10. týden 2019

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

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

Škoda Vision iV: předzvěst elektricky poháněného vozu

Studie Vision iV je předzvěstí budoucí rodiny vozů Škoda s čistě elektrickým pohonem. Je prvním vozem značky postaveným na modulární platformě pro elektromobily (MEB) koncernu Volkswagen. Zásadní pro značku Škoda je skutečnost, že tento vůz byl navržen v Mladé Boleslavi a že se, na rozdíl od vozů značek Volkswagen, Audi a Seat, vytvořených rovněž na platformě MEB, nebude vyrábět v novém centru elektromobility ve Cvikově ale v Mladé Boleslavi.

Koncept zaujme pro vozy Škoda typickým prostorným interiérem. Délka vozu je 4665 mm, rozvor náprav 2765 mm a objem zavazadlového prostoru 550 l. Originální výraz vozu dodává horizontální světelná lišta procházející přes masku chladiče po celé šíři vozu a spojující světlomety LED-Matrix.

O bezemisní pohon všech kol se starají dva trakční elektromotory s celkovým systémovým výkonem 225 kW (306 k) - jeden na přední a druhý na zadní nápravě. Plochý lithio-ionový akumulátor je v podlaze. Má kapacitu 83 kWh a umožňuje dojezd až 500 km (podle WLTP).

Vůz se umí orientovat v prostoru díky laserovým skenerům, radarovým senzorům a kamerám. Umí jezdit i autonomně nebo automaticky zaparkovat. Rozsáhlé možnosti konektivity umožňují přímou komunikaci s jinými řidiči, vozy a infrastrukturou. Stálé připojení k internetu pomocí sítě 5G umožňuje používání mobilních online služeb Škoda, jakými jsou například Infotainment Online a Care Connect. Služby Care Connect zahrnují i Proaktivní servisní službu a Služby vzdáleného přístupu k vozu (Remote Access) přes aplikaci Škoda Connect App nebo webový portál Škoda Connect.

Infotainment kromě ovládání gesty a hlasem umožňuje řidiči a spolujezdci propojit si chytré telefony s funkcemi ovládání. Digitální klíč umožňuje otevírat a nastartovat vůz chytrým telefonem.

Nečekaná hvězda autosalonu: Alfa Romeo Tonale

Alfa Romeo do poslední chvíle utajila koncept Tonale, který se okamžitě po svém odhalení stal jednou z největších atrakcí letošního autosalonu v Ženevě. Tonale se velikostí řadí pod úspěšný crossover Stelvio ale nejedná se o jeho zmenšeninu.

Koncept využívá novou plug-in hybridní pohonnou jednotku. Ačkoli Alfa Romeo o systému pohonu neposkytla žádné podrobnosti, mnohé ale napovídá premiéra dvou vozů Jeep - Renegade a Compass s pohonem 4x4 eAWD zajištěným elektromotorem u zadní nápravy doplňujícím zážehový motor 1,3 l turbo s celkovým největším výkonem systému 176 kW (240 k).

Alfa Romeo sice zatím tají plánovaný termín uvedení tohoto modelu na trh,

z podoby konceptu, zejména zpracování interiéru, je zřejmé, že je hodně blízko sériové podobě, takže by se doba čekání na atraktivní novinku měla počítat spíš v měsících než letech.

Prostor i pro buggy

Volkswagen na ženevském autosalonu ukazuje, co všechno umožňuje speciální koncernová platforma pro elektromobily MEB. Kromě vozidel pokrývajících nejdůležitější segmenty trhu i zábavu s vozy, které lze vyrábět i v sérii 20 000 nebo 30 000 kusů. ID Buggy s elektrickým pohonem zadních kol nabídne řidičské zážitky srovnatelné s tím, co přinášely plážové buggy ze 60. a 70. let stavěné s využitím základu z modelu Brouk. Volkswagen tímto konceptem chce ukázat, že jeho cílem není stavět elektricky poháněná auta jen pro bohaté, ale chce nabízet vozidla dostupná pro všechny. Všechny potřebné komponenty pro výrobu ID Buggy jsou dostupné, takže by mohla být teoreticky reálná produkce v omezeném počtu kusů. Dvoumístnou buggy s délkou 4063 mm a rozvorem náprav 2650 mm pohání trakční elektromotor o výkonu 150 kW (204 k) s točivým momentem 310 N.m.

Toyota má dvě speciální Corolly

Toyota na ženevském autosalonu 2019 představují dvě nové varianty modelu Corolla – Corolla GR Sport a Corolla Trek, obě s hybridním pohonem s motory o objemu 1,8 nebo 2,0 l.

