

13. týden 2024



AutoTablet.cz DA

novinky z www.autoweek.cz



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



Miliardy pro rozvoj elektromobility

Ministerstvo dopravy představilo aktuální vývoj v oblasti rozvoje tuzemské elektromobility a nové výzvy na podporu budování dobíjecích stanic. V dotačním programu Ministerstva dopravy je alokováno 6 miliard Kč a další 2 miliardy má připraveny Ministerstvo průmyslu a obchodu.

Česká dobíjecí infrastruktura je aktuálně velmi dobrá, přesto ministerstvo podporuje její další rozvoj. S podporou dotací ze státní pokladny se tak elektromobilita také u nás stává výnosným byznysem.

„Nikdo nemá klíč k tomu, jak bude vypadat mobilita za 20 let. Jsme ale přesvědčeni, že elektromobilita se bude dále rozvíjet a naši odpovědností je na to reagovat. Nechceme, aby byla elektromobilita vnímána jako diktát Bruselu, ale stala se hlasem rozumu s ohledem na technický vývoj, protože má dvojnásobnou účinnost než pohon spalovacími motory. Nechceme ztrácet důvěru veřejnosti tím, že budeme elektromobilitu stavět do roviny ideologie,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka.

Ministerstvo dopravy dosud podpořilo 2600 dobíjecích bodů. Nynější kapacity tak nejen vystačí pro elektromobily, které se pohybují po našich silnicích, ale zvládnou obsloužit i jejich výrazně vyšší množství. Ministerstvo dopravy ovšem i nadále pokračuje v podpoře rozvoje infrastruktury pro čistou mobilitu a k tomu má připraven dotační program zahrnující 6 miliard korun – 5 miliard na podporu výstavby

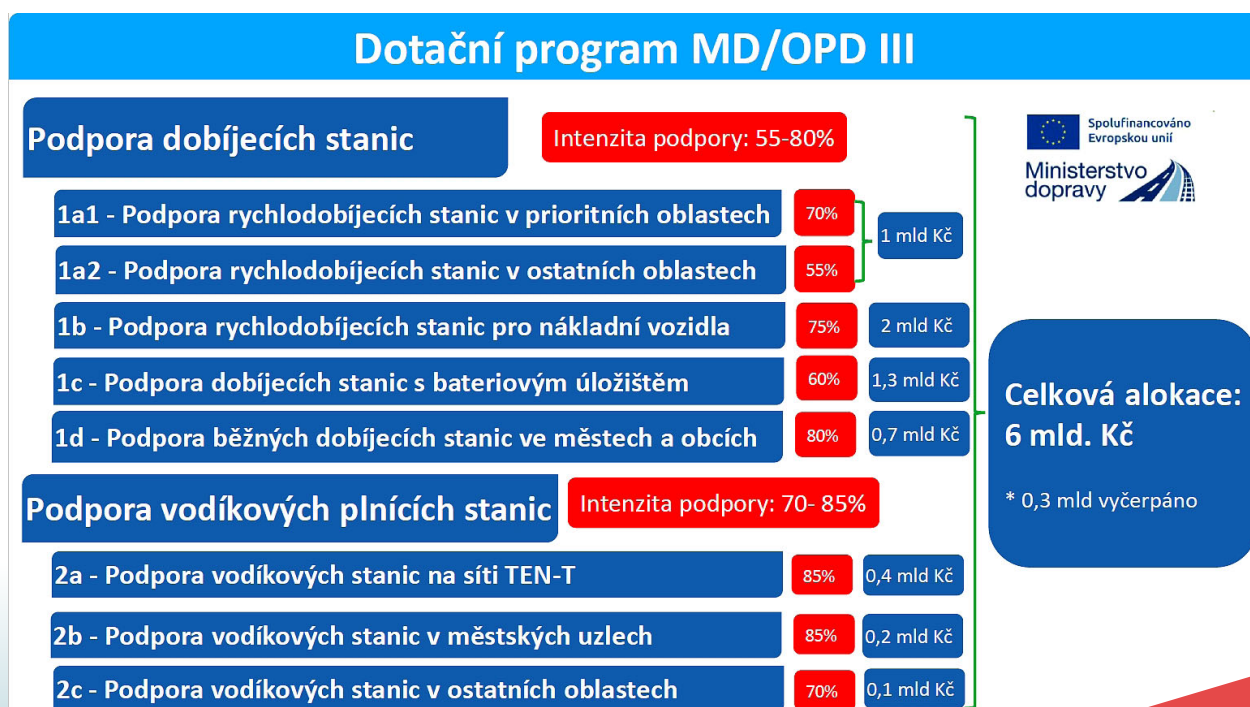
dobíjecích míst a 1 miliardu na rozvoj využití vodíku.

„Naším cílem je budovat nabíjecí huby i pro nákladní vozidla s nabíjecím výkonem přes 3 MW. V České republice je v provozu 22 000 elektromobilů. Aktuálně máme na území ČR čtyři a půl tisíce dobíjecích bodů. Podle evropských propočtů by toto množství zvládlo obsloužit až 90 000 vozidel, což výrazně převyšuje jejich skutečný počet na českých silnicích,“ konstatoval ministr dopravy Martin Kupka.

