10. týden 2023

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

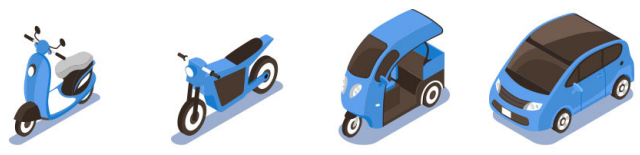
Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.

Auta je třeba navrhovat pro města, ne naopak

Mikromobily jsou nejekologičtější budoucností dojíždění ve městech. Uvádí to zpráva poradenské společnosti IDTechEx. Mikromobily jsou považovány za nízkonákladová vozidla pro každodenní dojíždění na krátké vzdálenosti nezapadající do tradičního konceptu vlastnictví automobilu.

Je třeba se zbavit modelu rozvoje měst orientovaného na dálnice a na místo toho upřednostnit snadné a pohodlné místní cesty. Většina cest autem je krátká a převáží jen jednu osobu. Nejvíc energie se vyplýtvá na vlastní hmotnost vozidla. Předimenzovaná vozidla jsou podle IDTechEx hlavní příčinou přetížení měst, znečištění ovzduší, plýtvání energií, materiálem a veřejným prostorem.

Vzhledem k tomu, že města všude na světě směřují k modelu dopravy s vysokou hustotou a nízkou rychlostí, řešení vyžaduje nový typ osobního vozidla. Jednou z možností



IDTechEx Research

	Electric scooter	Electric motorcycle	Electric three-wheeler	Electric microcar
Top speed (km/h)	40-80	80-200	50	40-100
Range (km)	60-120	100-200	100-200	150-200
Battery (kWh)	1-2	4-8	5-15	10-20
Motor power (kW)	0.5-4	>4	2-8	20-50
Weight (kg)	100-150	150-250	300-800	500-800
Cost (US$)	$800-$2,000	>$4,000	Varied	>$10,000

jsou mikromobily. Mikromobily jsou nejmenší čtyřkolová elektricky poháněná vozidla. Mají v neobsazeném stavu průměrnou hmotnost mezi 100 a 500 kg. V závislosti na místních předpisech se jejich maximální rychlost pohybuje od 25 do 90 km/h. Přitom za dostupnou cenu nabízejí víc prostoru a výkonu i lepší ochranu než dvoukolová a tříkolová vozidla.

Jsou považována za legální motorová vozidla, ale chybí jim standardizace a předpisy, které musí dodržovat výrobci automobilů. Vzhledem k tomu, že mikromobily jezdí po silnicích vedle běžných automobilů, je bezpečnost nejvyšší prioritou. Proto bude nutné mít víc předpisů, které stanoví bezpečnostní požadavky.

Co vede lidi k tomu, že dávají přednost veřejné dopravě před autem nebo koloběžce před chůzí? Vzdálenost sice hraje roli, ale základem rozhodnutí je vliv kultury mobility ve městě. Kultura mobility je preference způsobu, jakým se jednotlivci rozhodují cestovat. Tato preference vychází z kombinace faktorů, jako jsou sociální normy, městská krajina a dopravní infrastruktura. Místní kulturu mobility je důležité sledovat, protože naznačuje, jak se lidé rozhodnou pohybovat po městě. Pokud jde o zavádění mikroelektromobilů do měst, pochopení toho, jak vypadá kultura mobility, může překlenout propast mezi potřebami a přáními spotřebitelů a tím, co může nový segment mobility nabídnout.

Z technického hlediska je výroba mikromobilů snadná, takže je často vyrábějí malé firmy. Zájem o tuto kategorii ale projevily i některé automobilky, například Renault a Citroën (i pod značkou Opel).

více na
www.autoweek.cz

Místo Plzně USA

Jak informovala agentura Reuters, Volkswagen v očekávání získání dotace v rámci programu IRA pozastavuje plány na výstavbu závodu na výrobu akumulátorů ve východní Evropě. Pro výstavbu závodu v Severní Americe očekává dotace ve výši 10,5 miliardy USD z programu snižování

inflace IRA vyhlášeného presidentem Bidenem. Volkswagen předtím než bude pokračovat ve svých plánech v EU, čeká na reakci Evropy na americký balíček zákonů o snížení inflace ve výši 369 miliard dolarů. Člen představenstva Volkswagenu Thomas Schmall uvedl: *„Evropa riskuje, že kvůli atraktivním podmínkám, které nabízí IRA, prohraje závod o miliardy investic, o nichž se bude rozhodovat v příštích měsících a letech.“* Volkswagen v březnu 2021 uvedl, že v Evropě postaví šest tzv. gigatováren. Už bylo rozhodnuto o investicích v Německu, Švédsku a Španělsku. O jednu z dalších, která má být otevřena v roce 2027, se ucházejí Maďarsko, Polsko, Slovensko a Česká republika.

