesně mezi autosalony IAA v Mnichově (5. až 10. září) a Tokiu (26. října až 5. listopadu).

Emirát, jenž se chce prosadit ve světě pomocí velkorysých akcí, se chopil příležitosti a poskytl pořadatelům z Ženevy finanční pomoc pro převoz výstavy do pouště. Katarští organizátoři nyní představili svůj koncept pro autosalon konaný v Dauhá. Prezentují bohatství a krásu tohoto místa a vystavovatelům slibují platformu *„na nejrychleji rostoucím trhu luxusních automobilů na světě.“* Organizační výbor poukazuje na stabilní ekonomiku, díky rostoucím cenám energií, a světově nejrychleji rostoucí počet ultrabohatých s nejméně 30 miliony dolarů v likvidním kapitálu.

Organizátoři připravili bohatý program, aby si návštěvníci mohli otestovat svá potenciálně nová vozidla jízdou do pouště s kempem pro VIP hosty a po novém okruhu formule 1 v Losailu. V Dauhá se uskuteční Parade of Excellence na 6 km dlouhé promenádě u pláže. Návštěvníci navíc mohou 8. října navštívit i první Velkou cenu F1 v Kataru (s tréninkem a kvalifikací 6. a 7. října).

Jako místo konání autosalonu bude připraveno výstavní a konferenční centrum v Dauhá s plochou 29 000 m^2. V Ženevě měli vystavovatelé k dispozici až 102 000 m^2 v halách Palexpa a 21 000 m^2 venkovní plochy. V Kataru se očekává nejméně 200 000 návštěvníků a 1000 zástupců médií. Poslední konaný ženevský autosalon v roce 2019 přilákal 600 000 návštěvníků. O jménech vystavovatelů ale zatím nejsou uvedeny žádné informace.



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

Oblíbenost barev

Německá společnost Standox, kterou v České republice a na Slovensku zastupuje Servind, zveřejnila v pořadí již 70. výroční zprávu *„Global Automotive 2022 Color Popularity Report"*, kterou vydává společnost Axalta, do jejíhož koncernu výrobce prémiových autoopravárenských laků Standox spadá.

Data ukazují, že neutrální barvy zůstávají i nadále populární. Celosvětově se na prvním místě udržely bílé odstíny s celkem 34 %, perleťově bílé se 14 % a Uni bílé

s 20 %. Dále je na silnicích možné vidět vozidla sytě černé barvy. Se třpytivými efekty se s 21 % umístila černá barva na druhém místě. Třetí místo v oblíbenosti dosáhla šedá barva s třpytivými efekty s 19 %. Na nižších příčkách se umístily jasné barvy s vysokou intenzitou a s třpytivými efekty jako jsou barevné varianty modré (8 %), červené (5 %) a zelené (1 %). *„Dnešní vozidla jsou mnohem více plná života než kdy dříve. Například ve srovnání s bílými odstíny z roku 1950 jsou dnešní bílé barvy jasnější a s měňavými akcenty. Dohromady tvoří vozidla v bílé, černé, šedé a stříbrné barvě až 82 % automobilů na silnicích,"* řekl Robert Schnell, viceprezident pro globální prodej a produktový management společnosti Axalta.

Příručka k čisticím utěrkám Mewa

Čisticí utěrky Mewa jsou oficiálně od roku 2011 nejlepší na světě. Aby však zůstaly v top formě, musí být použity ty správné a na správném místě. Čisticí utěrky se jmenují Mewatex, Mewatex Ultra, Mewatex Plus, Mewa Protex, jsou bílo-červené, bílo-modré, bílo-zelené, růžovo-šedé a úplně modré. Jsou tenčí nebo silnější, hrubší nebo jemnější. Dnes už najdete ideální čisticí utěrku pro každé použití. Mewa jde s dobou a rozšiřuje sortiment. Před více než sto lety začala německá společnost Mewa s jedinou utěrkou: na začátku byl Mewatex. Speciálně tkaná bavlněná látka vyráběná společností Mewa je robustní, savá, rozměrově stálá a především

opakovaně použitelná. V průběhu desetiletí byl Mewatex dále vylepšován a přibyly i další čisticí utěrky. Na trh byly uvedeny utěrky Mewatex Plus na citlivé povrchy a Mewa Protex z mikrovlákna – prakticky bez žmolků.