Dobíjecích míst je tedy také podstatně víc, než o kolik by mohl vzrůst počet elektromobilů díky dotacím Ministerstva průmyslu a obchodu, které má připraveno pro jejich kupující 1,5 miliardy Kč s limitem 200 000 Kč na vůz, tzn. teoreticky až pro 7500 elektromobilů. Další půl miliardy od MPO je určeno pro budování dobíjecí infrastruktury.

Podle pověření pro čistou mobilitu MD Jana Bezděkovského je cílem připravit dobíjecí místa pro 250 000 až 300 000 elektromobilů. Významná je podpora rezidentního dobíjení motivující města.

Víc na str. 10



Modernizovaná Škoda Octavia má český ceník

Krátce po uvedení limitované edice First Edition vstupují na český trh další varianty modernizovaného modelu Škoda Octavia. Prodejci na ně už přijímají objednávky a první vozy budou předány na přelomu druhého a třetího čtvrtletí. Nabídka začíná novým zážehovým čtyřválcem 1,5 TSI/85 kW (115 k), který je, stejně jako verze 1,5 TSI/110 kW (150 k), vybaven mild-hybridním systémem. Přestože modernizace přinesla obohacení výbavy, doporučené prodejní ceny se nezměnily. Octavia Selection 1,5 TSI 110 kW se šestirychlostní převodovkou vychází na stejných 679 900 Kč jako dosavadní Octavia Ambition 1,5 TSI 110 kW. Octavia Selection 2,0 TDI/110 kW s převodovkou DSG stojí 779 900 Kč. Příplatek za kombi činí 40 000 Kč. Během krátké doby bude doplněn vznětový motor 2,0 TDI/85 kW (115 k). V druhé polovině roku se nabídka rozšíří

o další varianty vč. základní specifikace Essence a Octavie RS s motorem 2,0 TSI/195 kW (265 k). V průběhu roku 2025 přijde verze 2,0 TSI/150 kW (204 k) s pohonem všech kol.



Otevření objednávek na Duster nové generace

Malé SUV Dacia Duster přišlo na trh v roce 2010 a v roce 2017 následovala druhá generace. Obou se dosud prodalo víc než 2,4 milionu v 60 zemích. Třetí generace



se díky platformě CMF-B posouvá v úrovni nabízených technologií, nicméně zůstává rodinným SUV s nejlepším poměrem cena/výkon. Na nový Duster už byl zahájen příjem objednávek. Základní verze Eco-G 100 s pohonem na LPG stojí od 429 900 Kč, varianta jen na benzin TCe 130 je k v prodeji od 536 900 Kč, s pohonem všech kol od 598 900 Kč. Verze Hybrid 140 má základní cenu 622 900 Kč. Oficiální uvedení na trh je v plánu v červnu. Duster je dlouhý 4343 mm (rozvor náprav 2657 mm) a má zavazadlový prostor o objemu až 517 l/1696 l, ve verzi na LPG 453 l/1632 l, se 4x4 456 l/1635 l a Hybrid 430 l/1609 l. V nové generaci se terénní schopnosti verze 4x4 zvýšily, protože je vybavena novým systémem Terrain Control.



Renault
Group

Renault nespolehá jen na elektrický pohon

Předseda představenstva skupiny Renault Jeana-Dominique Senard vystoupil před francouzským Senátem. Zaútočil na rozhodnutí EU o přechodu na plně elektrický pohon v roce 2035. „Rozhodnutí bylo přijato s úrovní analýzy blízké nule. Při návrhu normy, zakazující spalovací motory, bylo potřeba vzít v úvahu celý proces pro výpočet ekologického dopadu – od výroby až po konec životnosti. Kdybychom tyto analýzy udělali před tím, než jsme učinili opatření pro rok 2035, možná bychom reagovali jinak,“ vysvětlil Senard.

„Jakmile bylo učiněno rozhodnutí o zákazu spalovacích motorů, všichni zjistili že máme obrovský problém se zdroji nezbytnými k zásobování továren na akumulátory které stavíme. Evropa byla zbavena přístupu k vzácným kovům, protože Čína za 25 let ovládla 60 až 70 % dolů na kovy nezbytné pro výrobu elektrického pohonu. Druhým velkým problémem je poptávka po elektrické energii, která vyvolává otázky z hlediska dostupné kapacity a její ceny,“ varoval Senard.

„Jedním z nedostatků elektromobilů je, že dnes jsou drahé kvůli kovům, akumulátorům

a výzkumu softwaru. Dokud výrazně nesnížíme naše náklady, musí pokračovat veřejná podpora. Pokud zmizí, nebudeme mít potíže tato vozidla vyrábět, ale prodávat. A pokud je nemůžeme prodat, nebudeme je vyrábět,“ varuje předseda představenstva skupiny Renault.