Víc k tématu na str. 13

VW zvyšuje evropský prodejní cíl pro elektromobily

Koncern Volkswagen chce v Evropě prodávat víc elektromobilů než dosud plánoval. V roce 2030 by mělo být nejméně 80 % všech vozidel značky registrovaných v EU plně elektrických. Předchozí cíl, představený v roce 2021, byl 70 %. Pro trhy v Číně a USA zůstává cíl 50 % elektromobilů oznámený v roce 2021. V roce 2022 Volkswagen vykázal celosvětový prodej 330 000 plně elektricky poháněných vozů, což ve srovnání s předchozím rokem představovalo zvýšení o 23,6 %. Bylo to necelých 10 % všech aut značky Volkswagen Osobní vozy. Volkswagen chce zvětšit prodej modelovou ofenzívou rodiny ID. Nedávno, mnohem dřív než je obvyklé, představil facelift kompaktního

ID.3. Elektrický protějšek Passatu ID.7 bude představen v příštích týdnech. Malé auto s cenou do 25 000 eur (590 000 Kč), vycházející z konceptu ID.Life, je plánováno na polovinu dekády. Od předání prvního ID.3 zákazníkovi v září 2020 dodala značka po celém světě více než 580 000 vozů z rodiny ID. Se 170 000 vozy dodanými v roce 2022 byl nejprodávanější model ID.4.

Další témata 10. týdne na autoweek.cz

Arkády Pankrác zahajují výstavu vozů značky Škoda

Překvapivý optimismus na trhu práce – ManpowerGroup index trhu práce pro 2. čtvrtletí 2023

Cesta k zákazu spalovacích motorů

Právě vyšlo únorové vydání magazínu Autoservis a mobilita. Přinášíme z něj úvodník. Magazín lze volně stáhnout na https:*//www.autoservismagazin.cz/projects/Banery/AS-bok/as-unor-2023/as-unor-2023.pdf.*

Schválení dohody o zákazu prodeje osobních automobilů a dodávek v Evropské unii od roku 2035 zvedlo velkou vlnu emocí. Nechybělo ani odsuzování europoslanců, kteří návrh schválili (aniž by se kdokoliv zajímal o ty, kteří se hlasování vyhnuli, třebaže také oni k výsledku významnou měrou přispěli). Opakovaná tvrdá kritika byrokratů *„Eurosajuzu z Bruselu"*, kteří nám opět nařizují další nesmysl, ovšem má dva aspekty, na něž se rádo zapomíná.

Zrod zákonů, jako je zákaz spalovacích motorů, má přesně stanovený postup. Na formulování jejich textu sice mají stále větší vliv nevládní organizace, jichž v Bruselu působí desítky, nicméně opakovaně se k němu vyjadřují i vlády jednotlivých zemí. Konečnou podobu zákazu musely schválit představitelé vlád všech členských zemí, přičemž v tomto případě se na schválení významnou měrou podílela česká vláda.

Na konci října loňského roku byla po dvou letech jednání navzdory ostré kritice ze strany automobilového průmyslu a varování mnoha vědců uzavřena dohoda mezi Evropským parlamentem, zastupovaným nizozemským europoslancem z centristické frakce Renew Janem Huitemou (ten po vystudování živočišné výroby rovnou nastoupil do Evropského parlamentu), a Radou EU, kdy vlády evropských zemí zastupovala česká vláda v pozici v té době předsedající země. Český ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela výsledek pochválil: *„Tato dohoda připraví půdu pro moderní a konkurenceschopný automobilový průmysl v EU."*

Hlasování v Evropském parlamentu už má být jen formálním stvrzením dřív dojednaného textu. Přesto v tomto případě nebyl výsledek zdaleka jednoznačný a pokud by velká část z těch, kteří se hlasování zdrželi nebo se jej nezúčastnili, hlasovala proti dohodě, mohl být dokonce opačný.

Je proto značně pokrytecké, když se nyní ministři mnoha zemí ozývají proti zákazu, který před několika měsíci jednohlasně schválily jejich vlastní vlády. Neméně zbytečné je i odsuzování poslanců, kteří hlasovali pro dohodu. Je třeba si připomenout, že hlasovali ve shodě s tím, jak se vyjadřovali už dřív, a že byli zvoleni v demokratických volbách. Je potřeba na to myslet při příštích volbách do Evropského parlamentu a uchazečům o místo europoslance dávat ty správné otázky. Pak se odpovědně rozhodnout – a především jít k volbám.

Nebo se musíme smířit s tím, že skutečně většina občanů touží po Evropě bez aut a automobilového průmyslu.

Nový Hyundai Kona s netradičním designem

Hyundai Kona první generace, který byl uveden na trh v roce 2017, patří mezi bestsellery této korejské automobilky v Evropě. Nová generace kompaktního SUV bude k dispozici jako čistě akumulátorová, plně hybridní i se spalovacím motorem. Díky rozvoru prodlouženému o 6 cm na 266 cm a délce zvětšené o 15 cm na 435 cm je vzadu víc místa pro nohy i nad hlavou. Kona nabízí zavazadlový prostor 466 l, při sklopených zadních sedadlech až 723 l. Dva displeje 12,3" slouží jako přístrojový panel a k ovládání informačního systému. Kona Electric bude k dispozici ve dvou výkonnostních verzích s akumulátorem 65,4 kWh nebo 48,4 kWh a elektromotorem o výkonu 160 kW nebo 115 kW. Umožní dojezd 490 km nebo

342 km. V Jižní Koreji je nová Kona k dispozici s motory 1,6 T-GDI/146 kW (198 k) nebo 2,0 l pracujícím s Atkinsonovým cyklem a poskytujícím výkon 110 kW (149 k). Kona Hybrid se speciálně odladěným 1,6 GDI má systémový výkon 104 kW (141 k).

