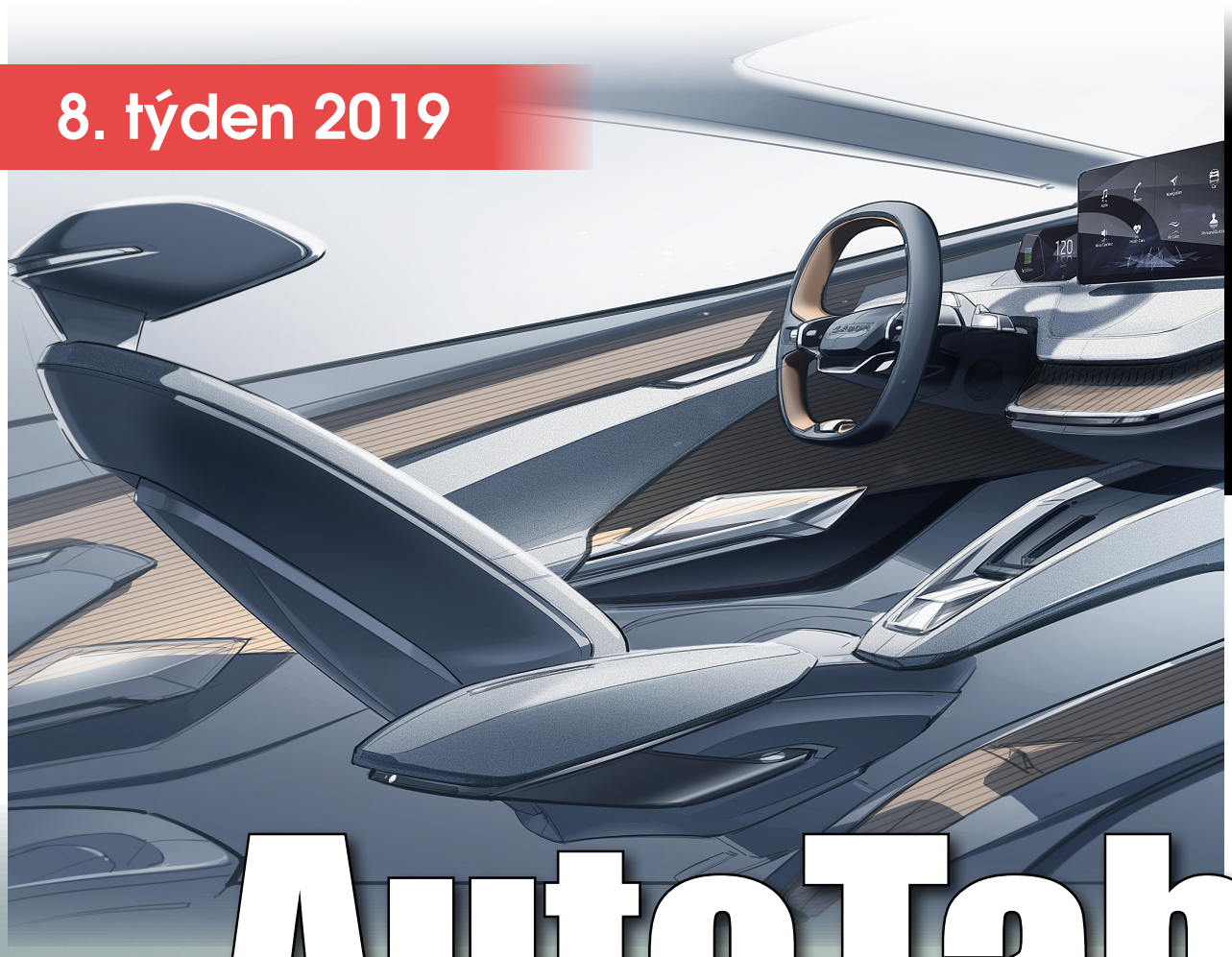
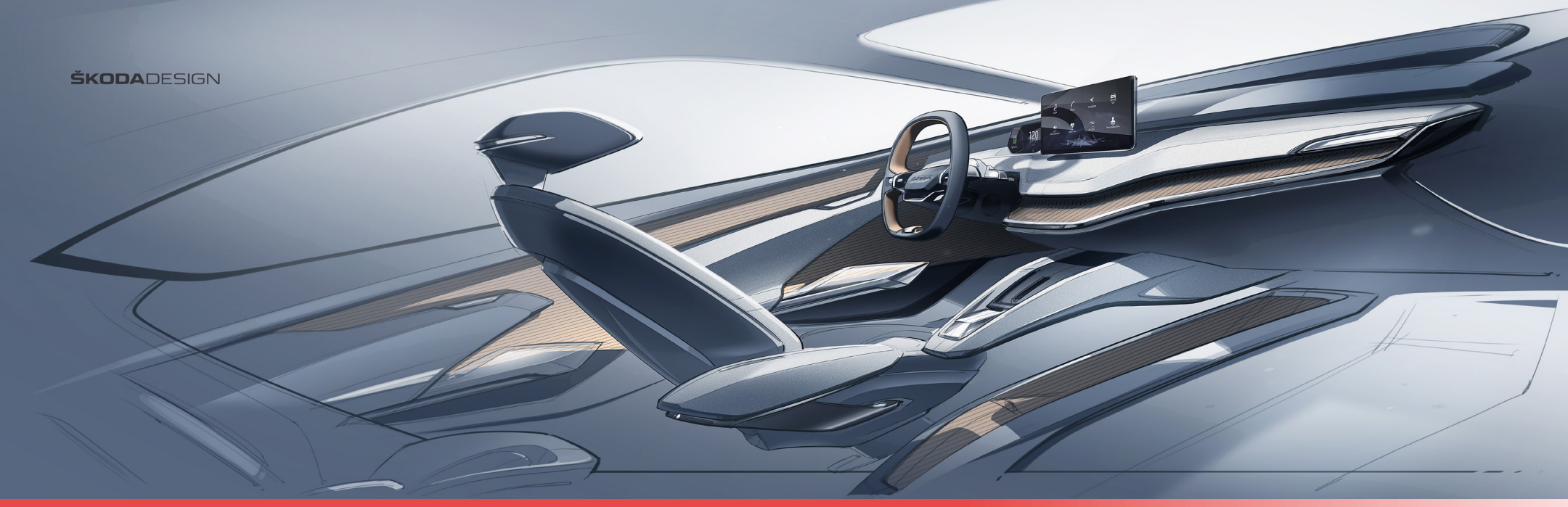
8. týden 2019



# AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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




# Studie Škoda Vision iV s novou koncepcí interiéru

Skica interiéru studie Škoda Vision iV poskytuje pohled zejména na inovativní a uživatelsky přívětivé uspořádání přístrojové desky a středového panelu s několika různými úrovněmi u prvního vozu značky Škoda s čistě elektrickým pohonem na bázi platformy MEB. Doplňuje je centrálně umístěný displej, který se zdánlivě vznáší, a nový dvouramenný volant.

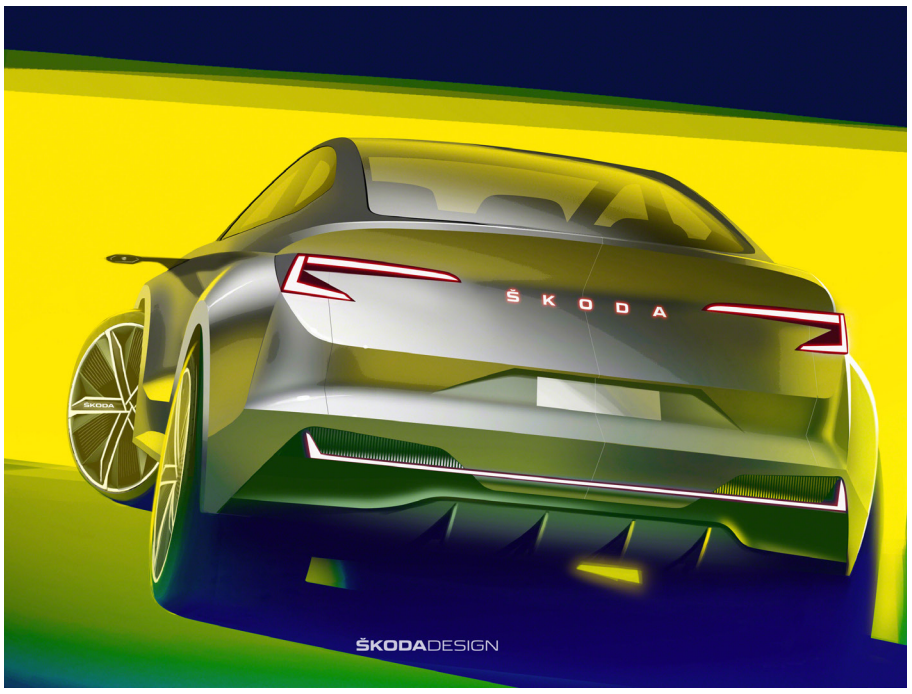
Studie Vision iV nabízí výhled do budoucnosti, na to, jak může vypadat interiér prvního vozu značky Škoda na bázi modulární elektrické platformy MEB koncernu Volkswagen. Vůz se obejde bez klasického středového tunelu - designéři značky Škoda tedy využili možnosti nové platformy k vytvoření nového velkoryse koncipovaného interiéru.