Dnes nazýváme systém Mewa jako Textilsharing. Mewa utěrky vyzvedne, vypere, zkontroluje jejich kvalitu a znovu je do firmy přiveze.

Co stojí za rozhodnutím Evropského parlamentu?

Prof. Thomas Koch z Karlsruhe Institute of Technology (KIT) uvádí, že zákaz prodeje aut se spalovacími motory není programem ochrany životního prostředí, ale útokem na individuální mobilitu.

Evropský parlament se vyslovil pro zákaz spalovacích motorů od roku 2035. Změnilo to situaci?

„Politické rozhodnutí bylo vzhledem k současnému většinovému rozložení možné. Toto rozhodnutí bude přezkoumáno nejpozději do roku 2026. Do té doby však politika EU jako řešení pro automobily záměrně brání alternativám, jako jsou CO_2 neutrální paliva."

Zabýval se Evropský parlament tímto tématem dostatečně?

„Tvrdí se, že rozhodnutí je nutné z důvodů ochrany klimatu. To je však klamný argument. Stovky vědců psaly komisi a parlamentu a opakovaně to objasňovaly, aby nenaletěli podvodným výpočtům, kterých se dopouštějí nevládní organizace jako jsou Transport & Environment nebo Greenpeace."

Byl výpočet špatný?

„Prostě operují se zcela nesprávnými čísly. Poslanec, který není odborník, to běžně na první pohled nepozná. Experti na energetiku a bilance však upozornili a podrobně vysvětlili, že úspory CO_2 nelze elektromobilitou v mnoha evropských zemích vůbec dosáhnout. A tak strategie EU přinejmenším z nedbalosti porušuje doporučení Mezivládního panelu pro změnu klimatu šetřit zbývající rozpočet lidstva s CO_2. Protože s rychlým rozšířením elektromobility prostřednictvím rozvoje infrastruktury, výroby a provozu vozidel dojde dokonce ke zvýšení emisí CO_2. To, že o tyto emise ve skutečnosti nejde, je zřejmé již z toho, že v segmentu vozidel do 3,5 tuny není zohledněn ani vodíkový motor."

Co očekáváte, pokud současná rozhodnutí nebudou opravena?

„Mnoho evropských společností a dodavatelů ukončí provoz, přemístí se do zahraničí nebo alespoň zruší pracovní místa, zejména v Německu. Čínské společnosti se rychleji prosadí a rozšíří svůj podíl na trhu o atraktivní hybridní modely."

Přijme to Evropa?

„Věřím, že tento proces nakonec EU uzná a poté budou zavedena protiopatření. Ale škoda už bude způsobena a ztráta našeho desítky let starého technologického náskoku je již dnes nevratná. Současná rozhodnutí, jaké nyní schválil Evropský parlament, tento problém jen prohlubují."

Co to znamená pro řidiče?

„Nejvíce utrpí podíl populace s nižšími příjmy. Vozidla vstupní úrovně již zdražila a provoz je také čím dál dražší. Tyto akce zjevně nejsou programem ochrany životního prostředí, ale útokem na individuální mobilitu."