Modernizovaná Honda Jazz Crosstar e:HEV

Honda Jazz Crosstar prošla oživením exteriéru zdůrazňujícím odolnější vzhled. V interiéru je upravená přístrojová deska a nový povrch obložení. Honda Jazz Crosstar má délku 4105 mm (rozvor náprav 2520 mm) a objem zavazadlového prostoru 304/844 l. Modernizovaný

Crosstar používá hybridní technologii Honda e:HEV sestávající ze dvou elektromotorů, úsporného zážehového motoru a automatické převodovky. Elektrický hnací motor má vyšší výkon o 10 kW (14 k), tedy 90 kW (122 k). U motor-generátoru vzrostl výkon o 8 kW na 78 kW (106 k). Zážehový motor 1,6 l získal 7 kW, takže dosahuje 79 kW (107 k). Kamera s širším úhlem a vyšším rozlišením umožňuje získávat lepší povědomí o okolí vozidla, zatímco systémy aktivní bezpečnosti byly přepracovány s cílem omezit rušení řidiče při běžné jízdě. Funkce asistentu při jízdě v dopravní zácpě snižuje zátěž řidiče v hustém provozu. Zahájení prodeje nových vozů Crosstar na evropských trzích vč. České republiky se plánuje na duben roku 2023. Cena je stanovena na 679 900 Kč.

Elektrická taxi LEVC v Londýně předstihla turbodiesely

V ulicích Londýna už jezdí víc elektrických taxíků LEVC (London Electric Vehicle Company) TX než turbodieselových TX4. TX, s pohonem revoluční technologií eCity, je nejmodernějším elektrickým taxíkem na světě a základním kamenem londýnské identity. Taxíky TX společnosti LEVC představují víc než 40 % oficiálních černých taxíků ve městě. V hlavním městě Spojeného království jich jezdí přes 6000. Taxi LEVC TX používá plně elektrický pohon doplněný o prodlužovač dojezdu (Range extender). Taxi TX je dobře přístupné vozidlo pro všechny cestující bez ohledu na věk nebo zdravotní postižení. Disponuje flexibilním prostorem pro až šest cestujících a jeho součástí je integrovaná rampa pro vozíčkáře – jedná se o jediný taxík svého druhu, který toto umožňuje.

LEVC kromě taxi a exkluzivních shuttlů nabízí i skříňová užitková vozidla VN5,

používající stejný technický základ a systém pohonu. Společnost LEVC je součástí Geely Group.

Akumulátory pro elektromobily

Kritickým problémem elektromobility budou akumulátory. Evropská unie

Akumulátory pro elektromobily

Kongo, Chile a další. Bez nich to zatím nepojede

Elektromobily mají potenciál významně snížit emise skleníkových plynů. Mají však i ekologicky problematickou stránku – baterie. Navíc se objevují analýzy, že už brzy může produkce akumulátorů pro elektromobily čelit nedostatku kritických surovin. Může se proti tomu Evropa pojistit? Nebo je jedinou cestou dekarbonizace „degresivní vývoj"?

Konec loňského roku proběhl pro automobilový průmysl v Evropské unii významný dva přelomových rozhodnutí: byl přijat (a letos v únoru schválen Evropským parlamentem) zákaz prodeje automobilů s pohonem produkujícím emise CO_2 od roku 2035 a byl zveřejněn návrh emisní normy Euro 7/VII. Poněkud stranou zájmu zůstal třetí předpis, který zásadním způsobem ovlivní další vývoj mobility v Evropě, a to nová pravidla EU pro akumulátory.

Kontrola uhlíkové stopy i etických norem

EU a kritické suroviny

Velké ambice, malá dostupnost

TREND & TECHNOLOGIE 37

pro ně připravuje velmi přísné předpisy a současně hrozí nedostatek základních surovin pro jejich výrobu.

V aktuálním čísle časopisu Český autoprůmysl vychází článek o akumulátorech pro elektromobily shrnující základní problematiku, která se týká jejich výroby, zdrojů surovin i recyklace. Na webu AutoSAP najdete celý text, který musel být pro tištěnou verzi poněkud zkrácen:

https://autosap.cz/topic/akumulatory-pro-elektromobily-kongo-chile-a-dalsi-bez-nich-to-zatim-nepojede/

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

Yutong jedničkou na evropském trhu elektrobusů

Společnost Yutong Bus se za rok umístila na prvním místě s 479 autobusy s elektrickým pohonem. Z údajů nizozemské společnosti Chatrou CME Solutions vyplývá, že podíl autobusů s nulovými emisemi na trhu v evropských městech dosáhl 30 %. Tržby společnosti Yutong v Evropě v roce 2022

meziročně vzrostly o 58 % ve srovnání s předchozím rokem a její podíl na trhu se zvýšil z 9,2 % v roce 2021 na 11,5 % v roce 2022. Společnost Yutong na evropský trh vstoupila v roce 2018 a vyvezla už celkem více než 2200 kusů do Polska, Dánska, Francie, Finska, Norska, Spojeného království, Itálie, Španělska, Portugalska, Bulharska, Islandu a dalších. Evropské země cíleně podporují veřejnou dopravu s nulovými emisemi a čínské autobusy v ekologické transformaci veřejné dopravy v Evropě hrají stále důležitější roli. Kromě Evropy se autobusy společnosti Yutong Bus používají ve více než 20 zemích a regionech po celém světě.