Corolla Trek reaguje na rostoucí oblibu crossoverů a robustněji vyhlížejících kompaktních vozů. Je navržena ve spolupráci s výrobcem jízdních kol Trek Bicycle pro aktivní život a výpravy do přírody a bude se nabízet výhradně v karosářské variantě Touring Sports. Má o 20 mm větší světlou výšku a prvky ve stylu crossoveru. Začne se prodávat v srpnu 2019.

Corolla GR Sport je po Yarisu druhým modelem, který obohatí evropskou nabídku o tento typ sportovně laděných verzí. Bude k dispozici s karoseriemi hatchback a Touring Sports. Vychází z výbavy Executive, kterou doplňují atraktivní stylistické prvky vč. difuzoru na zádi. Prodej začne v lednu 2020.

Plug-in hybridní Jeepy Renegade a Compass

Jeep na autosalonu v Ženevě představuje dvojici svých SUV Renegade a Compass v off roadové podobě Trailhawk poprvé i ve verzích s plug-in hybridním pohonem. V ryze elektrickém režimu umožňují dojezd až 50 km.

Elektromotor pracuje v součinnosti s novým zážehovým motorem 1,3 turbo. Největší kombinovaný výkon může být až 176 kW (240 k). Díky spolupráci s elektromotorem umožňuje dosáhnout rychlení z 0 na 100 km/h za 7 s při emisích CO2 méně než 50 g/km. Díky systému pohonu všech kol eAWD je pohon zadní nápravy zajišťovaný elektromotorem, čímž se zlepšily i off-roadové schopnosti, protože je k dispozici větší točivý moment elektromotoru.

Výroba plug-in hybridní verze Renegade začne v italské továrně Melfi ještě v tomto roce a Compass PHEV bude následovat počátkem roku 2020. Výroba Compassu se přesune z mexické Toluky do Melfi, kde je volná kapacita po ukončení produkce Fiatu Punto.

Světová premiéra Mercedes-Benz Concept EQV

Mercedes-Benz v Ženevě ukázal elektrifikovanou budoucnost v podobě konceptu prvního prémiového MPV na světě využívajícího plně elektrický pohon. Premiéra sériové podoby tohoto vozu se plánuje na zářijový autosalon IAA ve Frankfurtu. Koncept EQV je součástí vývoje nově vytvořené značky EQ, kterou Mercedes-Benz uvedl v roce 2016.

V konceptu EQV Mercedes-Benz kombinuje bezemisní mobilitu s maximální funkcionalitou a flexibilitou. Při vybavení šesti jednotlivými sedadly proto poslouží Koncept EQV jako reprezentativní shuttle pro VIP přepravu. Další varianty konfigurace sedadel přetvářejí vůz v praktický rodinný automobil nebo k přepravě volnočasového vybavení. Vůz lze vybavit sedmi či osmi místy k sezení.

Pohonnou jednotku eATS o výkonu 150 kW napájí lithio-ionový akumulátor o kapacitě 100 kWh zajišťuje dojezd až 400 km. Díky instalaci akumulátoru pod podlahou není omezen vnitřní prostor.