Zcela nově například uspořádali přístrojovou desku a středový panel. Mezi sedadly řidiče a spolujezdce nabízí Vision iV na nejnižší úrovni velký odkládací prostor, nad ním se nachází středový panel, který je pro řidiče i spolujezdce velmi snadno dosažitelný. Zde je možné umístit dva mobilní telefony, které se bezdrátově připojí do systému obsluhy a infotainmentu. Kromě toho tu lze tato zařízení také indukčně dobíjet

Přístrojový panel je rozdělený do dvou úrovní, jeho tvary i ozdobné obšití přitom kopírují linie přídě vozu. Velký, volně stojící displej jakoby se nad přístrojovou deskou vznášel, před ním najdeme i opěrku pro ruku, která dotykovou obrazovku obsluhuje. Zcela nově je koncipován také volant, vystačí si se dvěma rameny a namísto obvyklého loga značky nese nápis Škoda.

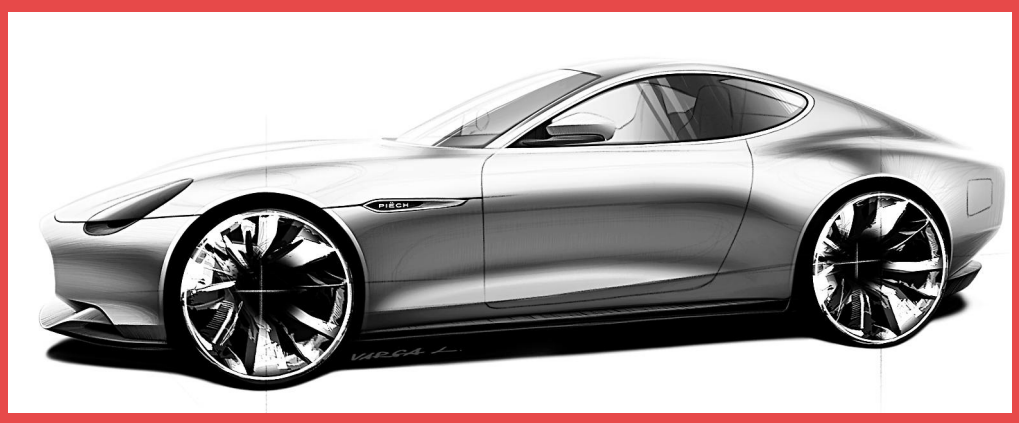
Škoda studií Vision iV učinila další krok směrem k elektromobilitě. V příštích čtyřech letech bude česká automobilka investovat zhruba dvě miliardy eur do alternativních pohonů i do služeb souvisejících s mobilitou a do konce roku 2022 uvede na trh deset elektrifikovaných modelů.

Světová premiéra studie Škoda Vision iV proběhne na autosalonu v Ženevě od 5. do 17. března 2019.



# Velká premiéra v Ženevě: Piëch Automotive

Na Ženevském autosalonu bude vystaven prototyp dvoudveřového sportovního vozu s elektrickým pohonem Mark Zero. Na jeho kapotě se objeví známé jméno: Piëch. Společnost Piëch Automotive založili roku 2017 syn dlouholetého vládce nad koncernem Volkswagen Ferdinanda Piëcha Anton se svým obchodním partnerem, průmyslovým designérem Reou Starkem Rajcicem. Pro vývoj vozu byli využíváni externí odborníci, ale více informací o dodavatelích a partnerech projektu bude zveřejněno až v Ženevě. Piëch junior zcela sází na elektrický pohon. S pomocí nového typu článků má mít Mark Zero dojezd 500 km podle WLTP a měla by se i zkrátit doba nabíjení. Mark Zero má být prvním vozidlem z plánované modelové řady, která bude zahrnovat i čtyřmístný vůz a SUV. Otevřená architektura umožňuje zástavbu hybridního pohonu a dokonce i použití spalovacího motoru.




# Koncept Peugeot 508 Sport Engineered

Společnost Peugeot Sport vloni v říjnu oznámila, že bude vyvíjet řadu elektrifikovaných vozů. Koncept sportovního sedanu s plug-in hybridním pohonem Peugeot 508 Sport Engineered je předobrazem této nové produktové řady. Bude debutovat na autosalonu v Ženevě. Koncept kombinuje vysokou výkonnost s nízkými emisemi. Má pohon všech kol se třemi motory - zážehový motor PureTech o výkonu 147 kW (200 k) a elektromotor o výkonu 80 kW (110 k) vpředu a vzadu elektrický motor o výkonu 147 kW (200 k). Celkový točivý moment dosahuje 500 N.m. Výsledkem je zrychlení z 0 na 100 km/h za 4,3 s a maximální rychlost 250 km/h při emisích 49 g CO2/km (podle WLTP). Akumulátor s kapacitou 11,8 kWh umožňuje dojezd 50 km na čistě elektrický pohon. Zvýšení výkonu doprovázejí úpravy podvozku s nižší světlou výškou.

# Rekordní rok pro elektromobily

Osobní elektromobily poháněné elektrickou energií z akumulátorů v roce 2018 zaznamenaly v průběhu roku rekordní prodej 1,26 milionu vozidel, což představuje nárůst o 74 %.

To lze vysvětlit několika faktory: poptávka po elektromobilech v Číně v průběhu roku 2018 vzrostla, rostla podpora místních vlád, Tesla konečně zvládla sériovou výrobu a Model 3 se stal nejlépe prodávaným elektromobilem ve světě a krize vozidel se vznětovými motory v Evropě.

SUV opět vedla v prodeji po celém světě, což dokazuje, že nejde jen módní záležitostí, ale dlouhotrvající trend. V roce 2018 se prodalo rekordních 29,77 milionu SUV, takže proti roku 2017 se objem jejich prodeje zvýšil o 7 %, což ale byl nejnižší růst za poslední čtyři roky

Rostoucí poptávka po SUV je na úkor prodeje tradičních typů automobilů. Mezi nimi zaznamenala největší pokles MPV a také kompaktní automobily (hatchbacky, sedany i kombi) zaznamenaly pokles díky snížení prodeje na americkém a evropském trhu. Naopak byl rok 2018 velmi dobrý pro pick-upy, které v objemu prodeje překonaly miniautomobily s nárůstem o 5 %. Růst v tomto segmentu nevedly Spojené státy, kam jich směřuje více než polovina z celosvětového prodeje, ale Thajsko a Brazílie.

Ford F-Series si udržel své postavení nejprodávanějšího vozidla světa, když byl jediným, jehož se zaregistrovalo více než 1 milion kusů. To bylo způsobeno jeho obrovskou popularitou v USA, kde zaznamenal 84 % z celkového objemu prodeje. Toyota Corolla si udržela svoji druhou pozici. Oproti tomu v roce 2018 opustil třetí místo z roku 2017 Volkswagen Golf, který v roce 2018 obsadil až 7. příčku, když pocítil dopad krize trhu se vznětovými motory v Evropě. Toyota RAV4 předčila Nissan X-Trail/Rogue. Stala se celosvětově nejprodávanějším SUV a celkově je čtvrtá.