V elektromobilech trpí brzdy

Elektromobily se při technické kontrole projevují velmi odlišně. Ukazuje to hodnocení německé organizace TÜV. Kvůli akumulátoru má mnoho elektromobilů mnohem vyšší hmotnost než srovnatelné modely se spalovacími motory. To zatěžuje zejména odpružení náprav a především závady na brzdách se vyskytují častěji než je průměr. Jedním z důvodů je rekuperace brzdné energie. Ta odlehčuje brzdám, což může vést ke snížení koeficientu tření mezi brzdovými destičkami a kotoučem. TÜV proto doporučuje řidičům elektromobilů pravidelně intenzivně brzdit, aby se regenerovaly brzdové destičky a tím si zachovaly plný výkon. Do zprávy TÜV

Report 2023 byly zahrnuty výsledky 9,6 milionu technických kontrol. Ve třídě dvou – až tříletých vozů neuspěje při kontrole 5,3 % automobilů s významnými závadami bez ohledu na typ pohonu a po opravě musí znovu absolvovat kontrolu. V případě Tesly Model 3 první technickou prohlídkou neprošlo 8,9 % vozidel.

Škoda Auto obměnila dozorčí radu

Na březnovém zasedání dozorčí rady společnosti Škoda Auto byli poprvé přítomni dva nově jmenovaní členové dozorčí rady a tři zvolení zástupci zaměstnanců.

Patrik Andreas Mayer, člen představenstva společnosti Volkswagen odpovědný za oblast financí, byl od 1. února 2023 jmenován novým členem dozorčí rady společnosti Škoda Auto. Ve funkci vystřídal Prof. Dr. Jochema Heizmanna, bývalého člena představenstva koncernu Volkswagen.

Dirk Grosse-Loheide, vedoucí nákupu koncernu Volkswagen, vedoucí koncernového nákupu v rozšířeném výkonném výboru a člen

Patrik Andreas Maye

Dirk Grosse-Loheide

představenstva značky Volkswagen Osobní vozy odpovědný za nákup, byl od 1. března 2023 jmenován novým členem dozorčí rady společnosti Škoda Auto. Na této pozici navázal na práci Murata Aksela, člena představenstva společnosti MAN Truck & Bus SE.

V souladu s českým zákonem o obchodních korporacích je třetina z devíti členů dozorčí rady volena zaměstnanci společnosti. Na základě výsledku těchto voleb byli Jaroslav Povšík, Martin Lustyk a Miloš Kovář – zástupci odborů KOVO – zvoleni členy dozorčí rady společnosti Škoda Auto na čtyřleté funkční období, které začalo 15. ledna 2023.

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

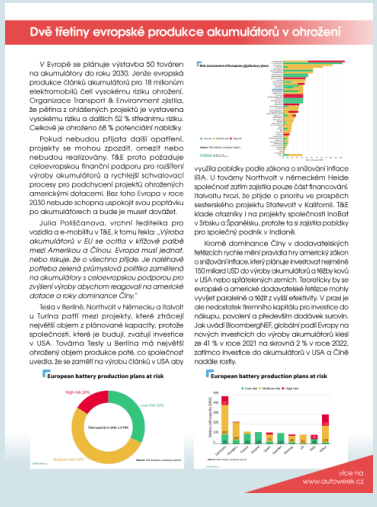
Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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

Co vlastně jsou syntetická paliva?