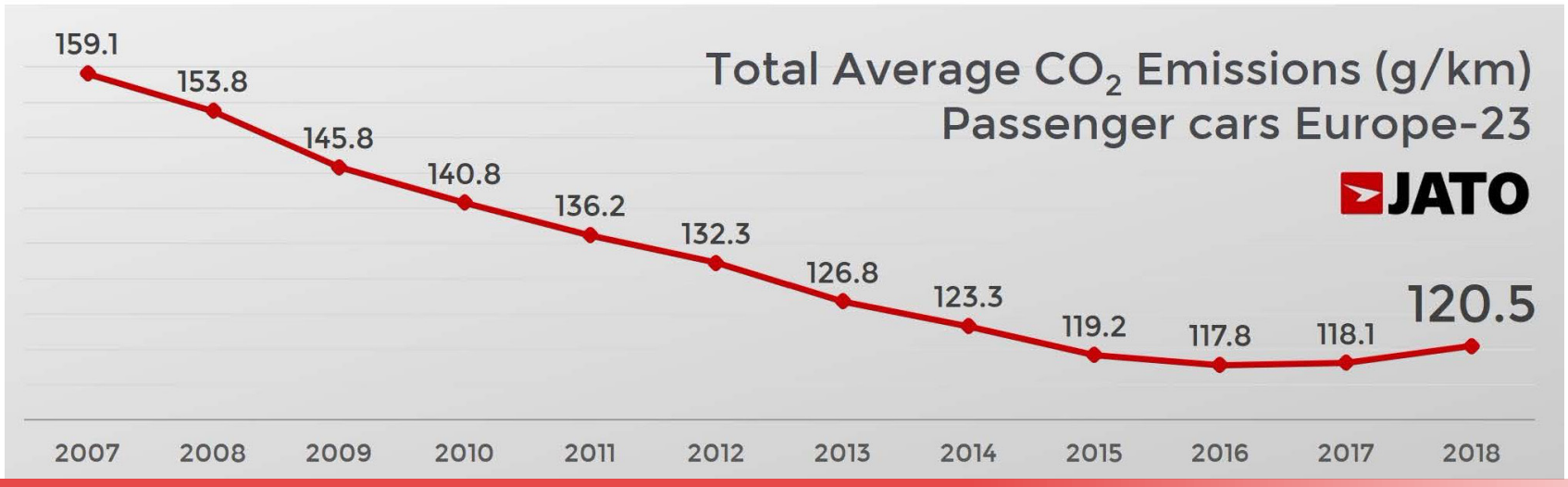
Německým automobilkám prý hrozí miliardová pokuta

Výbor pro ochranu hospodářské soutěže Evropská komise má podle německého tisku v úmyslu pokutovat společnosti Daimler, BMW a Volkswagen každou až do výše 1 miliardy eur za dohodu

o snižování efektivity systémů filtrace výfukových plynů. Údajně se dohodly na zmenšení velikosti nádrží na roztok močoviny AdBlue, která pomáhá při snižování emisí oxidů dusíku u vznětových motorů, a na tom, že u zážehových motorů nebudou používat filtry ke snížení emisí jemných částic.

BMW obvinění v německém tisku odmítlo komentovat, Daimler a Volkswagen uvádějí, že spolupracují s evropskými orgány a požádaly o postavení spolupracujícího svědka.

Podle předpisů EU společnosti, které by se dopustily porušování kartelových pravidel, mohou čelit pokutě až do 10 % svého celkového ročního příjmu. Zahájení řízení ale ještě neznamená, že Evropská komise zjistila nějaké porušení předpisů.



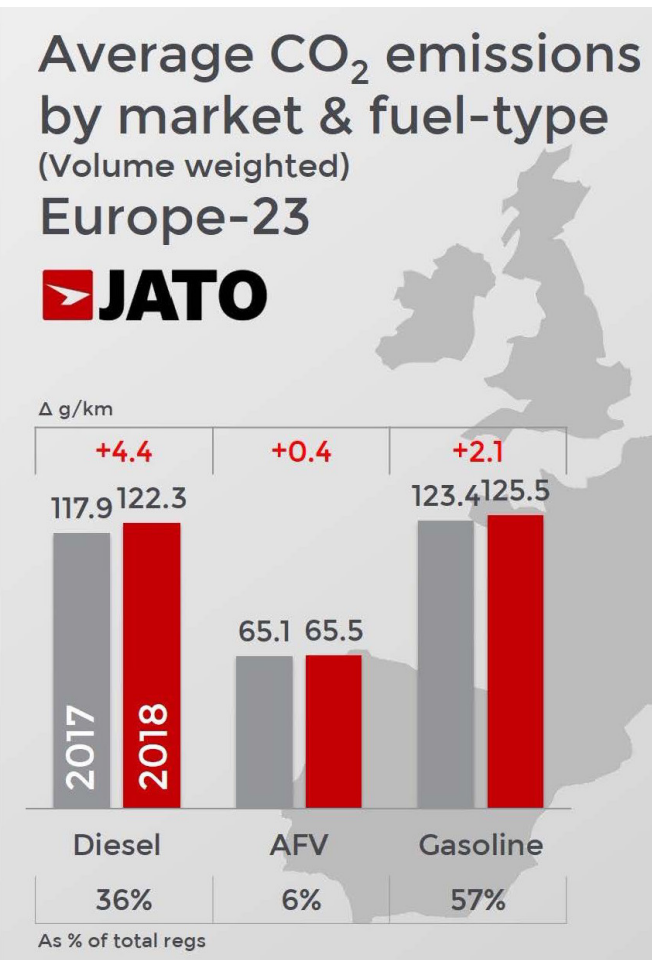
Emise CO2 v Evropě už překročily stav z roku 2014

Společnosti JATO Dynamics analyzovala emise CO2 u nových automobilů v Evropě. Přechod z nafty na benzin urychlil negativní trend. Celkový průměr emisí CO2 v Evropě se v roce 2018 u nově registrovaných automobilů zvýšil o 2,4 g/km na 120,5 g/km, což je nejvíc za poslední čtyři roky, přičemž průměrné emise CO2 se zvýšily ve 20 z 23 analyzovaných zemí. Jen tři vykázaly zlepšení: Norsko, Nizozemsko a Finsko. Nejhorší výsledek byl zaznamenán ve Velké Británii.