*Více o globálních trzích na str. 10 (jen po stažení pdf verze).*

**JATO — Global-54 Top 25 Brands & Models 2018**

| | Brand* | Sales | ΔYoY |
|---|---|---|---|
| 1 | TOYOTA | 8,091,277 | +3% |
| 2 | VOLKSWAGEN | 6,746,204 | +1% |
| 3 | FORD | 5,329,290 | -11% |
| 4 | HONDA | 4,966,037 | 0% |
| 5 | NISSAN | 4,750,863 | -2% |
| 6 | HYUNDAI | 4,076,913 | +3% |
| 7 | CHEVROLET | 3,881,747 | -1% |
| 8 | SUZUKI | 3,046,585 | +5% |
| 9 | KIA | 2,638,782 | +4% |
| 10 | MERCEDES | 2,551,806 | +1% |
| 11 | RENAULT | 2,288,406 | -3% |
| 12 | BMW | 2,077,314 | +2% |
| 13 | AUDI | 1,812,411 | -2% |
| 14 | MAZDA | 1,550,131 | +2% |
| 15 | JEEP | 1,548,333 | +11% |
| 16 | PEUGEOT | 1,533,574 | -4% |
| 17 | GEELY | 1,384,836 | +11% |
| 18 | FIAT | 1,377,699 | -8% |
| 19 | BUICK | 1,291,266 | -12% |
| 20 | SKODA | 1,243,494 | +5% |
| 21 | MITSUBISHI | 1,060,436 | +24% |
| 22 | SUBARU | 1,053,457 | 0% |
| 23 | OPEL/VHALL | 1,005,340 | -8% |
| 24 | CITROEN | 1,000,273 | 0% |
| 25 | BAOJUN | 879,077 | -13% |

| | Model** | Sales | ΔYoY |
|---|---|---|---|
| 1 | F-SERIES | 1,076,153 | 0% |
| 2 | COROLLA | 934,348 | +1% |
| 3 | CIVIC | 812,767 | +2% |
| 4 | RAV4 | 807,116 | +4% |
| 5 | X-TRAIL/ROGUE | 771,145 | -6% |
| 6 | CR-V | 736,471 | -2% |
| 7 | GOLF | 731,561 | -11% |
| 8 | PASSAT/MAGOTAN | 660,453 | -2% |
| 9 | SILVERADO | 650,654 | -1% |
| 10 | HR-V/XR-V/VEZEL | 646,144 | -6% |
| 11 | RAM PICKUP | 638,194 | +4% |
| 12 | TIGUAN | 622,467 | -8% |
| 13 | CAMRY/AURION | 622,316 | +7% |
| 14 | POLO | 598,500 | +9% |
| 15 | QASHQAI/ROGUE SPORT | 586,940 | +13% |
| 16 | AVANTE/ELANTRA | 574,700 | -6% |
| 17 | HONGGUANG | 545,928 | -9% |
| 18 | ESCAPE/KUGA | 544,827 | -16% |
| 19 | TUCSON | 511,963 | -11% |
| 20 | ACCORD | 499,594 | -1% |
| 21 | SYLPHY CLASSIC/ALMERA | 496,141 | +18% |
| 22 | BORA/JETTA/SAGITAR/VENTO | 470,309 | -15% |
| 23 | LAVIDA | 468,792 | +3% |
| 24 | C-CLASS | 459,778 | -7% |
| 25 | CX-5 | 456,712 | +13% |

*Includes LCV. ** Excludes LCV, includes pickups

## Citroën Ami One - nový koncept cenově dostupné mobility

Citroën Ami One svým jednoduchým a elegantním designem navazuje na legendy jako 2CV, Ami Six, Traction Avant a CX. Dvousedadlový koncept s elektrickým pohonem Citroën Ami One může být provozován bez řidičského průkazu. S délkou jen 2500 mm je

představován jako „digitální ekosystém", který uživatelům umožní si jej pronajímat, sdílet nebo nakupovat online. Přitom ho mohou provozovat uživatelé starší 16 let s řidičským průkazem i bez něj v závislosti na místních právních zákonných předpisech. Podle Citroënu se tak může Ami One stát alternativou k veřejným dopravním prostředkům, jízdním kolům nebo koloběžkám. Ami One je navržen tak, aby byl snadno vyrobitelný, se symetrickými dveřmi (dveře řidiče jsou zavěšeny zezadu, cestujícího vpředu) a mnoha dalšími zaměnitelnými díly. Sedadla lze snadno odstranit pro venkovní použití.

## V automobilovém průmyslu rostou mzdy

Sdružení automobilového průmyslu zveřejnilo údaje o vývoji průměrných mezd a počtech zaměstnanců v členských firmách za rok 2018. Zveřejněná data dokumentují pokračující dynamický růst mezd a dosavadní pozitivní ekonomický vývoj v odvětví. Počet zaměstnanců meziročně vzrostl o 3,8 % (4895 osob) na 133 079 osob. Průměrná měsíční mzda dosáhla 40 865 Kč, což je o 30,8 % nad průměrnou mzdou v ČR. Oproti roku 2017 to představuje meziroční nárůst o výrazných 8,7 % (3264 Kč). Růst mezd i počtu zaměstnanců zaznamenaly všechny kategorie - finální výrobci, dodavatelé i ostatní firmy a organizace. Výrazněji rostly počty zaměstnanců i mzdy ve skupině finálních výrobců.

| skupina firem | počet firem | údaje za rok 2017 | | údaje za rok 2018 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | počet pracovníků | průměrná mzda | počet pracovníků | průměrná mzda |
| FINÁLNÍ VÝROBCI VOZIDEL | 14 | 39 696 | 45 607 Kč | 42 720 | 50 766 Kč |
| VÝROBCI DÍLŮ | 92 | 79 394 | 33 445 Kč | 80 902 | 35 555 Kč |
| ÚČELOVÉ ORGANIZACE | 40 | 9 094 | 38 934 Kč | 9 457 | 41 568 Kč |
| **CELKEM firmy AutoSAP:** | **146** | **128 184** | **37 601 Kč** | **133 079** | **40 865 Kč** |

## Krátce

BMW a Daimler společně investují miliardu eur do služeb carsharingu.

Hyundai připravuje sportovní verzi N Line i pro SUV Tucson.

Alfa Romeo údajně jako velké překvapení v Ženevě vystaví koncept kompaktního SUV.

Tesla Model 3 propadla kvůli nespolehlivosti v americkém testu Consumer Reports.

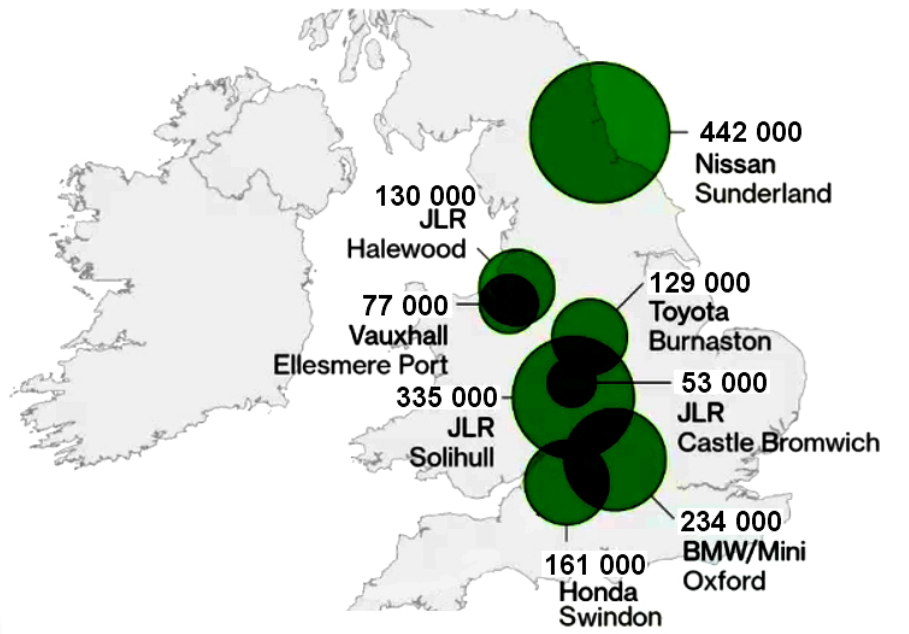
Toyota odvolala účast na podzimním autosalonu IAA ve Frankfurtu, stejně jako Renault, Nissan, Volvo a Mazda.