„Rozhodli jsme se zachovat všechny znalosti, které má skupina v oblasti spalovacích motorů a zejména hybridního pohonu, s ohledem na to, že po několik desetiletí bude mít spalovací motor významné postavení v rozsáhlých geografických oblastech,“ uvedl Senard.

Současně varoval před nestabilitou na globální úrovni: „Kdybychom se jednoho dne setkali s geopolitickým problémem, což znamená, že by bylo zablokována výroba akumulátorů, tak se ptám, co bychom dělali, kdybychom neměli tuto alternativu, která je zárukou, že evropskou mobilitu můžeme udržet při životě? Když jsem slyšel, jak Čína naznačovala, že možná omezí přístup ke grafitu... Připomínám, že Čína rafinuje 93 % světového grafitu a bez grafitu nejsou anody v akumulátorech.“

VWFS hlásí velký zájem o koncernové elektromobily

Společnost Volkswagen Financial Services (VWFS) registruje po vypsání dotačního programu „Záruka Elektromobility – I. výzva“ Ministerstvem obchodu a průmyslu velký zájem své firemní klientely o dotace na elektromobily. Během prvního týdne uzavřelo s VWFS smlouvu o financování elektromobilu koncernu Volkswagen včetně žádosti o dotaci 76 zákazníků. Největší zájem je o model Škoda Enyaq, následuje rodina elektromobilů Volkswagen ID. Vyřízení žádosti o dotace u VWFS je velmi jednoduché: klient pouze dodá potřebné informace, všechno další zajistí zdarma pracovníci VWFS. Kromě vyřízení žádosti o dotace nabízí



Volkswagen Financial Services také nulový úrok a bezplatný servis po dobu 5 let nebo do ujetí 150 000 km. Dalším bonusem pro zákazníky je nabíjecí karta Chargee, s níž lze s 3% slevou doplňovat elektrickou energii.

Opel ustupuje od svého plánu s elektromobily

Klesající poptávka po elektromobilech nutí některé automobilky přehodnotit své plány v oblasti elektromobility. „Od roku 2028 budeme v Evropě nabízet



pouze elektricky poháněná vozidla,“ oznámil loni na jaře šéf Opelu Florian Hüttl. Nyní od tohoto cíle v Rüsselsheimu ustupují. I v roce 2028 by zákazníci Opelu měli mít možnost kupovat nová auta se spalovacími motory ve formě 48 V mild-hybridů nebo plug-in hybridů. To potvrzují i dvě nové verze, které budou uvedeny na trh v letošním roce. Grandland a Frontera nebudou k dispozici pouze jako čisté elektromobily. Pro druhou generaci Grandlandu se původně plánovala pouze elektrická verze, nově však bude, podobně jako jeho sourozenec Peugeot 3008, k dispozici i v hybridní verzi. Podobná situace je i u nového modelu Frontera. Zákazníci by měli mít možnost vybrat si mezi elektrickým pohonem a mild-hybridem.



Státní příspěvek na pořízení elektromobilů Škoda Enyaq

Živnostníci a podnikatelé mohou žádat o státní podporu na pořízení elektromobilů a nabíjecích stanic. Vztahuje se na nové a zánovní elektrické vozy. To znamená, že ji mohou využít zájemci o všechny verze modelové řady Škoda Enyaq. Maximální výše dotace byla stanovena na 200 000 Kč pro elektromobil a 150 000 Kč pro nabíjecí stanici. V dotačním programu je celkem 1,95 miliardy korun a žádosti budou přijímány do 30. září 2025 nebo do vyčerpání prostředků. Maximální pořizovací cena vozu činí 1 500 000 Kč bez DPH a vozidlo musí být pořízeno na úvěr.

„Státní podpora je určena pro malé, střední i velké podniky a živnostníky s alespoň dvěma uzavřenými účetními obdobími. Dotovaný elektromobil musí klient provozovat nejméně dva roky od vyplacení finančních prostředků. Pro podnikatele bez rozdílu velikosti nabízíme nad

rámec státem stanovených podmínek všechny benefity našeho fleetového programu, jako je úvěr s atraktivní úrokovou sazbou 0 %,” říká Tomáš Duchoň, vedoucí prodeje českého zastoupení Škoda Auto.

Tuzemské zastoupení Škoda Auto připravilo nabídku verzí modelu Enyaq pro zájemce o dotovaný elektromobil. Státní podpora se vztahuje na vozy zcela nové, ale i zánovní do 6000 km nebo 6 měsíců od data první registrace. Zákazníci tak mohou vybírat i z nabídky ročních vozů v programu Škoda Plus.

Finanční podpora činí až 200 000 Kč. Tato částka společně s vyšší DPH musí být použita na akontaci, minimální výše zaručovacího úvěru na pořízení vozidla je 300 000 Kč. Dobu úvěru si zákazník může zvolit mezi 12 měsíci a 5 roky. O další státní podporu lze znovu žádat po šesti měsících.