S rostoucím negativním vnímáním vznětových motorů veřejností v kombinaci s novými předpisy v roce 2018 poklesla poptávka po vozidlech jezdících na naftu o 18 %. Analytik společnosti JATO Felipe Munoz k tomu poznamenal: *„Zvýšení emisí CO2 je špatnou zprávou pro vlády. Namísto pohybu vpřed se vracíme v čase, když se hodnoty v oblasti emisí stále zhoršují."*

Celková hodnota emisí CO2 se od roku 2007 postupně snižovala, avšak v roce 2016 došlo ke zpomalení, když se růst prodeje vozidel se vznětovými motory zpomalil. Tento trend se potvrdil v roce 2017 s prvním průměrným zvýšením emisí CO2 po 20 letech o 0,3 g/km při 8% poklesu poptávky po turbodieselech. V loňském roce došlo k ještě většímu rozdílu mezi poptávkou po vznětových motorech (-18 %) a růstem emisí CO2 (+2,4 g/km).

Průměrné emise u vozů jezdících na naftu byly i nadále nižší než u jejich protějšků jezdících na benzin (3,2 g/km). Munoz to vysvětluje: *„Pozitivní účinek vznětových motorů na snižování emisí se vytratil. Pokud bude tento trend pokračovat a zájem o vozidla s alternativními systémy pohonu nevzroste, pak bude muset automobilový průmysl podniknout drastická opatření, aby splnil krátkodobé cíle."*



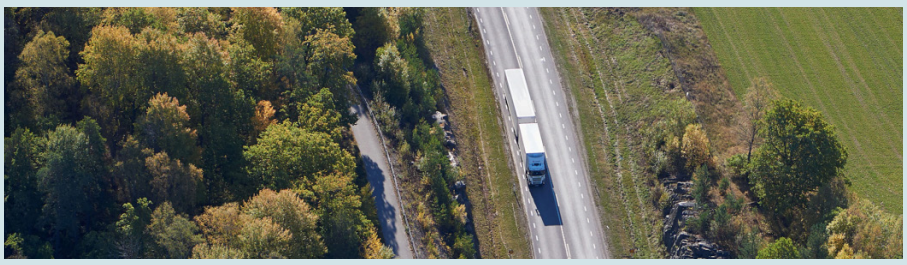
	Market	Av. CO_2 2018 (g/km)	Av. CO_2 2017 (g/km)	Δ (g/km)
1	Norway	72.4	83.7	-11.4
2	Portugal	105.4	104.2	+1.2
3	Netherlands	106.0	108.9	-2.9
4	Denmark	111.0	108.0	+3.0
5	Greece	111.4	108.6	+2.8
6	France	112.0	110.7	+1.3
7	Ireland	113.1	111.8	+1.2
8	Croatia	114.7	112.0	+2.8
9	Italy	115.3	112.5	+2.8
10	Finland	118.4	119.0	-0.6
11	Spain	118.6	114.8	+3.8
12	Belgium	119.3	115.4	+4.0
13	Slovenia	120.0	118.3	+1.7
14	Romania	121.3	118.8	+2.5
15	Sweden	122.0	121.8	+0.3
16	Austria	123.4	120.4	+3.0
17	United Kingdom	125.1	120.8	+4.3
18	Czech Republic	125.6	124.8	+0.9
19	Hungary	125.9	124.3	+1.7
20	Slovakia	127.1	125.1	+1.9
21	Poland	128.3	126.4	+1.9
22	Germany	129.1	126.2	+2.9
23	Switzerland	137.3	133.3	+4.0
	Total	**120.5**	**118.1**	**+2.4**

Také příchod nových SUV přispěl k celkovému růstu průměrných emisí CO2 v Evropě. Emisní průměr u SUV se zhoršil o 1,4 g/km, přičemž tento segment vloni zaznamenal 35 % ze všech registrací. Spotřebitelé v Evropě si tedy stále více vybírají vozidla s nejvyššími emisemi. Přechod od nafty k benzinu spolu s růstem registrací v segmentu SUV jsou zásadní pro pochopení příčin růstu emisí CO2.