# Vrací se britský autoprůmysl do krize?

Oznámení, že Honda do roku 2021 uzavře svůj závod v anglickém Swindonu, způsobilo ve Velké Británii šok. Představitelé Hondy sice tvrdí, že jejich rozhodnutí nesouvisí s Brexitem, jenže málokdo tomu věří. Britové se nyní obávají, že britský automobilový průmysl čekají další rány.

Práci ztratí 3500 zaměstnanců Hondy a v ohrožení bude dalších 10 000 míst u místních dodavatelů. Továrna v Jižní Anglii zahájila provoz v roce 1989. Její uzavření znamená největší jednorázové propouštění od roku 2005, kdy Rover Group ukončila činnost a propustila 6000 lidí.

Honda ve Swindonu vyrábí pětidveřový hatchback Civic a crossover CR-V nejen pro evropské trhy, ale vyváží je odsud i do USA. Honda se ovšem netají nespokojeností nad tím, že prodej aut v Evropě jí přináší příliš malý zisk




v porovnání s prodejem v USA a přitom vyžaduje vysoké investice do speciálních technologií potřebných ke splnění evropské legislativy. Přitom prodej v Evropě představuje pouhá 3 % obratu japonské automobilky.

Honda oznámila, že v rámci své nové strategie přehodnocuje i budoucnost závodu v Turecku, kde vyrábí 38 000 vozů Civic sedan. V případě Turecka je vysvětlením dramatický pokles tamního trhu. Honda chce v budoucnu do Evropy vyvážet jen elektromobily vyráběné v Japonsku a Číně.

Největším výrobcem aut ve Velké Británii je v současné době Nissan. Ten ale před dvěma týdny oznámil, že ruší svůj původní plán a nebude v Sunderlandu, kde zaměstnává 7000 lidí, vyrábět své SUV X-Trail. Vzhledem k poklesu poptávky v Číně omezuje výrobu ve Velké Británii a propouští zaměstnance rovněž Jaguar Land Rover, patřící do indického koncernu Tata Motors.

Ford už několika let auta ve Velké Británii nevyrábí, ale nyní zvažuje i ukončení produkce motorů a převodovek v Bridgendu ve Walesu a v Dagenhamu. Nejistá je rovněž budoucnost závodu Vauxhall v Ellesmere Portu, protože francouzský koncern PSA, jehož součástí se Vauxhall spolu s Opelem stal, zvažuje efektivnější možnosti výroby nástupce modelu Astra.

# Kia v Ženevě ukáže koncept elektromobilu

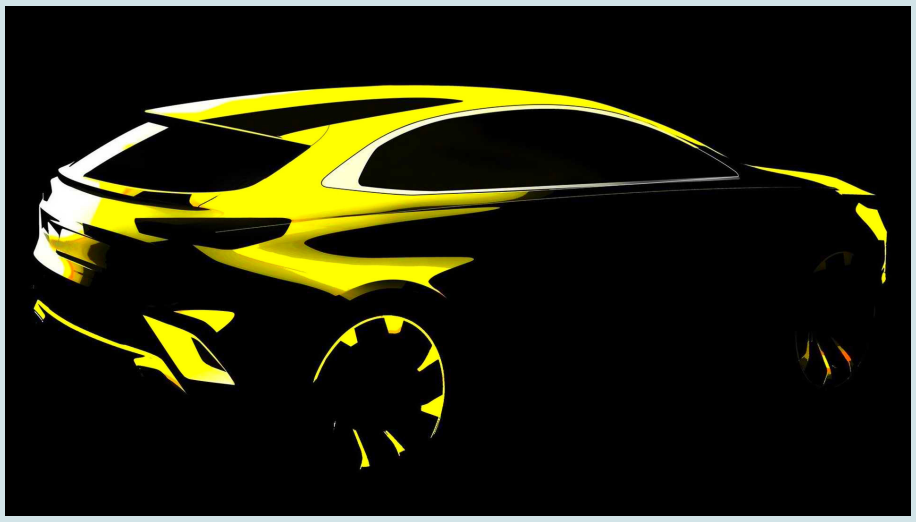
Kia Motors Europe v Ženevě předvede koncept elektromobilu, za jehož designem stojí evropské středisko ve Frankfurtu. Ukazuje, jak chce automobilka směřovat k atraktivní podobě elektromobility.

*„Smyslem automobilového designu je získat si srdce a rozbušit jej o něco rychleji. Neexistuje žádný důvod, proč by tomu mělo být u elektromobilů jinak. Náš čistě elektrický koncept byl proto navržen tak, aby vám nejen rozproudil krev v žilách, ale také naznačil směr našeho holistického a emotivního přístupu k elektrifikaci,“*

vysvětluje viceprezident pro design ze společnosti Kia Motors Europe Gregory Guillaume.

# Kia naznačí podobu crossoveru XCeed

Rodina crossoverů značky Kia se ještě letos rozšíří i o novou verzi modelu Ceed, vyráběného na Slovensku. Zatím je označován jako XCeed. Mělo by jít o robustnější podobu hatchbacku umožňující bezpečnou jízdu i mimo silnice. Koncept, který bude vystaven na autosalonu v Ženevě, bude mít



i některé speciality, jako např. elektronická zpětná zrcátka nebo zadní dveře bez viditelných klik. V tomto ohledu bude sériový vůz vypadat trochu jinak, nicméně si uchová zvýšenou světlou výšku a ochranné doplňky na karoserii. XCeed nedostane pohon všech kol (ten je vyhrazen pro Stonic a Sportage) ale systém pro zlepšení záběrových schopností na kluzkém povrchu. V interiéru dojde k významné změně instalací 12,3“ displeje v roli digitálního přístrojového panelu. Toto řešení by se mělo postupně objevit i u ostatních verzí modelové řady Ceed. Očekává se i brzké uvedení plug-in hybridní verze jako u modelu Niro s tím, že se objeví i v kombi Ceed Sportwagon.

## Další témata 8. týdne na autoweek.cz

Fiat Chrysler a PSA rozšiřují spolupráci

Carsharing HoppyGo roste

DRiV se oddělí od společnosti Tenneco

Bosch Perfectly Keyless je bezpečný jako otisk prstu

## Hyundai Motor Czech mění prezidenta

Současný prezident HMCZ Byung Kwon Sir se po více než čtyřletém působení v HMCZ vrací zpět do centrály mateřské společnosti v Soulu.

*„Hyundai Motor Czech dosahovala v tomto období každý rok významného nárůstu prodeje, a získávala pro značku Hyundai maximální respekt a uznání českých řidičů i obchodních partnerů,"* uvedla firma.

Novým prezidentem HMCZ byl jmenován Yongjin (Alex) Kim. Svou funkci začal vykonávat 20. února 2019. Nový prezident dosud pracoval na mnoha manažerských pozicích, mimo jiné ve společnostech Hyundai Motor Europe, Hyundai Norway a naposledy Hyundai Slovakia. I proto je obeznámen s realitou evropského trhu.

## Magazín Český autoprůmysl řídí Bautzová

Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP vydává oborový časopis s názvem Český autoprůmysl. Magazín navazuje na Zpravodaj automobilového sdružení, dvouměsíčník, který vycházel 17 let a byl určen výhradně pro management a další čtenáře ve zhruba 150 firmách AutoSAP.

Šéfredaktorem nového periodika byl do ledna někdejší rozhlasový zpravodaj, mluvčí několika ministrů a donedávna ředitel komunikace sdružení Miroslav Konvalina. Ten se po dvou a půl roce v AutoSAP stal ředitelem Českého centra v New Yorku. Na místě vydavatele časopisu ho nahradí ekonomická novinářka Libuše Bautzová.