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:

Skupina Renault: na hranici možného

Jsme svědky nastupující ekonomické katastrofy

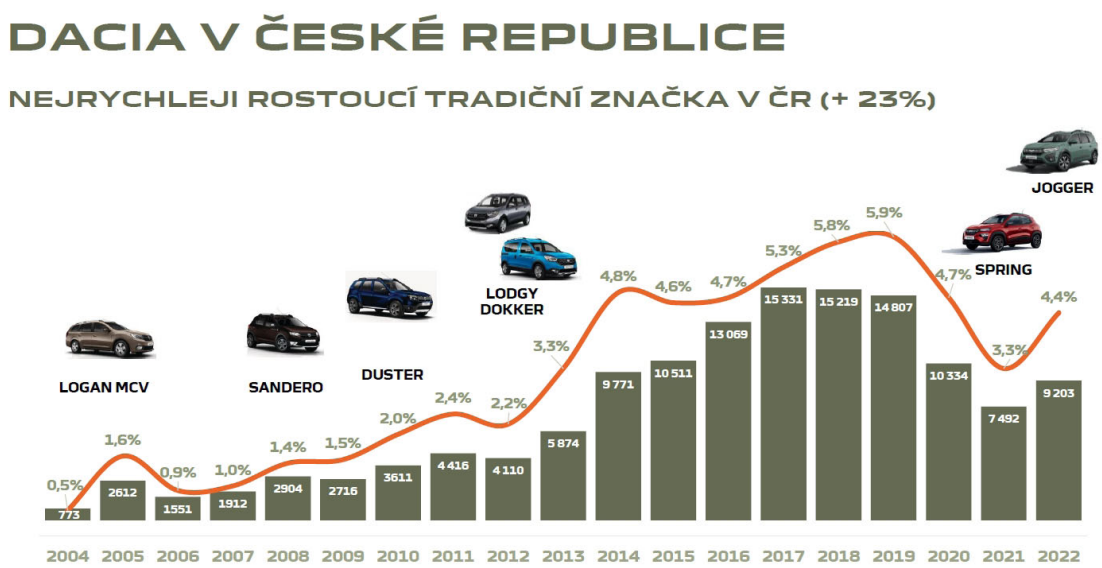
Vodík a třídní boj

Dopravní politika EU: tvrdá vůči občanům, slabá vůči průmyslu?

Prodej ojetých vozů v rámci programu Škoda Plus

Skupina Renault: na hranici možného

Skupina Renault se na českém trhu s problémy roku 2022 s ohledem na limitované dodávky nových vozů vyrovnala celkem úspěšně. Celkový prodej lehkých vozidel (osobních i užitkových) v České republice zaznamenal pokles o 8 % na 208 995 vozů, nicméně Skupina Renault s registracemi 15 054 vozidel dosáhla zvýšení o 2 %, byť, podobně jako jiné značky, neměla k dispozici dostatek vozů k pokrytí všech objednávek.



Omezení ve výrobě se projevilo především v registracích osobních vozů, kde značka Renault s 3856 vozy zaznamenala meziroční pokles o 18 %. Ten byl vyvážen navýšením o 23 % u značky Dacia na 9203 vozů z předloňských 7492 aut. Pro Renault nicméně bylo pozitivní zdvojnásobení podílu osobních vozů s technologií E-Tech na 13,5 %.

V dodávkách soukromníkům zaujala skupina s podílem 14,2 % z celkem 51 700 nově registrovaných vozidel třetí místo za domácími výrobci Škoda Auto a Hyundai. Zatímco retailový trh celkově narostl o 1,6 %, značka Dacia zde posílila o 33 % na 5917 nově registrovaných aut a s podílem 11,4 % zaujala třetí pozici mezi značkami. Také značka Renault narostla o 12 % na 1446 vozů. Daní za úspěch jsou, především u značky Dacia, relativně dlouhé čekací doby na servis, což se dovozce snaží řešit individuálně se stávajícími partnery.

V segmentu lehkých užitkových vozidel byl loňský rok pro Renault v ČR velmi úspěšný, protože nedostatek nových aut zvládala lépe než konkurence. Na trhu dramaticky klesajícím o 14 % dosáhla s prodejem navýšeným o 6,3 % historicky rekordních 2852 vozů, zaujala vedoucí postavení a dosáhla přitom i rekordní tržní podíl 16,7 %. Současně zaujala i vedoucí postavení ve významné skupině vozidel dodaných pro další přestavby s podílem 16,2 %.

více na
www.autoweek.cz

Jsme svědky nastupující ekonomické katastrofy

Totalitní zákaz nových aut se spalovacími motory komentuje Milan Smutný ve svém blogu.