K vybranému vozu Škoda Enyaq získá zájemce nabíjecí kartu Chargee pro přístup k sítím hlavních provozovatelů v ČR i Evropě se slevou při nabíjení a jednotným vyúčtováním, předplacený servis Standard na 5 let nebo 150 000 km a bezplatné vyřízení administrativy potřebné k získání dotace.

Volkswagen Financial Services k tomu přidává úvěr s úrokovou sazbou 0 % (platí při financování na 1 rok s akontací 50 až 70 %, nebo na 2 roky s akontací 60 až 70 %, nebo na 3 roky s akontací 70 %) a značkovým pojištěním v ceně splátky.



Ocenění Iveco eDaily

Iveco eDaily získalo ocenění v kategorii „Průlom roku v oblasti elektrických dodávek“ v soutěži Fleet News Awards 2024. Soutěž oslavuje to nejlepší z firemního motorismu ve Velké Británii – od správců vozových parků po dodavatele a výrobce. Porota složená z odborníků v oboru ocenila eDaily za inovace v technologii eLCV, které umožňují využívat elektrický pohon i v nejnáročnějších misích. Porota konstatovala: „Z technického hlediska je Iveco velmi pokrokové. S modelem eDaily umožňuje zákazníkům uvažovat o elektrickém pohonu bez ohledu na způsob použití.“ Inovativní modulární uspořádání s jedním, dvěma nebo třemi akumulátory



a nově i se čtvrtým, dostupným u podvozku 72C s celkovou hmotností 7,2 t a rozvorem 5100 mm, umožňuje provozovatelům vyvážit požadavky na užitečné zatížení a dojezd. Vyměnitelnost akumulátoru poskytuje maximální flexibilitu vozového parku v případě, že se změní úloha vozidla.

Vyšla příručka a učební pomůcka AUTOLAKÝRNÍK

„AUTOLAKÝRNÍK – příručka výuky a pro specialisty povrchových úprav vozidel“ autorů Ing. Miloslava Košťála a Štefana Bučana je publikací, která citelně chyběla na našem trhu déle než 60 let. Je nejrozsáhlejším dílem tohoto druhu od roku 1959. Kniha prezentuje v obecné rovině problematiku povrchových úprav vozidel ve všech souvislostech – historických, technologických, ekonomických a legislativních. Je doplněna názornými obrázky a rejstříkem. Publikace je vhodná pro širokou obec



zájemců – studenty a pedagogy škol (učňovských, středních i vysokých), lektory a účastníky teoretických a praktických školení, knihovny (veřejné, školní, firemní), redaktory odborných časopisů a serverů, překladatele technických dokumentů, pracovníky PR, soudní znalce, specialisty importérů a distributorů (vozidel, materiálů a technologií autolaků), řídící a ostatní pracovníky výrobních i opravárenských autolakoven, amatérské lakýrny, jakož i tzv. veteránisty. Odbyt zajišťuje vydavatel na svých stránkách www.bucan.cz za cenu 599 Kč.

Valentu nahradí u VW Lenka Vaňková

Šéf značky Volkswagen v Porsche ČR Jakub Šebesta ohlásil na konci února odchod dlouholetého mluvčího Davida Valenty. Kdo ho nahradí? Na začátku března nám naznačil jednatel firmy Jan Hurt, že z důvodu personálních úspor uvažuje o sloučení uvolněné pozice s PR



oddělením značky VW Užitkové vozy. Jakub Šebesta to na konci března potvrdil: „V návaznosti na nedávnou zprávu týkající se změny na pozici PR managera značky Volkswagen bych vás chtěl tímto informovat, že k 1. dubnu 2024 nastupuje na novou sloučenou pozici PR managerky pro značky Volkswagen a Volkswagen Užitkové vozy naše dlouholetá kolegyně Lenka Vaňková. Jsem přesvědčen, že výhody, které toto spojení přináší, pocítíte i vy na našem dennodenním PR servisu.“

Zbyšek Pechr míří na novou pozici

Březen přinesl do motoristické divize CNC personální průvan. Zástupce šéfredaktora Světa motorů David Šprincl odešel na pozici šéfredaktora magazínu 4 Fleet a současně se stěhováním redakce do nových prostor skončil i šéf motoristické divize a šéfredaktor SM Zbyšek Pechr. Ze strany vydavatelství zatím nedošlo kromě jmenování Šprincla k oficiálnímu potvrzení. Podle dostupných informací měl Pechr předat po dohodě s vedením CNC svoji pozici šéfa divize dosavadnímu šéfredaktorovi Auto.cz Petru Benzlovi. Na pozici šéfredaktora Světa motorů se má posunout redaktor Petr Slováček.

Kam zamíří Pechr? „Současnou pozici opouštím přesně v den, kdy se naše redakce bude stěhovat z holešovické budovy. S vedením CNC nyní dále jednáme

o mém dalším možném angažmá,“ potvrdil nám nedávno. Výsledek jednání s vydavatelem nám zatím neupřesnil, ale podle dostupných informací majitelé CNC zvažují společně s Pechrem nový projekt. Rýsovala by se mu tak nová šéfredaktorská pozice v printovém médiu. Nudit se nebude – zájem o spolupráci má údajně i jeho oblíbený fotbalový oddíl Slavia Praha.