***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 (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.*

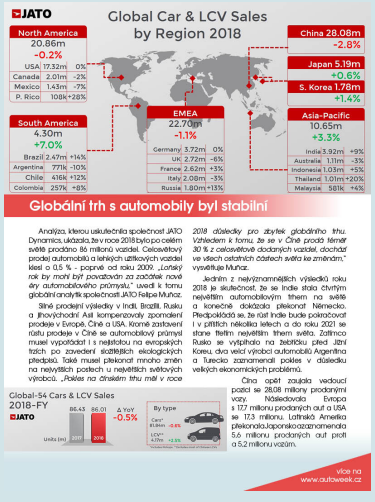
**UPOZORNĚNÍ**
*Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.*

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

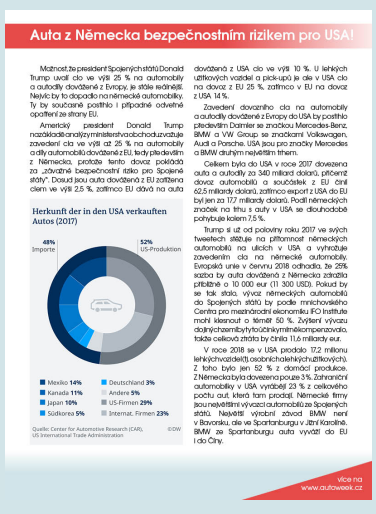
**Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na**
*vladimir.rybecky@gmail.com*

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

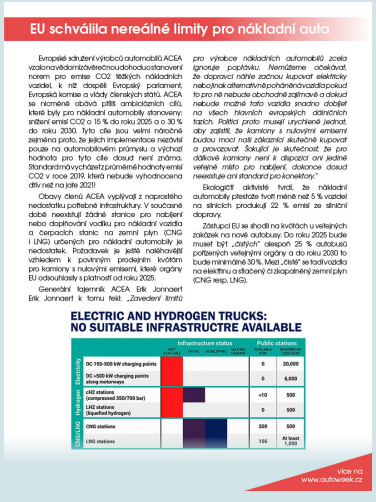
## Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:




**Globální trh s automobily byl stabilní**

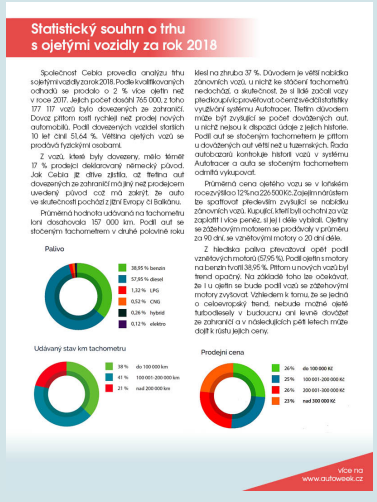



**Auta z Německa bezpečnostním rizikem pro USA!**

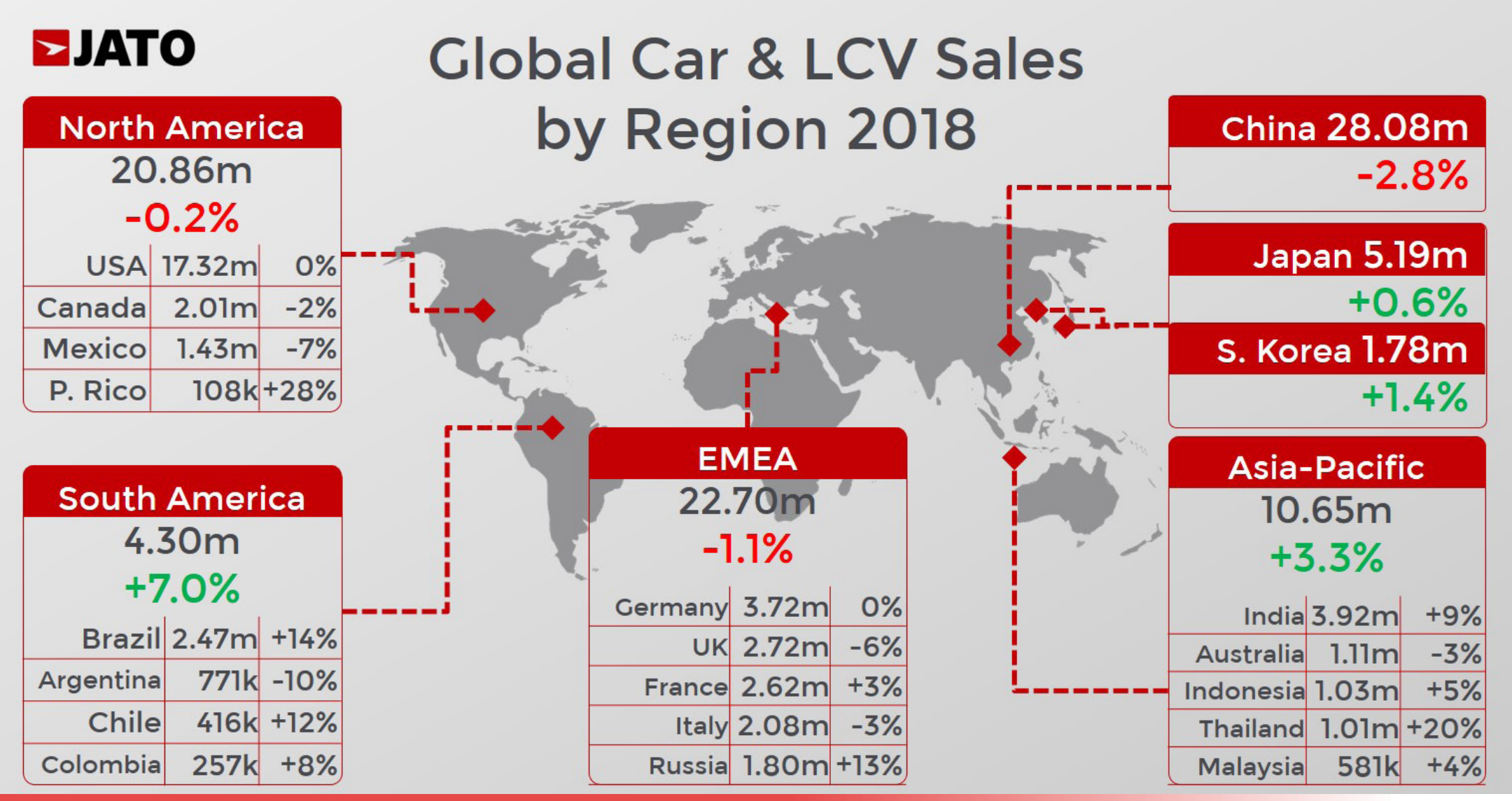



**EU schválila nereálné limity pro nákladní auta**

**Využitím LNG v dopravě lze snížit emise skleníkových plynů**




**Statistický souhrn o trhu s ojetými vozidly za rok 2018**



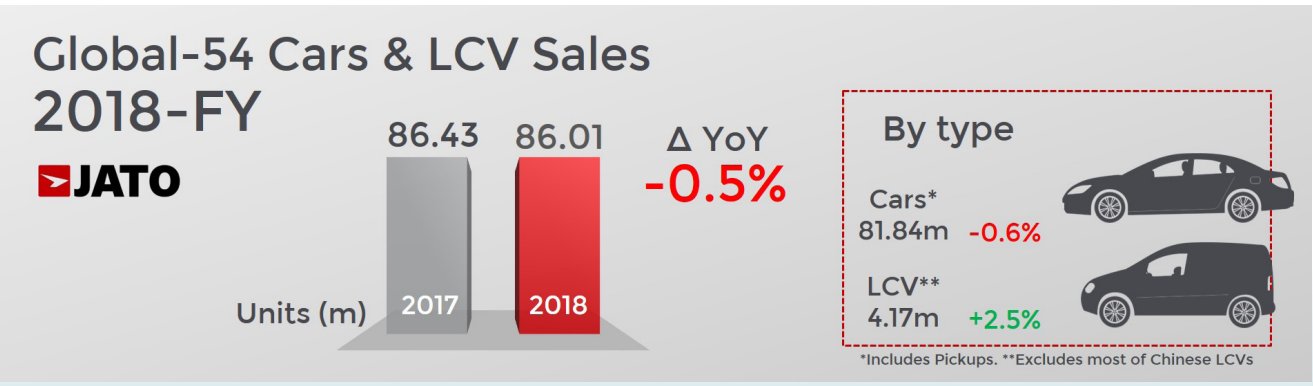

# Globální trh s automobily byl stabilní

Analýza, kterou uskutečnila společnost JATO Dynamics, ukázala, že v roce 2018 bylo po celém světě prodáno 86 milionů vozidel. Celosvětový prodej automobilů a lehkých užitkových vozidel klesl o 0,5 % - poprvé od roku 2009. *„Loňský rok by mohl být považován za začátek nové éry automobilového průmyslu,"* uvedl k tomu globální analytik společnosti JATO Felipe Muñoz.