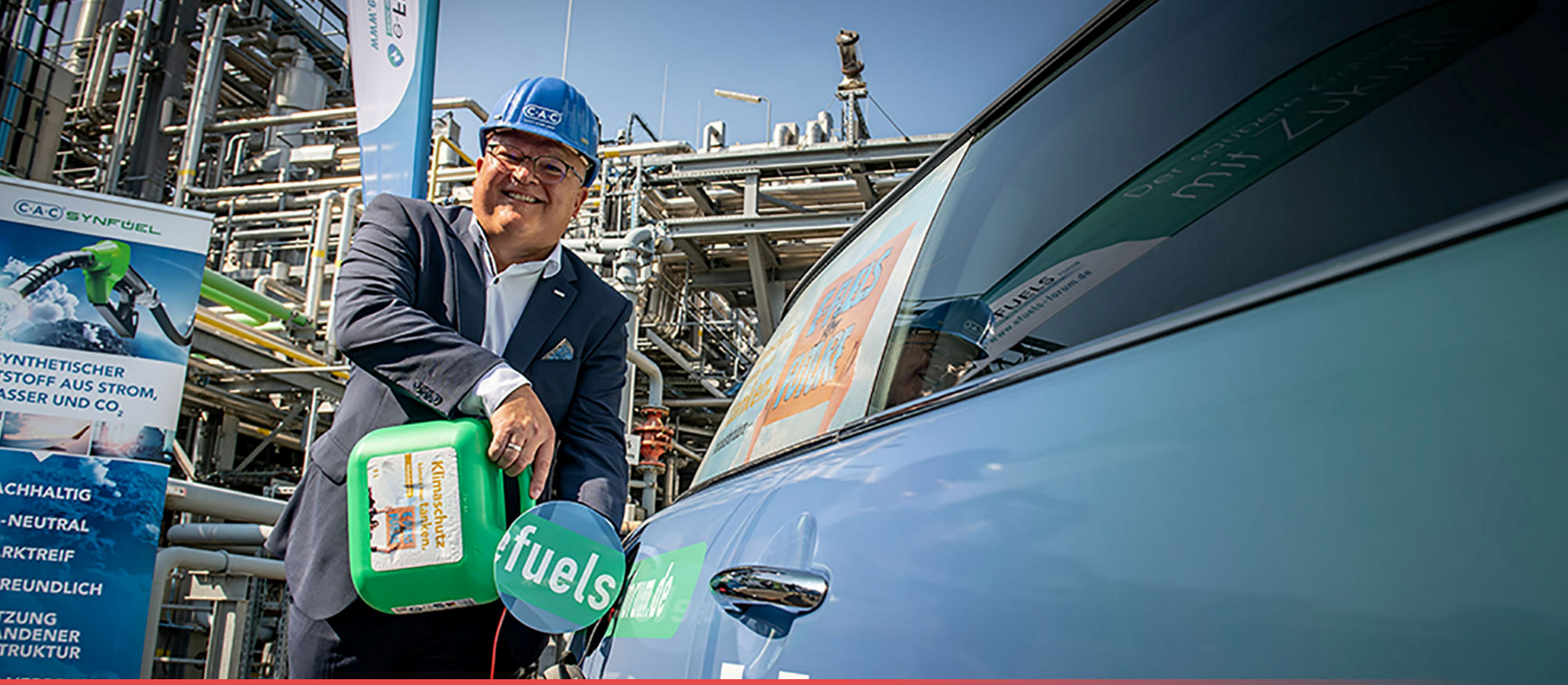
Německé ultimátum Evropské komisi

Zisk pro výrobce automobilů jen z nových technologií



Dvě třetiny evropské produkce akumulátorů v ohrožení

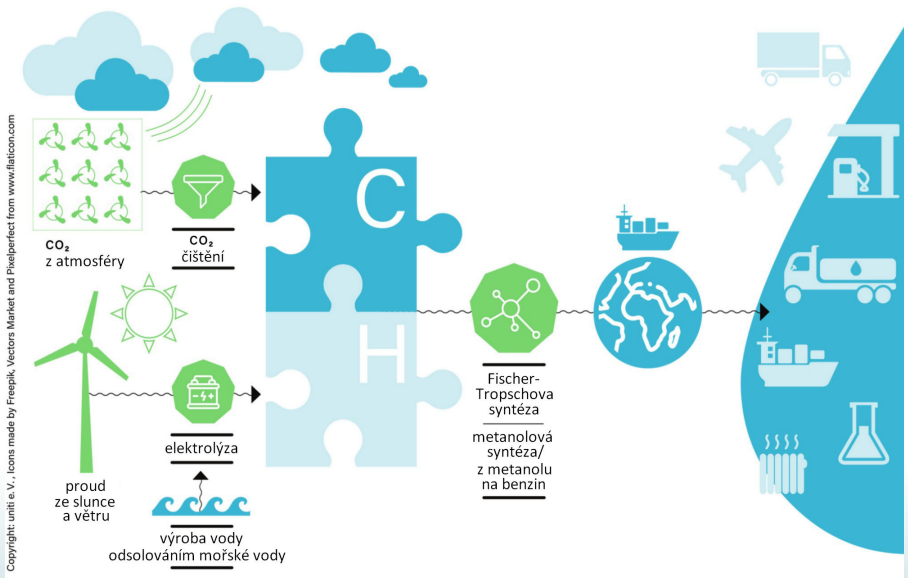
Celosvětový propad prodeje elektromobilů – dotace a daňové výhody vysychají



Co vlastně jsou syntetická paliva?

Syntetická paliva se vyrábějí syntézou zachycených emisí CO_2 a z vodíku, vyrobeného pomocí obnovitelných zdrojů elektřiny nebo elektřiny vyráběné bez emisí CO_2. Tato paliva při spalování v motoru uvolňují CO_2 do atmosféry. Idea je v tom, že tyto emise se rovnají množství, jaké bylo při výrobě paliva z atmosféry odčerpáno, takže palivo je z hlediska emisí CO_2 celkově neutrální.

Syntetická paliva lze používat v současných vozidlech s vnitřním spalováním a přepravovat je prostřednictvím stávajících logistických sítí pro fosilní paliva. Zastánci e-paliv tvrdí, že nabízejí cestu ke snížení emisí CO_2 ze stávajícího vozového parku osobních automobilů aniž by bylo nutné nahrazovat každé vozidlo elektrickým. Někteří politici, v čele s Fransem Timmermansem, ale tvrdí, že e-paliva by měla být vyhrazena pro těžko dekarbonizovatelná odvětví, jako jsou námořní a letecká doprava, která nemohou snadno fungovat na elektrický pohon s akumulátory.



Většina velkých výrobců automobilů jako na hlavní cestu ke snížení emisí CO_2 z osobních automobilů sází na elektromobily s akumulátory, což je již široce dostupné technické řešení. Dodavatelé a velké ropné společnosti však e-paliva hájí, stejně jako někteří výrobci automobilů.

Syntetická paliva se zatím nevyrábějí ve velkém. V roce 2021 byla v Chile otevřena první komerční výrobna na světě, kterou podporuje automobilka Porsche a jejímž cílem je vyrábět 550 milionů litrů ročně, což odpovídá asi 0,4 milionu tun. (Pro srovnání: v roce 2021 bylo v EU podle statistik Evropské komise spotřebováno 70,4 milionu tun pohonných hmot na bázi ropy).

Kritici zdůrazňují, že výroba e-paliv je velmi nákladná a energeticky náročná. Používání syntetického paliva v autě s vnitřním spalováním spotřebuje pětkrát víc elektřiny z obnovitelných zdrojů než provoz elektrického vozidla s akumulátorem. I zastánci této myšlenky připouštějí, že Evropa nebude mít dostatek volné obnovitelné energie pro výrobu syntetických paliv ve velkém měřítku.