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:

Potřeby rozvoje čisté mobility v České republice podle Ministerstva dopravy

1. **Posilování čistě čisté mobility**
Vědomost není zárukou úspěchu a tím, jaké přínosy čistá mobilita přinese. Většinou není převládající a mnozí se přechodů na čistou mobilitu obávají. Posilování čistě čisté mobility znamená změnu v dohledné budoucnosti. Důležitým úkolem bude vytvořit solidní legislativu a regulační rámec. Zároveň se bude muset změnit postoje lidí, zejména v oblasti bezpečnosti vozidel a jejich provozu.

2. **Nové dohledné lokality na odvětví odvětví**
Důležitým úkolem bude vytvořit solidní legislativu a regulační rámec. Zároveň se bude muset změnit postoje lidí, zejména v oblasti bezpečnosti vozidel a jejich provozu.

3. **Centrální informační ústředí**
Důležitým úkolem bude vytvořit solidní legislativu a regulační rámec. Zároveň se bude muset změnit postoje lidí, zejména v oblasti bezpečnosti vozidel a jejich provozu.

4. **Společné dopravní záznamy**
Důležitým úkolem bude vytvořit solidní legislativu a regulační rámec. Zároveň se bude muset změnit postoje lidí, zejména v oblasti bezpečnosti vozidel a jejich provozu.

5. **Uspokojení čistě čisté mobility**
Důležitým úkolem bude vytvořit solidní legislativu a regulační rámec. Zároveň se bude muset změnit postoje lidí, zejména v oblasti bezpečnosti vozidel a jejich provozu.

6. **Podpora dohledné lokality a nejvyššího potenciálu**
Důležitým úkolem bude vytvořit solidní legislativu a regulační rámec. Zároveň se bude muset změnit postoje lidí, zejména v oblasti bezpečnosti vozidel a jejich provozu.

7. **Podpora dohledné lokality a nejvyššího potenciálu**
Důležitým úkolem bude vytvořit solidní legislativu a regulační rámec. Zároveň se bude muset změnit postoje lidí, zejména v oblasti bezpečnosti vozidel a jejich provozu.

www.autoweek.cz

Nokian Tyres uvádí modernizované letní pneumatiky

Společnost Nokian Tyres modernizuje svůj sortiment letních pneumatik určených pro střední Evropu a pro město. V sortimentu jsou nové pneumatiky Nokian Tyres Powerproof 1 a Nokian Tyres Wellproof 1. Tyto pneumatiky jsou určeny pro vozidla s pohonem přední a zadní nápravou. V sortimentu jsou také nové pneumatiky Nokian Tyres Wellproof 1 a Nokian Tyres Powerproof 1. Tyto pneumatiky jsou určeny pro vozidla s pohonem přední a zadní nápravou.

www.autoweek.cz

Harald Seidel: Nákladní auta a autobusy udržují Evropu v pohybu!

Nákladní automobily a autobusy jsou páteří, která udržuje společnost v pohybu. Uvedl Harald Seidel, prezident DAF Trucks a předseda představenstva ACEA pro ušlechtilá vozidla. Kompanie představuje 10% zisků z autobusů a přestavuje většinu cest veřejné dopravy v EU. Nákladní automobily jsou klíčem k udržitelnosti. Nákladní auta rozvíjejí zisk obchodu, který by nemohl být realizován bez veřejné dopravy. Důležitým úkolem bude vytvořit solidní legislativu a regulační rámec. Zároveň se bude muset změnit postoje lidí, zejména v oblasti bezpečnosti vozidel a jejich provozu.

www.autoweek.cz

Šéf BMW říká, že by EU měla přezkoumat cíle emisí CO₂

Generální ředitel BMW Oliver Zipse uvádí, že Evropské úřady by měly přezkoumat své cíle emisí CO₂ pro letní vozidla. Zipse uvádí, že cíle emisí CO₂ pro letní vozidla jsou příliš vysoké a že by měly být sníženy. Zipse uvádí, že cíle emisí CO₂ pro letní vozidla jsou příliš vysoké a že by měly být sníženy.

www.autoweek.cz

Skutečně pomáhají smíšené signály EU výrobcům automobilů?

Vzhledem k nejasnostem předloženým Eurochoc a novému v dopravní oblasti. Kvalitní otázka není ani. Opravdu tyto smíšené signály pomáhají evropským výrobcům automobilů? Budoucnost silniční dopravy se zdá být temná. Kvalitní otázka není ani. Opravdu tyto smíšené signály pomáhají evropským výrobcům automobilů? Budoucnost silniční dopravy se zdá být temná.

www.autoweek.cz

Potřeby rozvoje čisté mobility v České republice podle Ministerstva dopravy

www.autoweek.cz

Nokian Tyres uvádí modernizované letní pneumatiky

www.autoweek.cz

Harald Seidel: Nákladní auta a autobusy udržují Evropu v pohybu!