Silné prodejní výsledky v Indii, Brazílii, Rusku a jihovýchodní Asii kompenzovaly zpomalení prodeje v Evropě, Číně a USA. Kromě zastavení růstu prodeje v Číně se automobilový průmysl musel vypořádat i s nejistotou na evropských trzích po zavedení složitějších ekologických předpisů. Také musel překonat mnoho změn na nejvyšších postech u největších světových výrobců. *„Pokles na čínském trhu měl v roce 2018 důsledky pro zbytek globálního trhu. Vzhledem k tomu, že se v Číně prodá téměř 30 % z celosvětově dodaných vozidel, dochází ve všech ostatních částech světa ke změnám,"* vysvětluje Muñoz.

Jedním z nejvýznamnějších výsledků roku 2018 je skutečnost, že se Indie stala čtvrtým největším automobilovým trhem na světě a konečně dokázala překonat Německo. Předpokládá se, že růst Indie bude pokračovat i v příštích několika letech a do roku 2021 se stane třetím největším trhem světa. Zatímco Rusko se vyšplhalo na žebříčku před Jižní Koreu, dva velcí výrobci automobilů Argentina a Turecko zaznamenali pokles v důsledku velkých ekonomických problémů.

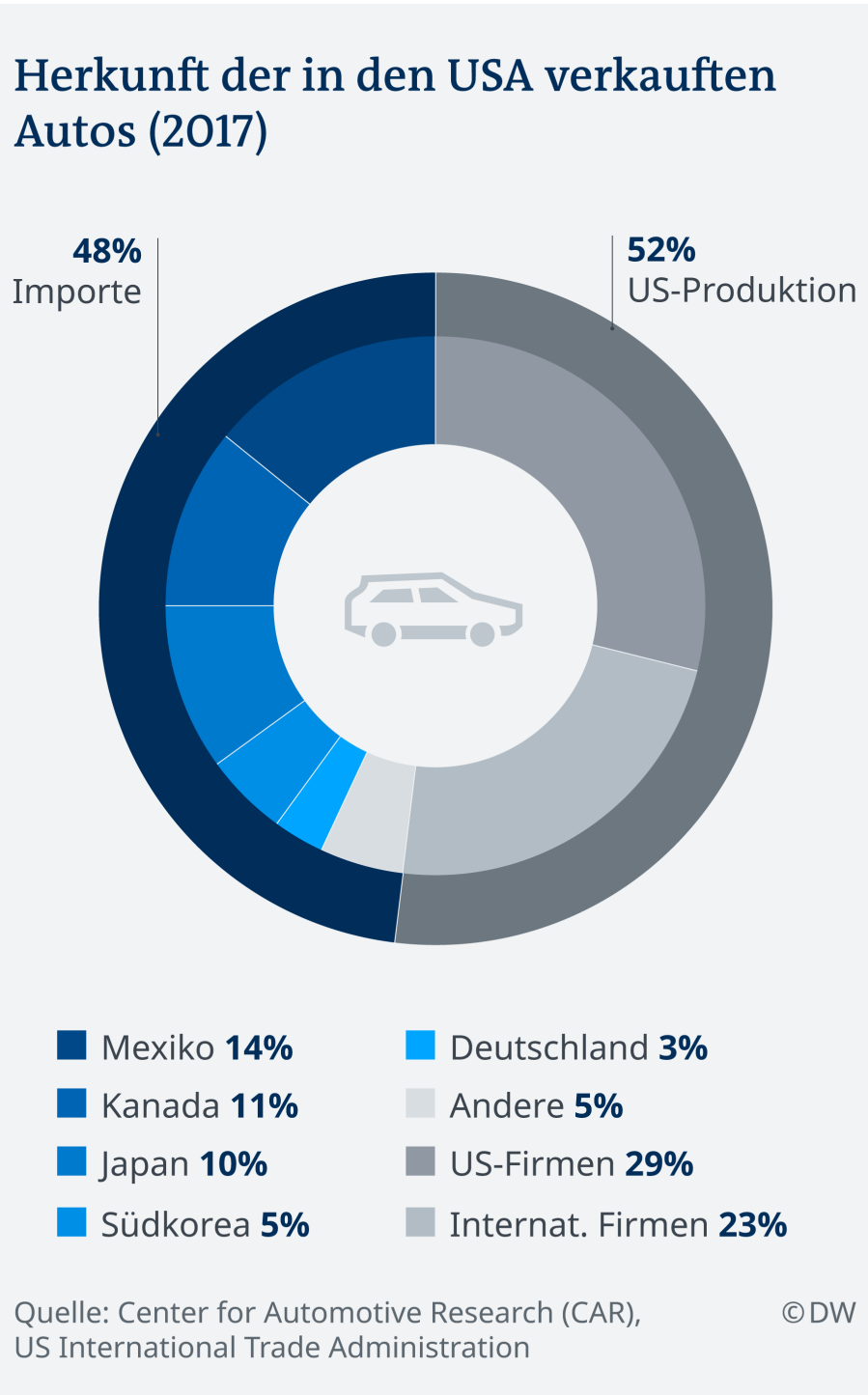
Čína opět zaujala vedoucí pozici se 28,08 miliony prodanými vozy. Následovala Evropa s 17,7 milionu prodaných aut a USA se 17,3 milionu. Latinská Amerika překonala Japonsko a zaznamenala 5,6 milionu prodaných aut proti a 5,2 milionu vozům.



# Auta z Německa bezpečnostním rizikem pro USA!

Možnost, že president Spojených států Donald Trump uvalí clo ve výši 25 % na automobily a autodíly dovážené z Evropy, je stále reálnější. Nejvíc by to dopadlo na německé automobilky. Ty by současně postihlo i případné odvetné opatření ze strany EU.

Americký president Donald Trump na základě analýzy ministerstva obchodu zvažuje zavedení cla ve výši až 25 % na automobily a díly automobilů dovážené z EU, tedy především z Německa, protože tento dovoz pokládá za „závažné bezpečnostní riziko pro Spojené státy". Dosud jsou auta dovážená z EU zatížena clem ve výši 2,5 %, zatímco EU dává na auta dovážená z USA clo ve výši 10 %. U lehkých užitkových vozidel a pick-upů je ale v USA clo na dovoz z EU 25 %, zatímco v EU na dovoz z USA 14 %.




Zavedení dovozního cla na automobily a autodíly dovážené z Evropy do USA by postihlo především Daimler se značkou Mercedes-Benz, BMW a VW Group se značkami Volkswagen, Audi a Porsche. USA jsou pro značky Mercedes a BMW druhým největším trhem.

Celkem byla do USA v roce 2017 dovezena auta a autodíly za 340 miliard dolarů, přičemž dovoz automobilů a součástek z EU činil 62,5 miliardy dolarů, zatímco export z USA do EU byl jen za 17,7 miliardy dolarů. Podíl německých značek na trhu s auty v USA se dlouhodobě pohybuje kolem 7,5 %.

Trump si už od poloviny roku 2017 ve svých tweetech stěžuje na přítomnost německých automobilů na ulicích v USA a vyhrožuje zavedením cla na německé automobily. Evropská unie v červnu 2018 odhadla, že 25% sazba by auta dovážená z Německa zdražila přibližně o 10 000 eur (11 300 USD). Pokud by se tak stalo, vývoz německých automobilů do Spojených států by podle mnichovského Centra pro mezinárodní ekonomiku IFO Institute mohl klesnout o téměř 50 %. Zvýšení vývozu do jiných zemí by tyto účinky mírně kompenzovalo, takže celková ztráta by činila 11,6 miliardy eur.

V roce 2018 se v USA prodalo 17,2 milionu lehkých vozidel (tj. osobních a lehkých užitkových). Z toho bylo jen 52 % z domácí produkce. Z Německa byla dovezena pouze 3 %. Zahraniční automobilky v USA vyrábějí 23 % z celkového počtu aut, která tam prodají. Německé firmy jsou největšími vývozci automobilů ze Spojených států. Největší výrobní závod BMW není v Bavorsku, ale ve Spartanburgu v Jižní Karolíně. BMW ze Spartanburgu auta vyváží do EU i do Číny.