Německé ultimátum Evropské komisi

Vítejte na stránkách nejnovějšího přehledu zpráv Euractivu o mobilitě z celé Evropy.

Týden je v politice opravdu dlouhá doba. Na začátku minulého týdne se zdálo, že schválení zákona EU o emisních normách CO2, který zahrnuje faktický zákaz prodeje vozidel se spalovacími motory od roku 2035, je na nejlepší cestě. Dnes je vše jinak. Schůzka k ratifikaci legislativního návrhu, považovaná za pouhou formalitu, byla zrušena. Nový termín zatím nebyl navržen.

Načasování obratu na samém konci legislativního procesu je bezprecedentní. Důvodem porušení legislativní tradice je rozpor ve stále nestabilnější německé vládní koalicí. Přestože Německo na zasedání Rady vloni dohodu podpořilo, strana FDP se začala obávat, že nezávazná klauzule, obsažená v textu, nebude stačit k tomu, aby zaručila záchranu spalovacích motorů používajících syntetická paliva. V obavách, že by je pravicoví rivalové z CDU mohli vykreslit jako stranu, která umožnila EU zničit spalovací motory, tento symbol německé technické vyspělosti, začali jednat.

Ministr dopravy Volker Wissing oznámil, že FDP dohodu nepodpoří pokud Evropská komise nepřijde s ujištěním, že předloží návrh, jak lze syntetická paliva využít ke splnění cíle nulových emisí CO_2. Podle koaličních pravidel, pokud se vládní strany nedohodnou na podpoře opatření, musí se Německo při hlasování v EU zdržet.

Poté, co Německo svou podporu odvolalo, začaly být odvážné další země a učinily totéž. Nejnovějším konvertitou se stala Česká republika, tedy země, která dohodu s Evropským parlamentem vyjednala.

Požadavek Německa, aby Komise předložila návrh o syntetických palivech, staví exekutivu EU do obtížné situace. Je ale pravděpodobné, že Komise poskytne nějakou formu záruky, aby zajistila bezpečné přijetí této legislativy. Místopředseda Komise Timmermans akrobaticky zdůvodní postoj, který sám dříve odsoudil. Může si ale zachovat tvář když příslib jednání o e-palivech odůvodní jako součást závazku Komise k technologické neutralitě a prostředek k uklidnění obav průmyslu.

Závažnější a v konečném důsledku škodlivější je dojem, že Komise může být silným členským státem donucena k prohlášením, která si nepřeje učinit. Poslední kapitola ságy o zákazu spalovacích motorů tak oživí dojem, že ačkoli je EU klubem rovných, někteří členové jsou si rovnější. Zdá se, že Komise nemá jinou možnost než ustoupit požadavkům Berlína. Těžko půjde skrýt obraz největšího členského státu Unie, který přinutil Komisi, aby se podřídila jeho vůli.

Zisk pro výrobce automobilů jen z nových technologií

Konzultační firma Boston Consulting Group ve své analýze předpokládá, že téměř veškerý růst v automobilovém průmyslu bude v roce 2035 pocházet z oblastí elektromobility, autonomního řízení, softwaru a služeb mobility. Se spalovacími motory to podle ní vypadá bledě.

Podle analytiků Boston Consulting Group (BCG) bude automobilový průmysl a jeho dodavatelé ještě několik let muset investovat do nových technologií a obchodních modelů než budou moci generovat stabilní zisk. Transformace automobilového průmyslu na pohony méně poškozující klima a zvyšující se síťové propojení vyžaduje obrovské výdaje. Analytici BCG jsou nicméně přesvědčeni, že se to nakonec vyplatí i z ekonomického hlediska.

Podle BCG by spojení jednotlivých, stále více autonomně řízených vozů se zbytkem dopravní infrastruktury mohlo vytvořit nové *„superodvětví"*. Konzultanti BCG analyzovali vyhlídky pro osobní automobily a lehká užitková vozidla a počítají do poloviny příští dekády s celkovým objemem prodeje až 8,3 bilionu USD a celkovým ziskem ve výši 524 miliard USD.

Boston Consulting Group (BCG) se domnívá, že automobily se spalovacími motory to budou mít s největší pravděpodobností stále těžší. Konvenční vznětové a zážehové motory, na jejichž komponenty a technologii výroby se často specializují zejména menší dodavatelé, podle očekávání BCG už de facto nemají budoucnost. Konzultanti BCG se domnívají, že dosavadní zisk v této tradiční oblasti včetně plug-in hybridů by do roku 2035 mohl klesnout o 60 %.

Experti BCG ve své analýze předpokládají, že téměř veškerý růst odvětví v roce 2035 bude pocházet z oblastí e-mobility, autonomního řízení, softwaru a dopravních služeb. Přestože v krátkodobém horizontu bude zisková marže ještě klesat, v dlouhodobém horizontu ji odhadují v průměru na 6,3 %.