Toyota opět získala vedoucí postavení mezi nejprodávanějšími vozy z hlediska emisí CO2. Poprvé zaznamenala průměrnou hodnotu pod hranicí 100 g/km.

Scania podporuje přísné emisní normy EU Scania podporuje přísné emisní normy EU

Scania vnímá dohodu mezi Evropským parlamentem a Radou EU o normách CO2 pro těžká nákladní vozidla jako nástroj k dosažení klimatických cílů stanovených v Pařížské dohodě. Dohoda stanovuje snížení emisí CO2 o 15 % do roku 2025 a o 30 % do roku 2030. Scania vítá revizi standardů, která bude provedena v roce 2022 a měla by zohlednit dostupnost infrastruktury. Scania je přesvědčena, že je možné přejít na dekarbonizovanou dopravu bez fosilních paliv. I když



věří v elektromobilitu, nepokládá ji za dostatečně vyspělou s nejistou poptávkou zákazníků a neexistující infrastrukturou.

„Normy upravující emise výfukových plynů je třeba zkombinovat s integrovaným přístupem. Bude nutné zaměřit se na obnovitelná biopaliva a jiná alternativní paliva, školení řidičů, efektivnější logistiku, nové technologie pohonu a další opatření. Ambiciózní cíle a přechod k novým technologiím budou vyžadovat značné investice do infrastruktury specificky vytvořené pro nákladní vozidla," uvádí prezident a generální ředitel společnosti Henrik Henriksson.

V Paříži bude jezdit 600 taxi na vodík od Toyoty

V Paříži bude do konce roku 2020 jezdit na 600 vozů taxi s označením Hype poháněných palivovými články na vodík. Půjde o výsledek spolupráce společností Air Liquide, Idex a Société du Taxi Électrique Parisien (STEP) a Toyota. Byly představeny v roce 2015 během klimatické konference COP21 a jezdí v Paříži i po celém regionu Île-de-France. Toyota do konce roku 2020 dodá dalších 500 vozů Mirai, které doplní stávající flotilu 100 vozidel. Joint-venture pokrývá distribuci vodíku a vývoj aplikací souvisejících s mobilitou. Organizace chce dosáhnout nulových emisí vozů taxi před olympijskými hrami v Paříži 2024. Taxi Hype mohou využívat čtyři plnicí stanice na vodík - nového zařízení v Roissy u letiště Charlese de Gaulla v Paříži a stávajících v Paříži-Orly, Les-Loges-en-Josas a Pont de l'Alma.

Krátce

Škoda prodloužila partnerství s pořadatelem Tour de France A.S.O. do roku 2023.

Evropská komise navrhuje zavedení asistentu ISA automaticky omezujícího rychlost.

Toyota pro případ tvrdého Brexitu nevylučuje možnost přesunutí výroby z Velké Británie.

Volkswagen v obavách z amerických sankcí odstoupil od koupě podílu v ruské automobilce GAZ.

Generální ředitel Nissanu Hiroto Saikawa už nehodlá rezignovat a naopak chce zůstat ještě dlouho ve funkci.

Hyundai Motor Czech bez výkonného ředitele

Hyundai Motor Czech ohlásil překvapivou personální změnu v nejvyšších sférách. Při poslední tiskové konferenci 12. února 2019 generální ředitel společnosti Vladimír Vošický ještě seznámil přítomné s plány na letošní rok. Pak firma HMCZ vyměnila prezidenty. Byung Kwon Sir se po více než čtyřletém působení v Praze vrátil zpět do centrály mateřské společnosti v Soulu a v pražské centrále ho 20. února nahradil Yongjin (Alex) Kim. Ten 5. března náhle s Vladimírem Vošickým ukončil spolupráci.

„Dovolte mi Vás informovat, že společnost Hyundai Motor Czech se dnes dohodla na ukončení vzájemné spolupráce s generálním ředitelem společnosti Vladimírem Vošickým. Za dobu jeho působení v čele společnosti se dařilo značce Hyundai zvyšovat objem prodeje i tržního podílu na českém trhu. Společnost děkuje Vladimírovi Vošickému za odvedenou práci a přeje mu do budoucna mnoho úspěchů v osobním i pracovním životě," oznámila firma bez bližších podrobností.