# EU schválila nereálné limity pro nákladní auta

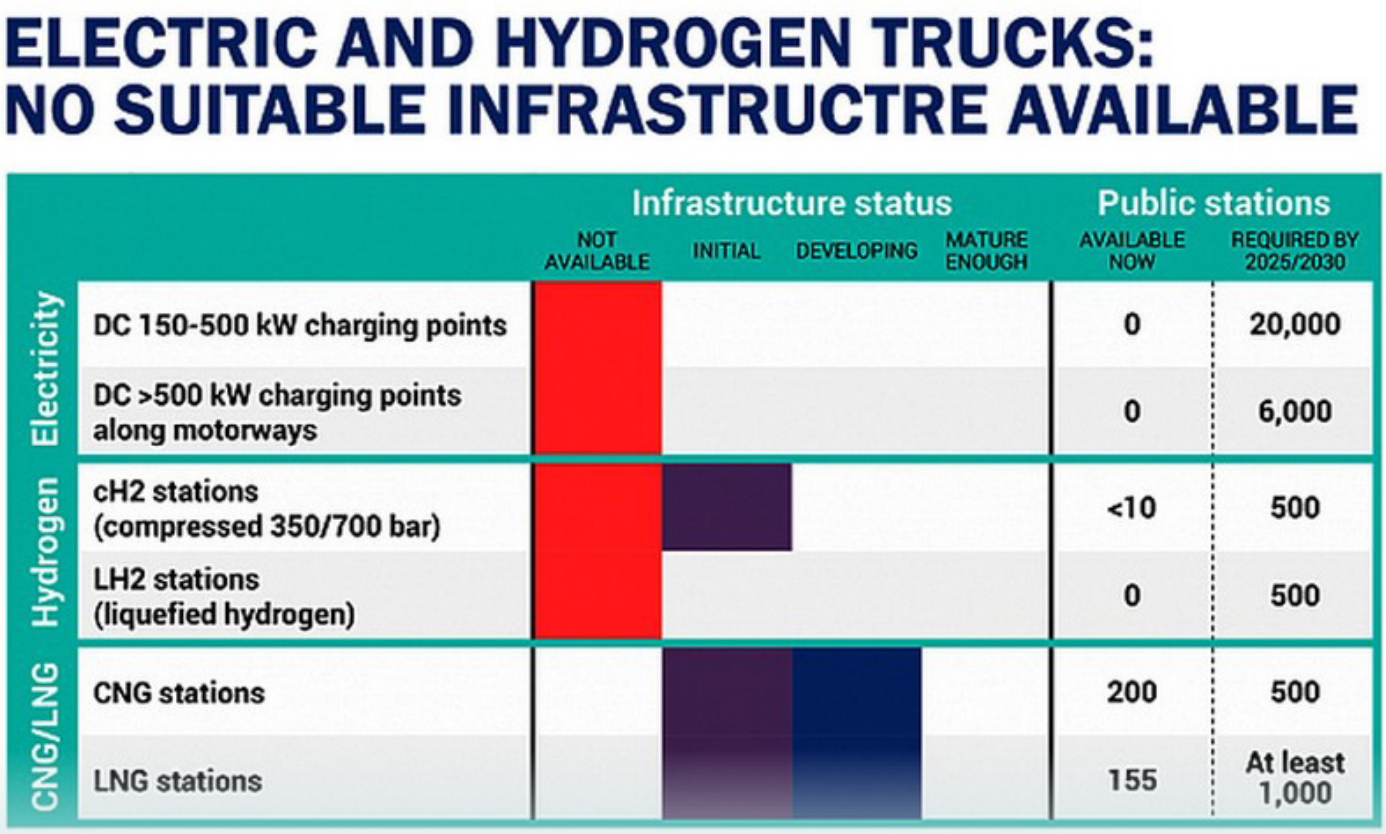
Evropské sdružení výrobců automobilů ACEA vzalo na vědomí závěrečnou dohodu o stanovení norem pro emise CO2 těžkých nákladních vozidel, k níž dospěli Evropský parlament, Evropská komise a vlády členských států. ACEA se nicméně obává příliš ambiciózních cílů, které byly pro nákladní automobily stanoveny: snížení emisí CO2 o 15 % do roku 2025 a o 30 % do roku 2030. Tyto cíle jsou velmi náročné zejména proto, že jejich implementace nezávisí pouze na automobilovém průmyslu a výchozí hodnota pro tyto cíle dosud není známa. Standard má vycházet z průměrné hodnoty emisí CO2 v roce 2019, která nebude vyhodnocena dřív než na jaře 2021!

Obavy členů ACEA vyplývají z naprostého nedostatku potřebné infrastruktury. V současné době neexistují žádné stanice pro nabíjení nebo doplňování vodíku pro nákladní vozidla a čerpacích stanic na zemní plyn (CNG i LNG) určených pro nákladní automobily je nedostatek. Požadavek je ještě naléhavější vzhledem k povinným prodejním kvótám pro kamiony s nulovými emisemi, které orgány EU odsouhlasily s platností od roku 2025.

Generální tajemník ACEA Erik Jonnaert Erik Jonnaert k tomu řekl: *„Zavedení limitů pro výrobce nákladních automobilů zcela ignoruje poptávku. Nemůžeme očekávat, že dopravci náhle začnou kupovat elektricky nebo jinak alternativně poháněná vozidla pokud to pro ně nebude obchodně zajímavé a dokud nebude možné tato vozidla snadno dobíjet na všech hlavních evropských dálničních tazích. Politici proto musejí urychleně jednat, aby zajistili, že kamiony s nulovými emisemi budou moci naši zákazníci skutečně kupovat a provozovat. Šokující je skutečnost, že pro dálkové kamiony není k dispozici ani jediné veřejné místo pro nabíjení, dokonce dosud neexistuje ani standard pro konektory.“*

Ekologičtí aktivisté tvrdí, že nákladní automobily přestože tvoří méně než 5 % vozidel na silnicích produkují 22 % emisí ze silniční dopravy.

Zástupci EU se shodli na kvótách u veřejných zakázek na nové autobusy. Do roku 2025 bude muset být *„čistých“* alespoň 25 % autobusů pořízených veřejnými orgány a do roku 2030 to bude minimálně 30 %. Mezi „čisté“ se řadí vozidla na elektřinu a stlačený či zkapalněný zemní plyn (CNG resp. LNG).



# Využitím LNG v dopravě lze snížit emise skleníkových plynů

Podle studie s názvem *„LNG - nový zdroj energie pro lodě a nákladní automobily? Fakta, trendy, výhledy"*, která byla zveřejněna v Berlíně, může zkapalněný zemní plyn (LNG) významně přispět k diverzifikaci paliv používaných v dopravě a snížit emise skleníkových plynů u lodí a těžkých nákladních vozidel. Studie byla zpracována společností Shell ve spolupráci s Německým střediskem pro letectví a kosmonautiku DLR a Technickou univerzitou v Hamburku TUHH.

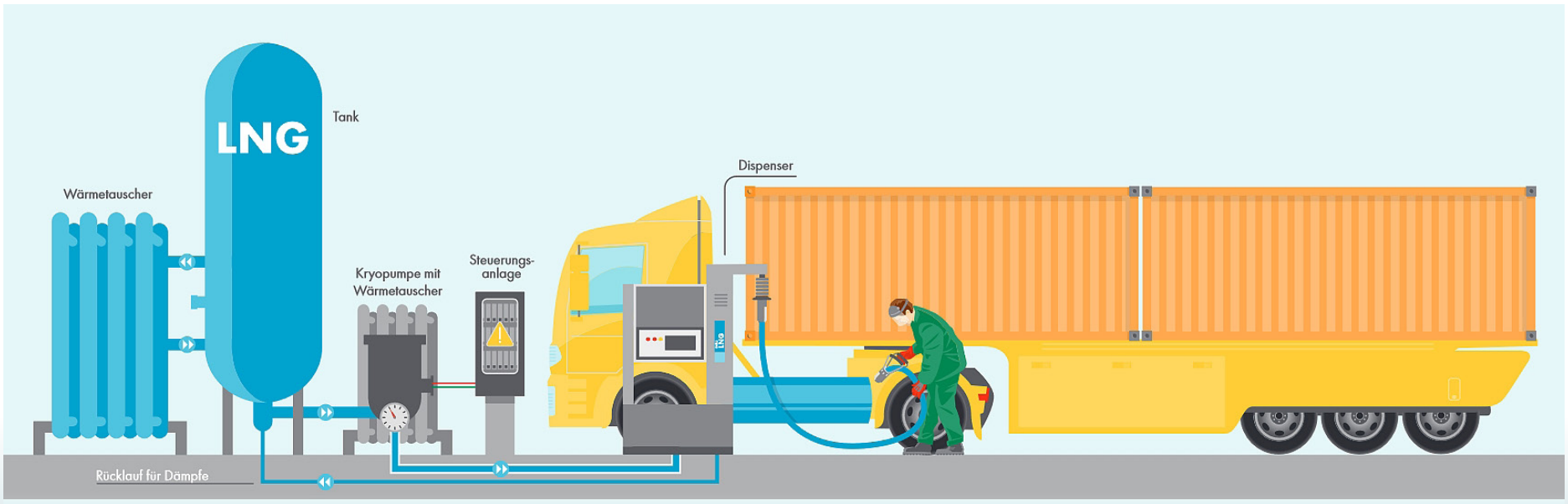
Ve srovnání s naftou se při spalování LNG uvolňuje až o 25 % méně CO2, až o 90 % méně oxidů dusíku (NOx) a téměř nulové množství oxidů síry a pevných částic. S ohledem na energetickou hustotu odpovídá 0,72 kg LNG paliva 1 l nafty.