Firmy evropského automobilového průmyslu si podle této analýzy musí pospíšit, aby v perspektivních oborech neztratily kontakt s Čínou a USA. BCG právě v těchto dvou zemích očekává většinu dalších obchodních příležitostí, zatímco v Evropě pravděpodobně dojde k mírnému poklesu zisku.

více na
www.autoweek.cz

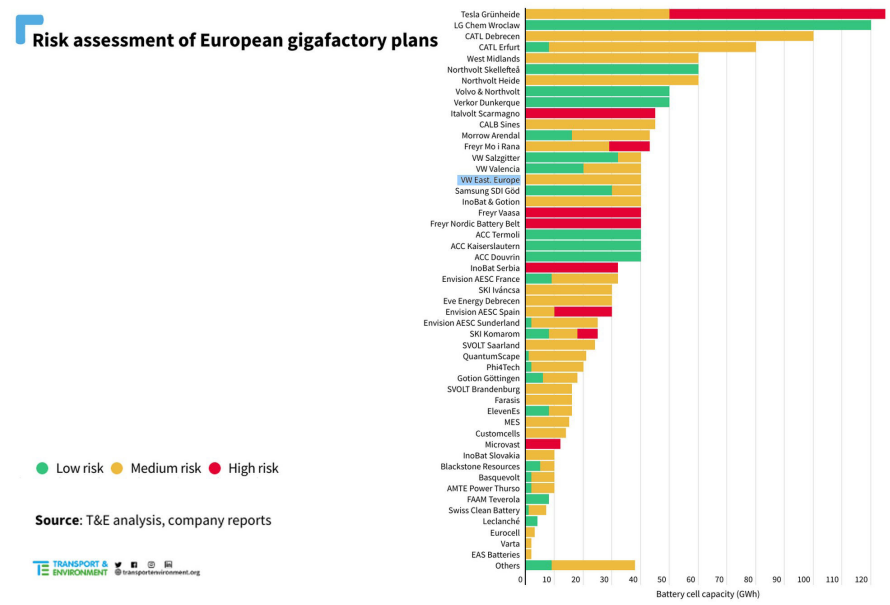
Dvě třetiny evropské produkce akumulátorů v ohrožení

V Evropě se plánuje výstavba 50 továren na akumulátory do roku 2030. Jenže evropská produkce článků akumulátorů pro 18 milionům elektromobilů čelí vysokému riziku ohrožení. Organizace Transport & Environment zjistila, že pětina z ohlášených projektů je vystavena vysokému riziku a dalších 52 % střednímu riziku. Celkově je ohroženo 68 % potenciální nabídky.

Pokud nebudou přijata další opatření, projekty se mohou zpozdit, omezit nebo nebudou realizovány. T&E proto požaduje celoevropskou finanční podporu pro rozšíření výroby akumulátorů a rychlejší schvalovací procesy pro podchycení projektů ohrožených americkými dotacemi. Bez toho Evropa v roce 2030 nebude schopna uspokojit svou poptávku po akumulátorech a bude je muset dovážet.

Julia Poliščanova, vrchní ředitelka pro vozidla a e-mobilitu v T&E, k tomu řekla: *„Výroba akumulátorů v EU se ocitla v křížové palbě mezi Amerikou a Čínou. Evropa musí jednat, nebo riskuje, že o všechno přijde. Je naléhavě potřeba zelená průmyslová politika zaměřená na akumulátory s celoevropskou podporou pro zvýšení výroby abychom reagovali na americké dotace a roky dominance Číny.“*

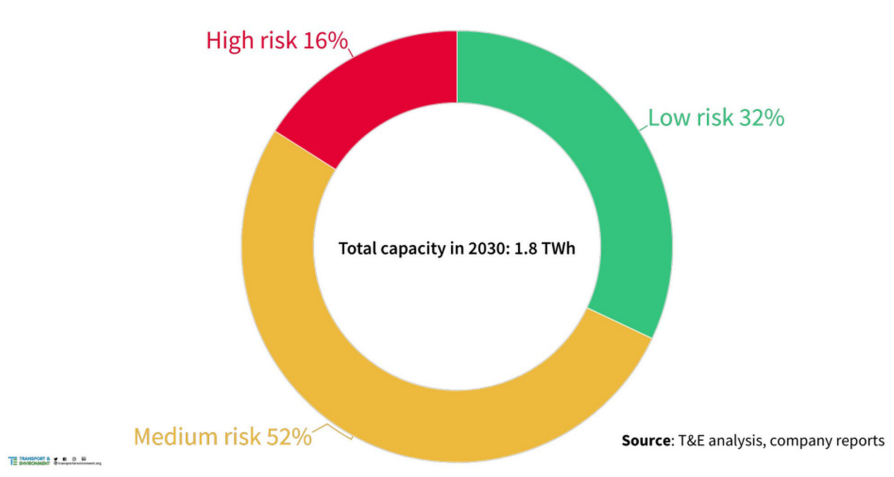
Tesla v Berlíně, Northvolt v Německu a Italvolt u Turína patří mezi projekty, které ztrácejí největší objem z plánované kapacity, protože společnosti, které je budují, zvažují investice v USA. Továrna Tesly u Berlína má největší ohrožený objem produkce poté, co společnost uvedla, že se zaměří na výrobu článků v USA aby