www.autoweek.cz

Šéf BMW říká, že by EU měla přezkoumat cíle emisí CO₂

www.autoweek.cz

Skutečně pomáhají smíšené signály EU výrobcům automobilů?

www.autoweek.cz

Nokian Tyres uvádí modernizované letní pneumatiky

Šéf BMW říká, že by EU měla přezkoumat cíle emisí CO₂

Potřeby rozvoje čisté mobility v České republice podle Ministerstva dopravy

1. Pozitivní osvěta čisté mobility

Veřejnost není plně srozuměna s tím, jaké přínosy čistá mobilita přináší. Většinou není přesvědčena o nutnosti přechodu na čistou mobilitu. Pozitivní osvěta by se měla týkat čisté mobility, bezemisních vozidel a dobíjecí i vodíkové infrastruktury. Důležitým úkolem bude vyvracet sdílené nepravdy a negativní tendence. Státní správa může působit jako pozitivní vzor i tím, že začlení bezemisní vozidla do svého vozového parku.

2. Rozvoj dobíjecích lokalit na dálničních odpočívkách

Dálniční odpočívky, které jsou spravovány Ministerstvem dopravy, resp. ŘSD, tvoří stěžejní bod pro rozvoj čisté mobility v ČR. K dosažení cílů evropského nařízení AFIR je třeba jasná strategie využití těchto lokalit.

3. Centrální informační uzel dobíjecí infrastruktury

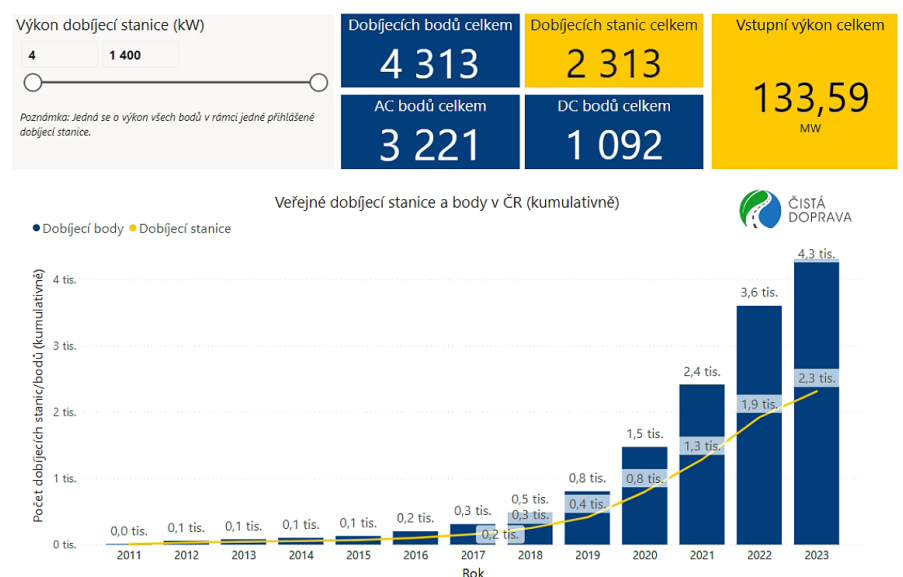
Dosud neexistuje jednotná centrální datová platforma, která by evidovala veškerou veřejnou dobíjecí infrastrukturu a poskytovala v reálném čase přehled o disponibilních dobíjecích stanicích. Aktuálně je budován systém sběru dat o dobíjecích lokalitách v rámci Národního dopravního informačního centra.

4. Sjednocení dopravního značení míst pro dobíjení vozidel

Dopravní značení míst pro dobíjení vozidel není jednotné a nefunguje společný postup, jak



Vývoj dobíjecí infrastruktury v ČR



postihovat blokování parkovacího místa určeného pro nabíjení elektromobilů vozidly se spalovacím motorem či elektromobily bez dobíjení. V této oblasti je nutné nastavit jednotná pravidla vč. metodiky vymáhání.

5. Úlevy spojené s čistou mobilitou

K podpoře čisté mobility přispívají i osvobození od poplatků spojených s provozem bezemisního vozidla, jako je například mýtné. Je třeba zvážit úlevy pro provozovatele těžkých nákladních elektrických vozidel, která již existuje u elektrických osobních a lehkých užitkových vozidel.

6. Podpora dobíjecích lokalit s nejvyšším potenciálem

Dobíjecí infrastruktura by měla vznikat zejména v lokalitách, které umožní pokrytí dojezdových vzdáleností vozidel v souladu s evropskou legislativou. Ty musí reflektovat potenciální vytížení z hlediska hustoty dopravního provozu.

7. Podpora dobíjecí infrastruktury ve městech a obcích

Pro rozvoj čisté mobility je rovněž důležité, aby ve městech a obcích existovala veřejně přístupná infrastruktura pro tzv. rezidentní dobíjení. Dotační program OPD musí podpořit její budování a provozování.

Nokian Tyres uvádí modernizované letní pneumatiky

Společnost Nokian Tyres modernizuje svůj sortiment letních pneumatik určených pro střední Evropu a pro osobní vozy, SUV a crossovery.