*„V lodní dopravě vidíme velký potenciál LNG paliva zejména u kontejnerových lodí, které kvůli vysokým energetickým nárokům spotřebovávají poměrně hodně paliva. Nahrazení těžkých topných olejů zkapalněným zemním plynem by mohlo vést k významnému snížení emisí. V komerční silniční dopravě je LNG palivo obzvláště vhodné pro těžká nákladní vozidla jako náhrada motorové nafty,"* uvedl hlavní ekonom společnosti Shell v Německu Dr. Jörg Adolf.

V dopravě jsou hlavním zdrojem látek znečišťujících ovzduší lodě. Mezinárodní lodní doprava je zdrojem zhruba 3 % celosvětových emisí CO2. LNG se v současné době považuje za jedinou rozumnou a komerčně vyspělou alternativu k lodním palivům na bázi ropy.

V silniční dopravě je LNG palivo primárně vhodné pro použití v těžkých nákladních vozidlech. Za předpokladu, že do roku 2040 bude v EU jezdit 480 000 nákladních vozidel (17 %) na LNG, nahradí se celkem 11,5 miliardy litrů nafty. Dnes po silnicích jezdí 4000 nákladních vozů na LNG.

Rozšířením použití LNG by se emise skleníkových plynů v lodní dopravě mohly snížit o 132 milionů tun a v těžké nákladní silniční dopravě o 4,5 milionu tun. V případě 30% podílu Bio-LNG u nákladních vozidel by se emise snížily o dalších 20 %.



# Statistický souhrn o trhu s ojetými vozidly za rok 2018

Společnost Cebia provedla analýzu trhu s ojetými vozidly za rok 2018. Podle kvalifikovaných odhadů se prodalo o 2 % více ojetin než v roce 2017. Jejich počet dosáhl 765 000, z toho 177 117 vozů bylo dovezených ze zahraničí. Dovoz přitom rostl rychleji než prodej nových automobilů. Podíl dovezených vozidel starších 10 let činil 51,64 %. Většina ojetých vozů se prodává fyzickými osobami.

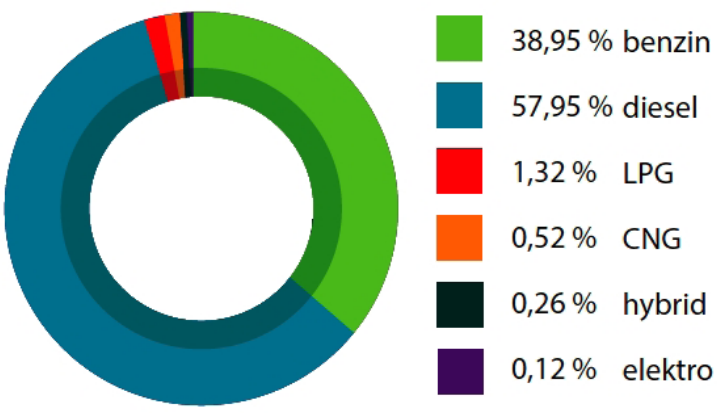
Z vozů, které byly dovezeny, mělo téměř 17 % prodejci deklarovaný německý původ. Jak Cebia již dříve zjistila, až třetina aut dovezených ze zahraničí má jiný než prodejcem uvedený původ což má zakrýt, že auto ve skutečnosti pochází z jižní Evropy či Balkánu.

Průměrná hodnota udávaná na tachometru loni dosahovala 157 000 km. Podíl aut se stočeným tachometrem v druhé polovině roku klesl na zhruba 37 %. Důvodem je větší nabídka zánovních vozů, u nichž ke stáčení tachometrů nedochází, a skutečnost, že si lidé začali vozy před koupí víc prověřovat, o čemž svědčí i statistiky využívání systému Autotracer. Třetím důvodem může být zvyšující se počet dovážených aut, u nichž nejsou k dispozici údaje z jejich historie. Podíl aut se stočeným tachometrem je přitom u dovážených aut větší než u tuzemských. Řada autobazarů kontroluje historii vozů v systému Autotracer a auta se stočeným tachometrem odmítá vykupovat.

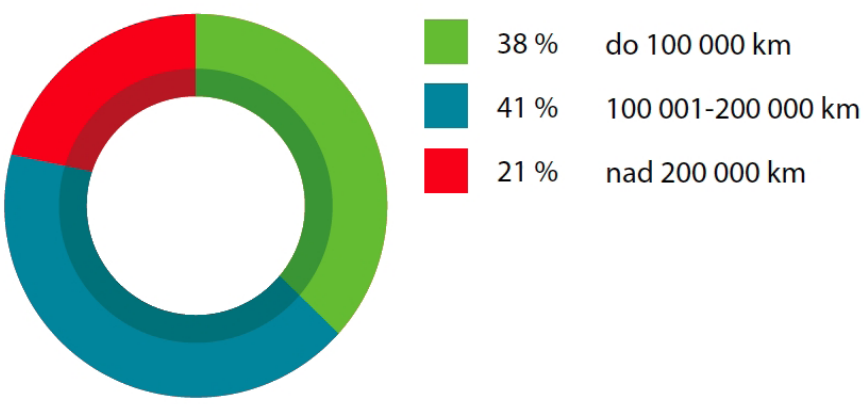
Průměrná cena ojetého vozu se v loňském roce zvýšila o 12 % na 226 500 Kč. Za jejím nárůstem lze spatřovat především zvyšující se nabídku zánovních vozů. Kupující, kteří byli ochotni za vůz zaplatit i více peněz, si jej i déle vybírali. Ojetiny se zážehovým motorem se prodávaly v průměru za 90 dní, se vznětovými motory o 20 dní déle.

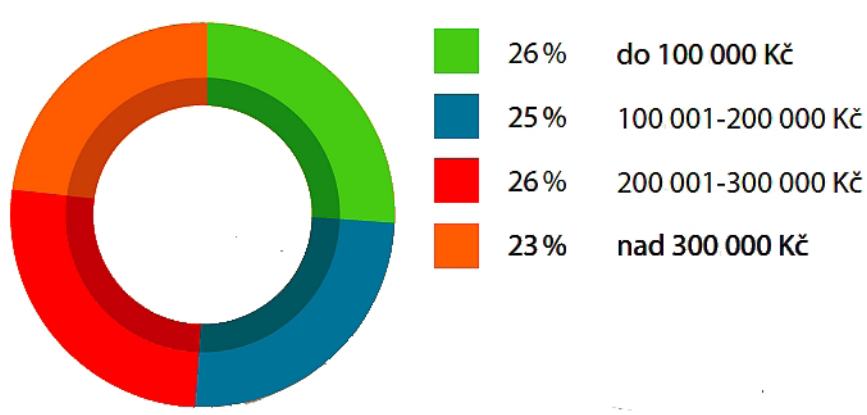
Z hlediska paliva převažoval opět podíl vznětových motorů (57,95 %). Podíl ojetin s motory na benzin tvořil 38,95 %. Přitom u nových vozů byl trend opačný. Na základě toho lze očekávat, že i u ojetin se bude podíl vozů se zážehovými motory zvyšovat. Vzhledem k tomu, že se jedná o celoevropský trend, nebude možné ojeté turbodiesely v budoucnu ani levně dovážet ze zahraničí a v následujících pěti letech může dojít k růstu jejich ceny.

Palivo




Udávaný stav km tachometru




Prodejní cena