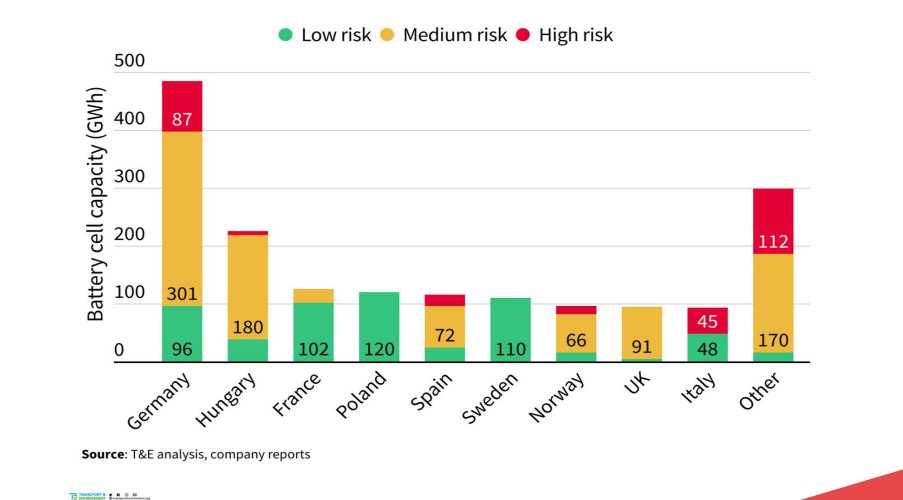
využila pobídky podle zákona o snižování inflace IRA. U továrny Northvolt v německém Heide společnost zatím zajistila pouze část financování. Italvoltu hrozí, že přijde o prioritu ve prospěch sesterského projektu Statevolt v Kalifornii. T&E klade otazníky i na projekty společnosti InoBat v Srbsku a Španělsku, protože ta si zajistila pobídky pro společný podnik v Indianě.

Kromě dominance Číny v dodavatelských řetězcích rychle mění pravidla hry americký zákon o snižování inflace, který plánuje investovat nejméně 150 miliard USD do výroby akumulátorů a těžby kovů v USA nebo spřátelených zemích. Teoreticky by se evropské a americké dodavatelské řetězce mohly vyvíjet paralelně a těžit z vyšší efektivity. V praxi je ale nedostatek firemního kapitálu pro investice do nákupu, povolení a především dodávek surovin. Jak uvádí BloombergNEF, globální podíl Evropy na nových investicích do výroby akumulátorů klesl ze 41 % v roce 2021 na skrovná 2 % v roce 2022, zatímco investice do akumulátorů v USA a Číně nadále rostly.

European battery production plans at risk



European battery production plans at risk



více na
www.autoweek.cz

Celosvětový propad prodeje elektromobilů: dotace a daňové výhody vysychají

Výtah z textu Milana Smutného na jeho blogu.

Zatímco vedení EU řeší, jako zlomit odpor některých zemí proti zákazu registrace nových aut se spalovacími motory od roku 2035, prodej elektromobilů, které mají konvenční auta nahradit, kolabuje. Odmítnutí vlád Německa a dalších zemí podepsat zákaz na Radě Evropské unie je první porážkou stoupenců extremistické, ekonomicky zničující zelené tranzice v bezuhlíkovou EU.

Podle průzkumu Rystad Energy se v lednu na celém světě prodalo pouze 672 000 EV, což je polovina prodeje v prosinci 2022. Podíl elektromobilů na trhu se propadl na 14 % z prosincových 23 %. Je to důsledek skutečnosti, že většina států už není schopna motivovat nákupy EV daňovými úlevami a dotacemi. Prodej EV v Německu se v lednu oproti roku 2022 propadl o třetinu a tržní podíl v zemi se snížil na pouhých 15 % když v prosinci 2022 tvořily 55 % všech prodaných vozů. Ve Velké Británii se podíl elektromobilů meziměsíčně snížil na polovinu ze 40 % na 20 % a v Nizozemsku z 50 % na 24 %.

Výrobci automobilů se tak dostávají do pasti politiky nařízené regulace a dekarbonizace, která je dovedla k obrovským investicím do elektromobility. Ty hrozí proměnit se v těžkou ztrátu, protože plány na milionové prodeje drahých elektroaut se setkávají s tvrdou realitou.

Německý ministr financí za liberální FDP Christian Lindner prohlašuje, že německý státní rozpočet má potřebnější položky než subvencovat nákupy elektrických aut bohatým Němcům. Očekává se, že již v lednu 2023 prudce snížené německé dotace příští rok zcela skončí, až se vyčerpá rozpočet na podporu nákupu EV. Pak nastane střet s tvrdou realitou trhu.

Státní podnik ČEPS zveřejnil alarmující předpověď, že už v roce 2025 se ČR stane z dosud exportující země dovozcem elektrické energie. Jenže odkud a za kolik, zda-li vůbec? Německý ministr hospodářství a ochrany klimatu za Zelené Robert Habeck už odsouhlasil, že v případě deficitu elektřiny budou mít čtyři tamní správci sítě právo odpojit elektromobily a tepelná čerpadla dálkově od napájení proudem. S regulací na straně spotřebitelů počítá také ČEPS.

Německo přitom nadále sveřepě trvá na odchodu od jádra, uhlí a od roku 2035 od zemního plynu. Vše mají zachránit občasné zdroje energie (OZE). V roce 2035 už má mít Německo energetickou kapacitu ze 100 % pokrytu OZE. Na realizaci těchto fantasmagorických plánů má podstatnou část technologie dodat Čína. Sama Čína v roce 2022 uvedla do provozu v uhelných elektrárnách novou kapacitu 106 GW, tedy v průměru dvě velké nové tepelné elektrárny každý týden. Tím eliminovala všechny projekty pro zmírnění emisí CO_2 na Západě. Čína také staví jaderné i solární a větrné zdroje, ke zprovoznění se blíží první malý modulární jaderný reaktor. Protože Čína ví, že bez stabilní, bezpečné a cenově dostupné energie ve všech formách se nemůže rozvíjet.

více na
www.autoweek.cz