O horké novince jsme hovořili s mluvčím importu Janem Pohorským. Co se děje na importu? *„O záležitosti vím jen to, že spolupráce byla ukončena dnes v ranních hodinách a týká se to i pracovního poměru bývalého ředitele. O jeho nástupci vás budu informovat,"* řekl našemu portálu Jan Pohorský.

Vladimír Vošický v minulosti téměř 18 let pracoval pro značku Ford. Začínal na obchodních pozicích, poté zastával několik důležitých manažerských pozic v různých evropských zemích a 6,5 roku působil u českého zastoupení Fordu na pozici generálního ředitele a jednatele. Jako ředitel také pomáhal prvotnímu rozvoji značky v Rumunsku.

Rok pak pracoval pro české zastoupení značky Peugeot, kde zastával pozici ředitele prodeje. V Hyundai Motors Czech byl od roku 2010, kam po odchodu Zdeňka Fořta nastoupil do nově vytvořené pozice Business Operations Director (Ředitel pro obchod a servisní služby). V jeho kompetenci bylo řízení veškerých obchodních aktivit společnosti včetně servisní podpory a prodeje náhradních dílů. Později Vošický povýšil na pozici výkonného ředitele firmy. Zde se proslavil výbornými prodejními výsledky, které podporovaly agresivní reklamní kampaně. Do historie značky se ale také zapíše Vošického válka s dealery, která má dodnes podobu řady probíhajících soudních řízení v nichž HMCZ zatím s bývalými dealery prohrává.

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:

Pro Ghosna tvrdý režim i na svobodě

Avia Motors nekončí

Kolokvium II o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR

Případná cla na autoprůmysl by zamezila dohodě s USA

Státní dotaci může využít širší okruh příjemců

Pro Ghosna tvrdý režim i na svobodě

Tým obhájců Carlose Ghosna zveřejnil podmínky, za nichž byl po 108 dnech bývalý nejvyšší představitel Nissanu propuštěn z vězení na kauci ve výši 1 miliardy jenů (7,9 milionu eur).

V rámci dohody, kterou minulý měsíc vyjednal jeho nový tým právních zástupců, je Ghosnovi zakázán přístup k internetu a e-mailu. Smí používat jen počítač v kanceláři jednoho ze svých právníků, který není připojen k internetu. Není ovšem jasné, jak bude zákaz internetu vynucen a kontrolován.

Ghosn musí zaplatit za instalaci kamer ve vchodu do své rezidence v Tokiu. Záznamy budou zasílány soudu v Tokiu. Kamery budou umístěny tak, aby sledovaly všechny, kteří přicházejí a odcházejí. Také záznamy o Ghosnových telefonních hovorech budou uchovávány a předloženy soudu.

Ghosnovi je samozřejmě zakázáno opustit Japonsko, ale dokonce musí zůstat jen v Tokiu. Bude potřebovat soudní povolení, pokud by chtěl svůj dům opustit na více než dvě noci. Pokud některou z uvedených podmínek poruší, soud by ho mohl poslat zpět do vězení a propadla by jeho kauce.

Ghosnovi bylo dvakrát odepřeno propuštění na kauci, když jeho předchozím tým právníků navrhoval, že bude nosit GPS kotníkový náramek, protože vyšetřovatelé tvrdili, že to nevylučuje riziko jeho odletu z Japonska nebo ničení důkazů. Ghosnovi noví právní zástupci dokázali soud přesvědčit, když navrhli opatření, která řeší obavy soudu. Nový Ghosnův tým právníků vede renomovaný advokát Junichiro Hironaka, který vyhrál mnoho významných procesů v zemi, kde je míra odsouzení 99,9 %!

Experti uvádějí, že taková omezení jsou v Japonsku naprosto neobvyklá. Jsou dokonce tak tvrdá, že čelí mezinárodní kritice. Náměstek státního zástupce v tokijské prokuratuře Shin Kukimoto přesto tvrdí, že kauce a další opatření nejsou dostačující, aby Ghosnovi zabránily manipulaci s důkazy.

Ghosn má zakázáno komunikovat s ostatními stranami, které se zabývají případem, včetně vedení společnosti Nissan Motor. To Ghosna odvolalo z funkce předsedy představenstva, nicméně je i nadále jeho členem, protože změny ve složení představenstva musí být schváleny akcionáři, kteří se sejdou v dubnu. Pokud by Ghosn chtěl navštívit jednání akcionářů Nissanu, musel by získat povolení soudu.

více na
www.autoweek.cz

Avia Motors nekončí

Přeloučská společnost Avia Motors před nedávnem oznámila, že ukončí výrobu vozů se spalovacími motory. To ale neznamená konec existence firmy ani značky Avia. Společnost i nadále vyrábí a plánuje různé možnosti výrobního programu. V letošním roce si Avia připomene stoleté výročí vzniku společnosti i značky, což ji řadí k nejstarším průmyslovým podnikům v české historii.