Evropský parlament většinově schválil dohodu, podle níž bude po roce 2035 nemožné prodávat nová auta se spalovacími motory na benzin a naftu. To ve jménu fantasmagorických zelených zítřků fakticky zničí nedávno prosperující automobilový průmysl v EU.

Zatímco bruselská politická elita, žijící ve své luxusní sociální bublině odtržené od reality života, překotně schvaluje normy zelené ideologie, na většinu obyvatel EU ve stále drtivější míře dopadají náklady nesmyslné dekarbonizační strategie – počínaje neúnosnými cenami energiemi až nyní po snahu vedoucí k brutálnímu omezení individuální mobility a tedy i svobody. Ideologie Green Deal se mění v novou totalitu, kdy je neomarxistickou regulací znemožněno, aby se spotřebitel rozhodl na svobodném konkurenčním trhu podle kvality, přidané hodnoty a ceny.

Pokutování výrobců aut na benzin a naftu 95 eury za každý gram CO_2 nad stanovenou normu zdražilo ceny konvenčních aut. Jejich výrobu proto automobilky limitují. S násilně zaváděnou elektromobilitou stárne vozový park. Totalitní prosazování elektromobility s cílem zlepšit životní prostředí tak má přímo opačný efekt. A jakmile pod tíhou nákladů na energetickou krizi vlády EU už nebudou moci velkoryse dotovat prodej elektroaut, tak skončí i uměle vyhnaná poptávka.

Česká republika na tuto dohodu doplatí obzvláště tvrdě. Tři finální automobiloví výrobci spolu se stovkami dodavatelů dílů ještě donedávna tvořili 10 % HDP naší země, čtvrtinu exportu a dávali práci 420 000 zaměstnancům. Očekávaný propad prodeje je zdůvodňovaný nedostatkem čipů. Ovšem upřednostňované elektromobily potřebují násobně víc čipů než penalizovaná konvenční auta. Když velké

Europoslanec TOP09 Luděk Nidermayer

zahraniční automobilky začnou řešit přebytek zaměstnanců kvůli klesajícímu odbytu, lze se oprávněně obávat, že k propouštění sáhnou v závodech v zahraničí.

Jestliže ministr dopravy Martin Kupka prohlásil, že chce v Bruselu revidovat pro český automobilový průmysl zničující emisní normu Euro 7, jím slibované položení vlastní hlavy na špalek znamená už předem jeho stětí. Vždyť Euro 7 je ze stejné ideologické dílny z tažení proti autům se spalovacími motory – ve skutečnosti proti individuální svobodě lidí. Kupkův stranický šéf ODS premiér Petr Fiala za českého předsednictví v EU odsouhlasil rozšíření emisních povolenek i na dopravu, takže benzin a nafta hrozí od roku 2027 zdražit o 6 korun na litr.

Europoslanec Niedermayer své rozhodnutí hlasovat pro zákaz spalovacích aut zdůvodnil tím, že teď automobilky budou s předstihem vědět, jaká pravidla platí. Jsme tedy svědky nastupující ekonomické katastrofy, jejímiž aktéry budou firmy a zaměstnanci autoprůmyslu i celé hospodářství Česka.