Pneumatika Nokian Tyres Powerproof 1 nabízí stabilitu a kontrolu při vysoké rychlosti, zatímco Nokian Tyres Wetproof 1 zajišťuje vynikající schopnosti brzdění za mokra a vysokou odolnost proti aquaplaningu. Oba výrobky jsou vybaveny známou technologií Dual Zone Safety.

Evropští řidiči si cení dobré přilnavosti za mokra a jízdní stability, zatímco vlastníci sportovních vozů hledají bezpečnost za extrémních podmínek. Mimořádně stabilní řízení a logická ovladatelnost pneumatik Powerproof 1 poskytuje řidičům vysoce výkonných vozů důležitý pocit přesnosti a kontroly.

Pneumatiky Nokian Tyres Wetproof 1 představují skvělou kombinaci maximálního komfortu a bezpečnosti. Jak naznačuje název pneumatiky, Wetproof 1 si vede skvěle na mokru, zaručuje vysokou bezpečnost v deštivých dnech a zvýšený komfort za špatných jízdních podmínek. Tyto snadno se odvalující se pneumatiky rovněž šetří energii a mají vyšší kilometrový výkon.



Modernizovaný letní sortiment pneumatik Nokian Tyres nabízí velikosti pro moderní osobní vozy i SUV, přičemž je na výběr z 99 výrobků od 15" do 20" a v rychlostních kategoriích T (190 km/h), H (210 km/h), V (240 km/h), W (270 km/h) a Y (300 km/h).

„Letní pneumatiky jsou ve střední Evropě dominantním prodejním sortimentem. Nejpatrnější změnou u nich je zvýšený objem větších velikostí ráfků. Nový sortiment letních pneumatik Nokian Tyres tuto změnu reflektuje a nabízí více než 90 % velikostí na trhu,“ dodává Tommi Alhola, viceprezident pro pneumatiky pro osobní vozy, střední Evropa společnosti Nokian Tyres.



Harald Seidel: Nákladní auta a autobusy udržují Evropu v pohybu!

Nákladní automobily a autobusy jsou páteří, která udržuje společnost v pohybu, uvedl Harald Seidel, prezident DAF Trucks a předseda představenstva ACEA pro užitková vozidla.

Kamiony přepravují 80 % zboží a autobusy představují většinu cest veřejné dopravy v EU. Nákladní auta a autobusy jsou jako krev v našich žilách. Nákladní auta rozváží zboží do obchodů, léky do nemocnic a materiál pro stavby. Každý autobus nahradí 50 aut, což pomáhá zmírnit dopravní zácpy, snížit emise a zlepšit kvalitu ovzduší. Dálkový kamion je úplně jiný než vozidla, která sbírají odpadky, obsluhují jeřáby nebo hasí požáry. Nákladní auta jsou všestranná a víceúčelová.

Koupíte si nákladník, protože s ním potřebujete vydělávat peníze. Osobní auta většinu času stojí, zatímco udržení nákladních vozidel v pohybu je nejvyšší prioritou. Nákladní automobil může ujet 150 000 km ročně, víc než 12x víc než osobní auto. Pokud jedete s elektromobilem na dovolenou, můžete si dát pauzu na kávu než se nabije. U nákladního vozidla se zbožím podléhajícím rychlé zkáze však bude několikahodinová zastávka katastrofální. Zákonodárci při regulaci nezohledňují specifika nákladních vozidel a autobusů – nejsou to velká osobní auta.



Pokud jsem přepravce a chci si koupit nákladní vozidlo s nulovými emisemi, potřebuji vědět, zda s ním mohu vydělávat peníze a zda jej mohu nabíjet bez ohledu na to, kam jedu. Nemůžete pouze regulovat stranu nabídky, musíte také podporovat poptávku po vozidlech s nulovými emisemi. EU se dohodla na nejambicióznějších cílech snižování CO₂ pro výrobce nákladních vozidel a autobusů na světě. Zákonodárci však musí sladit ambiciózní cíle pro výrobce se stejně ambiciózními podmínkami, aby byla infrastruktura a dostatek zelené energie pro nabíjení.

Výrobci nákladních vozidel a autobusů plní svůj úkol a dostávají na evropské silnice vozidla s akumulátory a na vodík. V současnosti nejsou celkové náklady na vlastnictví nákladního vozidla s nulovými emisemi srovnatelné s vozidly na naftu. Chceme-li přesvědčit provozovatele dopravy, aby přešli na nulové emise, musíme to změnit také tím, že je budeme motivovat k nákupu. Vozidla nejsou úzkým hrdlem. Evropští zákonodárci to musí uznat, pokud máme dosáhnout společný cíl dekarbonizace a zároveň umožnit životně důležitým průmyslovým odvětvím prosperovat.

THE FUTURE OF BMW.



Šéf BMW říká, že by EU měla přezkoumat cíle emisí CO₂

Generální ředitel BMW Oliver Zipse uvedl, že Evropská unie by měla přezkoumat své cíle týkající se emisí CO₂, protože tlak na automobilky se příští rok zpřísní před úplným zákazem spalovacích motorů na fosilní paliva v roce 2035.