Letos na podzim vstoupí v platnost nové evropské emisní normy, které budou vyžadovat technické změny vozidel, další požadavky na vybavení a nová homologační osvědčení. „Všechny tyto náležitosti prodražují vývoj a výrobu užitkových vozidel. Proto vlastníci Avia Motors přijali strategické rozhodnutí upustit od další výroby vozů s klasickými motory, která se jeví jako nerentabilní, a hledat nové možnosti výrobního programu firmy," vysvětluje tiskový mluvčí Avia Motors Andrej Čírtek.

To ale neznamená, že přeloučská společnost ukončila svou existenci, jak se v některých českých médiích psalo. Výroba vozů nadále běží. Vozy se vznětovými motory Euro 6 se budou v Přelouči vyrábět do pozdního léta tohoto roku a půjde o desítky kusů. Letos firma také vyrobí 19 výročních vozů, které připomenou rok 1919.

Loni Avia Motors vyrobila přes 70 vozů. Letos se soustředí především na vozy s pohonem všech kol. Vozy 4x4 se budou i nadále stavět na zakázku. V současnosti probíhají jednání aby se Avia mohla stát subdodavatelem některých komponent a další možností do budoucna by mohla být elektromobilita. Avia by do projektu poskytla modelovou řadu Initia a partneři by dodávali elektrický pohon. Elektromobily na podvozku Avia řady D se už vyráběly ve spolupráci s britskou firmou Smith.

Důležitou součástí portfolia Avia Motors bude i nadále servisní podpora vozidel modelových řad D a Initia nejméně po následující desetiletí.

Kolokvium II o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) uspořádá 18. března v STC Škoda Auto v Kosmonosech druhé pracovní setkání předních zástupců automobilového průmyslu, akademické obce a členů vládního kabinetu v čele s premiérem ČR a dalších významných hostů. Bude se diskutovat jak o zachování budoucí ekonomické prosperity odvětví a potažmo i české ekonomiky, tak o přínosech pro občany, uživatele mobility. Středobodem diskuze budou eElektromobilita a chytrá mobilita.

Automobilový průmysl tvoří páteř české ekonomiky a včetně navazujících odvětví zaměstnává téměř půl milionu lidí. Vytváří skoro desetinu českého HDP a podílí se na čtvrtině tuzemského exportu a průmyslové výroby. Firmy z oboru mají vysoký inovační potenciál. Další rozvoj automobilového průmyslu je však na místě podpořit. Pokud se nepodaří ve spolupráci s vládou, regiony a obcemi zachytit nové trendy, ohrozí to budoucí výkonnost a s ní i ekonomické přínosy pro ČR. Tato výzva nabírá na významu v souvislosti s evropskou regulací stanovující emisní cíle, jejichž splnění se neobejde bez příklonu k elektromobilitě.

Tuzemští výrobci automobilů společně s dodavateli i dalšími firmami z oboru apelují na to, aby závěry Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR, které na podzim roku 2017 podepsalo Sdružení automobilového průmyslu s vládou České republiky, byly naplněny a aby se i za současné vlády premiéra Andreje Babiše postupovalo ve vytyčených oblastech rychlejším tempem.

AutoSAP potřebuje mít v české vládě silného partnera pro nadcházející transformační období, kdy se bude rozhodovat o budoucnosti automobilového průmyslu. Jako nezbytnou vnímá užší spolupráci s dalšími sektory, jakými jsou energetika a telekomunikace, ale také s kraji a městy.

Česká republika by se mohla stát centrem chytré mobility, což reflektují i aktuálně přijaté strategické dokumenty vlády Digitální Česko a Inovační strategie ČR. Automobilky, dodavatelé, výrobci komponent a vláda by měli postupovat jednotně v podpoře digitalizace a inovací, spolupracovat při vytváření podmínek pro propojená a autonomní vozidla.

více na
www.autoweek.cz

Případná cla na autoprůmysl by zamezila dohodě s USA

Ministerstvo průmyslu a obchodu vypracovalo analýzu stávajících obchodních toků mezi ČR a USA v automobilovém sektoru i možných dopadů případných amerických opatření na obchod s auty a autodíly. V USA běží 90denní lhůta, během níž má prezident Donald Trump rozhodnout, zda uvalí dovozní cla na automobily a autodíly či přijme jiná nebo žádná opatření. Dokud nebude zveřejněna konkrétní podoba konečného rozhodnutí, lze dopad případných opatření jen odhadovat.