více na
www.autoweek.cz

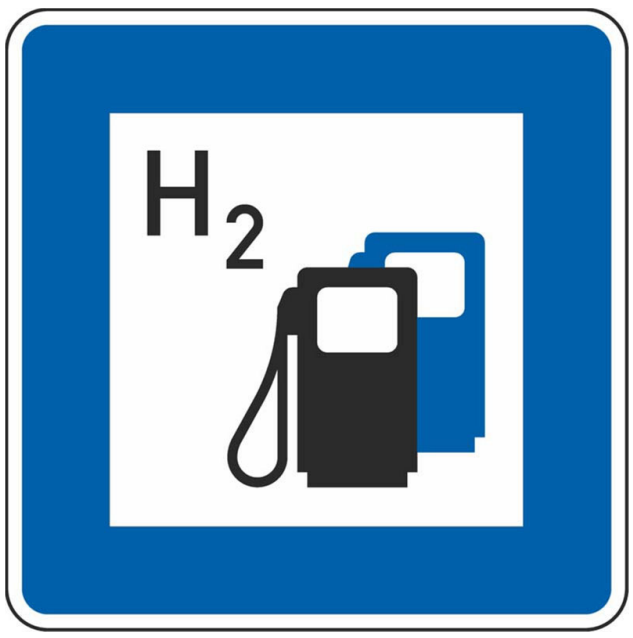
Vodík a třídní boj

Komentáře Petera Schwerdtmanna pro Auto-Medienportal.

Konečně je hotovo: stáváme se vodíkovou, zcela dekarbonizovanou ekonomikou. A náš vodík bude také zelený, protože jej lze získat pouze z přebytečné elektřiny z fotovoltaiky, větru a vodní energie. Ten přebytek bude tak velký, že udržitelně uživí naši budoucí prosperitu.

S vodíkem bude provozován ocelářský průmysl i všechny ostatní průmyslové procesy, které vyžadují energii. Dokonce umožníme dopravnímu odvětví zpřístupnit plynný vodík jako palivo pro proudová letadla, lodní dopravu, nákladní automobily a také pro armádu – vše ve prospěch ekonomiky.

A lidé? Brusel nyní zakázal i syntetická paliva pro soukromá auta. Místo k čerpací stanici by měli všichni jezdit k nabíjecí stanici, která se teprve bude stavět. Vozy plnící Euro 7 budou dražší – čím menší, tím dražší. Výrobci již omezují



nabídku kompaktních a malých aut. Známý masový výrobce dnes sní o tom, že brzy nabídne základní model za 25 000 eur. Za to kdysi byla dvě malá auta. Kromě dražších aut přijdou i dražší pohonné hmoty a extrémně drahá elektřina z rychlonabíjecí stanice, kde se ceny dají upravit podle potřeby.

Zastánci dopravní transformace předpokládají, že v budoucnu bude menší automobilový provoz. Rozhodnutí z Bruselu jasně ukazuje, jak to bude dosaženo. Osobní mobilita s vlastním autem se stane výsadou bohatých.

V ideálním světě budou elektrická energie proudit všude od Grónska až po poušť Gobi a elektrony budou pocházet pouze z čistých zdrojů, které jsou pro atmosféru neškodné. Jenže tento elektrosvět je stejně vzdálený naší realitě jako jiná galaxie. Víc než polovina německé elektřiny se vyrábí z fosilních paliv s přídavkem velkého množství jaderné energie pocházející ze zahraničí. Přesto je to právě tato utopie, které mnozí vědci, přesvědčení o své odbornosti, věří, když porovnávají klimatické dopady elektrického pohonu se vznětovými nebo zážehovými motory.

Elektromobil je dobrý. Změní svět, ale ne za pár let. Bude trvat desítky let, než všechna vozidla na světě budou schopna jezdit na elektrický pohon. Globální oteplování postupuje rychleji, než se očekávalo. Elektromobilitou pro cíl 1,5 °C nedosáhneme nic. Pokud mají klimatičtí experti pravdu, potřebujeme řešení pro stovky milionů vozidel se spalovacími motory.