Podle Zipseho bude zpřísnění cíle emisí CO₂ v příštím roce, které vyžaduje jejich 25% snížení u vozového parku nových osobních automobilů prodávaných v Evropě ve srovnání s údaji z roku 2021, pro průmysl těžké. Průměrné emise CO₂ vozového parku navíc budou v příštím roce podléhat přísnějším předpisům týkajícím se jejich měření.

„Věříme, že komplexní přezkum legislativy týkající se flotily CO₂ v EU je nezbytný. Do konce roku 2025 svět pozná, že to není tak snadné. Do té doby bude tlak pro evropský automobilový průmysl velký,” konstatoval Zipse.

Také Volkswagen Group vyzvala EU, aby zmírnila požadavky pro rok 2025. *„Nedává smysl, aby průmysl musel platit pokuty, když nejsou splněny rámcové podmínky pro náběh elektromobility,”* řekl generální ředitel VW Group Oliver Blume během výroční prezentace výsledků

společnosti. Výzvu k přezkumu způsobu měření emisí zopakoval také generální ředitel Renaultu Luca de Meo v otevřeném dopise zákonodárcům EU. EU uvedla, že v roce 2026 provede revizi, aby posoudila pokrok při přechodu k prodeji vozidel s nulovými emisemi.

Oliver Zipse varoval před odporem zákazníků proti tlaku k elektromobilům vynuceném předpisy. *„Něco, co se nebere v úvahu, je svobodné rozhodování milionů zákazníků. Není to jako energetická infrastruktura, kde můžete něco vypnout a pak se automaticky stane něco jiného,”* řekl Zipse.

Zipse uvedl, že BMW bylo na cestě k dosažení tvrdších cílů pro rok 2025, protože se zdálo, že zvýší výrobu elektromobilů na 20 % z celkové produkce. V loňském roce to bylo 15 %. Celosvětový prodej čistě elektricky poháněných vozidel od BMW Group by do roku 2030 měl dosáhnout 50 %, přičemž v Evropě má být tento podíl vyšší. Hlavní závod BMW v Mnichově přejde v roce 2027 na výrobu pouze elektromobilů. Značky Mini a Rolls-Royce přejdou na plně elektrické od počátku 30. let 20. století.



Skutečně pomáhají smíšené signály EU výrobcům automobilů?

Vítejte u nejnovějšího přehledu Euractivu o novinkách v dopravě.

Nová evropská sada zelených pravidel pro silniční dopravu se začíná formovat. Některé nové zákony jednoznačně tlačí evropské automobilky k výrobě vozidel s nulovými emisemi. Jiné návrhy jsou ale mnohem méně jasné.

Vezměte si nová pravidla pro hmotnosti a rozměry. Parlamentem navrhovaná revize umožní nákladním autům se spalovacími motory a hmotností vyšší než 40 tun překračovat hranice země až do roku 2035. Nebo revize pravidel pro výfukové emise. Parlament odmítl smysluplně zvýšit standardy pro osobní automobily. A kdo by mohl zapomenout na odlehčené zákazy spalovacích motorů na poslední chvíli?

Na druhou stranu EU vyslala svým výrobcům automobilů poměrně silný signál, že budoucnost silniční dopravy je bez uhlíku. Bez ohledu na debatu o e-palivech nyní právní předpisy EU vyžadují, aby osobní automobily a lehká užitková vozidla prodávaná od roku 2035 měly nulové emise. Významný evropský systém omezení emisí CO₂ a obchodování s emisemi bude od roku 2027 pokrývat silniční dopravu. Aktualizované normy Euro 7 se budou vztahovat na emise

z brzd a pneumatik – hlavní emise očekávané od elektrických vozidel.

Klíčová otázka nyní zní: Opravdu tyto smíšené signály pomáhají evropským výrobcům automobilů?

Budoucnost silniční dopravy se zdá být téměř jistě elektrická. Noví mezinárodní konkurenti v Číně a USA tento přechod již dávno přijali. Evropští výrobci, oddaní svým vysoce vyvinutým spalovacím motorům, byli mnohem neochotnější. V důsledku toho nyní neexistuje žádná záruka, že se současné vedoucí postavení Evropy ve výrobě automobilů přenesou do elektrické éry. V konečném důsledku budou evropské automobilky prosperovat pouze tehdy, pokud dokážou vyrábět ta nejlepší vozidla.

Sektor se již potýkal s protichůdnými potřebami. Potřeba výrobců bránit minulé silné stránky podkopala jejich ochotu plně se soustředit na výzvy zítřka. Zdá se, že tyto protichůdné obchodní zájmy se nyní promítají do politiky EU – nepochybně v důsledku lobbingu průmyslu.

Ale možná by evropským výrobcům automobilů prospěl jasný a jednoznačný signál, že od nynějška bude dokonalost v hluboké dekarbonizaci hlavním motorem komerčního úspěchu.