Otázka možných cel na automobilový průmysl nabývá na významu za situace, kdy se EU a USA připravují na sjednávání dohod odstraňujících některé netarifní překážky obchodu. Případné dojednání dohod by mělo zásadní přínos zejména pro malé a střední podniky. Odstranění průmyslových tarifů mohlo zvýšit evropský vývoz do USA o 8 %.

Případná americká cla na automobilový sektor jsou v přímém rozporu s touto pozitivní agendou a přinesla by s sebou značné negativní dopady. Odhady rozsahu opatření se odvíjí od různých rozpětí výčtu výrobků spadajících do odvětví automobilového průmyslu. V klasickém pojetí autosoučástek (žádné hotové automobily české výroby se přímo do USA nevyvážejí) by byl zasažen přímý vývoz z ČR do USA v hodnotě 328,6 milionu eur. V širším pojetí, které navíc zahrnuje i skupiny výrobků pod „neautomobilovými" celními kódy, by byl zasažen přímý vývoz z ČR do USA v hodnotě 747,4 milionu eur. V širším automobilovém sektoru jsou nejvýznamnějšími položkami přímého českého vývozu do USA pneumatiky, čerpadla, elektroinstalace, části motorů, brzdy, karoserie, tlumiče, chladiče, a další.

Statistické údaje o přímém vývozu z ČR do USA však neodrážejí potenciální dopad případných amerických opatření na český automobilový průmysl. Ten by byl významně zasažen nepřímo skrze subdodávky hlavně pro německé automobilky.

Kroky americké administrativy je obtížné předvídat, proto nelze vyloučit, že by rozsah opatření byl nakonec odlišný, než analýza MPO předpokládá. V případě uvalení cel na automobilový sektor je však Evropská unie připravena přijmout adekvátní protiopatření.

Státní dotaci může využít širší okruh příjemců

Ministerstvo životního prostředí prostřednictvím Státního fondu životního prostředí ČR již potřetí přijímá žádosti o dotace na vozy s alternativním pohonem. Příspěvek ve výši až jednoho milionu korun mohou získat obce, kraje, pražské městské části, příspěvkové organizace, společnosti s většinovým podílem obcí ale také státní příspěvkové organizace a veřejné výzkumné organizace. Dotace se vztahuje rovněž na úhradu operativního leasingu.

Předchozí, v pořadí druhá, dotační výzva na vozidla s nízkými nebo nulovými emisemi, byla pro velký zájem ukončena v roce 2018 o měsíc dříve. K loňské dotační výzvě bylo přijato 211 žádostí na pořízení 309 vozidel na alternativní pohon.

Ministerstvo životního prostředí proto letos připravilo dalších 100 milionů korun pro nové zájemce. Nově finančně podporuje rovněž dobíjecí stanice - příspěvek až 20 000 korun se vztahuje konkrétně na nástěnné dobíjecí stanice, tzv. smart wallboxy. Oficiální termín, do kterého je možné podat žádost, byl stanoven na 30. září 2019. Alokace však může být opět vyčerpána před tímto datem.

Výše příspěvku závisí na konkrétním typu pohonu a kategorii vozidla. Zájemci mohou žádat o osobní automobily, malé užitkové vozy, motocykly i další vozidla. Na osobní elektromobil činí dotace 250 000 korun, v případě minibusu do 7,5 t jeden milion korun. Kromě vozidel na elektropohon a plug-in hybridů lze příspěvky použít na nákup vozu s plně hybridním pohonem a na CNG.

Výhodou je skutečnost, že dotace se vztahuje též na úhradu operativního leasingu. Leasingové společnosti pružně reagují na zvyšující se poptávku po ekologických vozech a nabídku o tyto typy posilují. Příkladem je společnost Arval CZ. *„Nejen díky navázání globální spolupráce s firmami Renault, Nissan a NewMotion, ale také zásluhou lokální smluvní spolupráce se všemi významnými prodejci automobilů jsme schopni pokrýt celé spektrum vozidel s alternativními pohony,“* upřesňuje Tomáš Kadeřábek, konsultant společnosti Arval CZ.

více na
www.autoweek.cz