více na
www.autoweek.cz

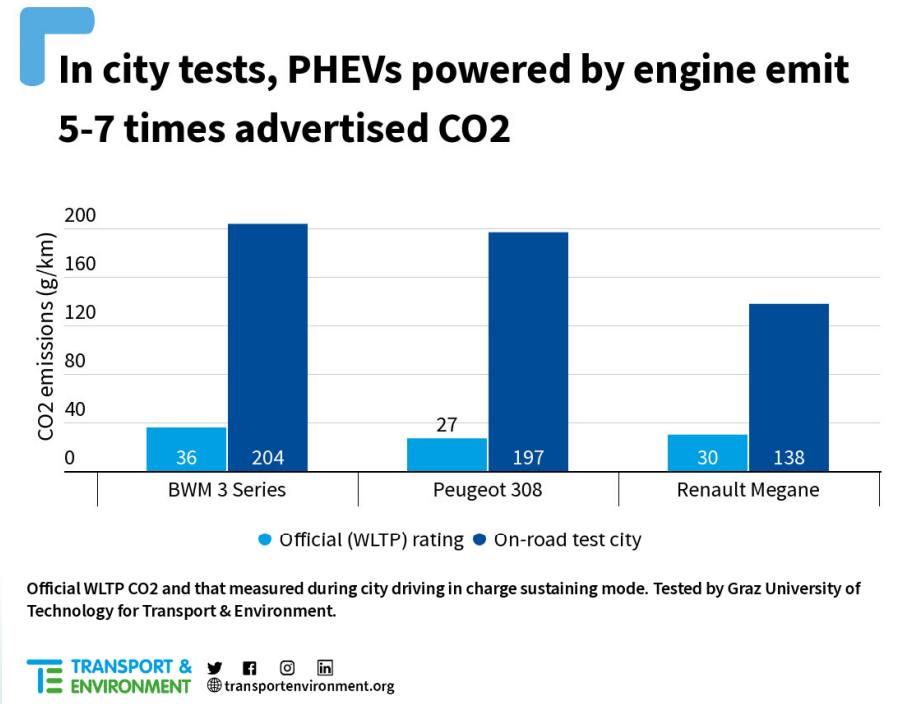
Dopravní politika EU: tvrdá vůči občanům, slabá vůči průmyslu?

Vítejte u nejnovějšího přehledu zpráv o mobilitě z celé Evropy.

Evropský parlament dal zelenou zániku automobilů na benzin a naftu a Komise představila svůj návrh nových norem CO_2 pro nákladní vozidla, který se vyhnul zákazu spalovacích motorů a použil 90% cíl pro rok 2040, nikoliv 100% cíl, který požadovaly ekologické nevládní organizace. U městských autobusů chce Komise donutit výrobce, aby do roku 2030 prodávali pouze elektrické.

Celkově se tak rýsuje obrázek, že Komise je tvrdá vůči cestujícím – zakazuje jim auta a provozovatelům veřejné dopravy ukládá povinnost kupovat elektrobusy – ale je slabší pokud jde o nákladní dopravu.

„Pokud dosáhneme klimatickou neutralitu v roce 2050, neznamená to, že už nebudeme mít žádné emise CO_2. Doufejme, že budeme mít technologie, které budou skutečně schopny CO_2 přímo zachycovat et cetera," uvedl Frans Timmermans. Lze se domnívat, že slovem *„et cetera"* myslí potenciál negativních emisí: využití půdy pro rostliny odstraňující z atmosféry uhlík vypouštěný kamiony na naftu. Přitom zdůraznil, že syntetická paliva nepovažuje za součást řešení: *„Měli bychom zajistit, aby se e-paliva používala tam, kde jsou potřeba, což*



je v letectví, ale v žádném případě v silniční dopravě. Vodík bude palivem používaným v těžké dopravě, a to jak v palivových článcích, tak ve spalovacích motorech, které budou přestavěny na využití vodíku." Vodík je *„nosičem"* energie, nikoli jejím zdrojem. To znamená, že jeho dopady na životní prostředí závisí na způsobu jeho výroby.

Jak tedy budeme v příštích letech pohánět nákladní automobily? Abychom se vypořádali se změnou klimatu, musíme změnit způsob dopravy, změnit kurz od fosilních paliv k obnovitelným zdrojům.

Testy, které zadala ekologická nevládní organizace Transport & Environment (T&E), zjistily, že plug-in hybridy při jízdě po typických městských trasách znečišťují ovzduší víc, než uvádějí výrobci. *„Plug-in hybridy se prodávají jako dokonalá kombinace akumulátoru pro všechny místní jízdy a spalovacího motoru pro dlouhé vzdálenosti. Testy v reálném provozu však ukazují, že jde o mýtus,"* uvedla manažerka pro emise vozidel v organizaci T&E Anna Krajinska. T&E požaduje, aby vlády ukončily dotace na plug-in hybridy a místo toho podpořily nákup plně elektrických vozidel.

Údaje statistického úřadu EU Eurostat ukazují výrazný pokles množství energie z obnovitelných zdrojů v odvětví dopravy pro rok 2021, což je alarmující trend, který se týká téměř všech zemí EU.

Prodej ojetých vozů v rámci programu Škoda Plus

Program ojetých vozů Škoda Plus potvrzuje, že motoristé při nákupu automobilu z druhé ruky dávají přednost prověřené kvalitě značkových prodejců. Autorizovaní partneři sítě Škoda Plus v roce 2022 prodali 42 800 vozů, což znamenalo pokles o 30 % proti 55 950 vozům v roce 2021. Škoda Plus jako jednička českého trhu s ojetými vozy směřuje k dlouhodobému cíli 100 000 prodaných vozů za rok.

V uplynulém roce projevili zákazníci programu Škoda Plus největší zájem o tzv. Vyzkoušené vozy, což jsou automobily do 5 let stáří. Jejich podíl činil 51 % a o 2 % překonal výsledek z předchozího roku.

Mírný pokles zaznamenaly tzv. Roční vozy, které zahrnují mladé ojeté vozy do 18 měsíců od první registrace s maximálně 30 000 najetými kilometry. Pro automobil z této kategorie se rozhodlo 20 % kupujících a v absolutní hodnotě jich bylo více než 8500. Největší vliv na prodej zánovních vozů má jejich dostupnost, která prošla za poslední tři roky zásadní změnou. Kvůli výpadkům ve výrobě a prodlužovaným operativním leasingům je na trhu vozů této kategorie méně než před rokem 2020. Zbylých 29 % připadá na starší ojeté vozy.

Nejpopulárnějším modelem byla Fabia s 8650 prodanými vozy (podíl 20,2 % na celkovém prodeji). Následovaly Octavia (7450 vozů, 17,4 %), Superb (3510 vozů, 8,2 %), Scala (3080 vozů, 7,2 %) a Kodiaq (2610 vozů, 6,1 %). Více než polovina prodaných vozidel (58,3 %) měla zážehový motor a 39,3 % vozů bylo vybaveno vznětovým motorem. Jen 1,4 % zájemců si vybralo čistý elektromobil, další 1 % zvolilo hybridní či CNG pohon. Nejprodávanějším elektromobilem byl Enyaq iV (470 vozů).

Většina automobilů prodaných prostřednictvím programu Škoda Plus byla zakoupena jako nová v ČR, což s sebou nese výhodu dobře zmapované historie. Průměrný věk všech prodaných vozidel činil 5 let, průměrný nájezd 61 925 km a průměrná cena 491 821 Kč.

Program Škoda Plus aktuálně nabízí 8700 vozů, z nichž 1700 tvoří Roční vozy a 4000 Vyzkoušené vozy. Zákazníci, kteří využijí financování, mohou u některých vozů získat prodlouženou záruku nebo tři prohlídky zdarma. Na velkou část vozů se vztahuje pětiletá záruka od výrobce, případně je k nim možné získat předplacený servis. Prověřené ojeté vozy z certifikovaného programu Škoda Plus jsou k dispozici ve 154 prodejních místech po celé České republice.