

17. týden 2025

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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

Dodavatelský řetězec akumulátorů a závislost EU na dovozu

Informační list Asociace evropských výrobců automobilů ACEA ukazuje nejnovější údaje o úloze EU v globálním dodavatelském řetězci akumulátorů – od sestavených akumulátorů a klíčových komponent až po těžbu a zpracování surovin – a zároveň v každé fázi zdůrazňuje rozsah její závislosti na dovozu.

Poptávka po akumulátorech pro elektricky poháněná vozidla (EV) výrazně vzrostla a EU má potíže tuto poptávku uspokojit pouze prostřednictvím domácí výroby. Pokud jde o dodavatelský řetězec akumulátorů a výrobní kapacity, EU nadále soutěží s významnými světovými hráči, především s Čínou, a zůstává silně závislá na dovozu. EU představuje pouze 7 % celosvětové výroby akumulátorů, přičemž jen 15 % celkové kapacity produkce akumulátorů v EU kontrolují společnosti se sídlem v Evropě, zatímco 75 % vlastní korejské společnosti.

Čínští výrobci v roce 2023 představovali 83 % celosvětové produkce akumulátorů, EU 7 % a USA 6 %. EU v roce 2023 dovezla akumulátory v hodnotě 27 miliard eur, 90 % z toho pocházelo

SUROVINY PRO AKUMULÁTORY

Závislost EU na dovozu klíčových materiálů akumulátorů



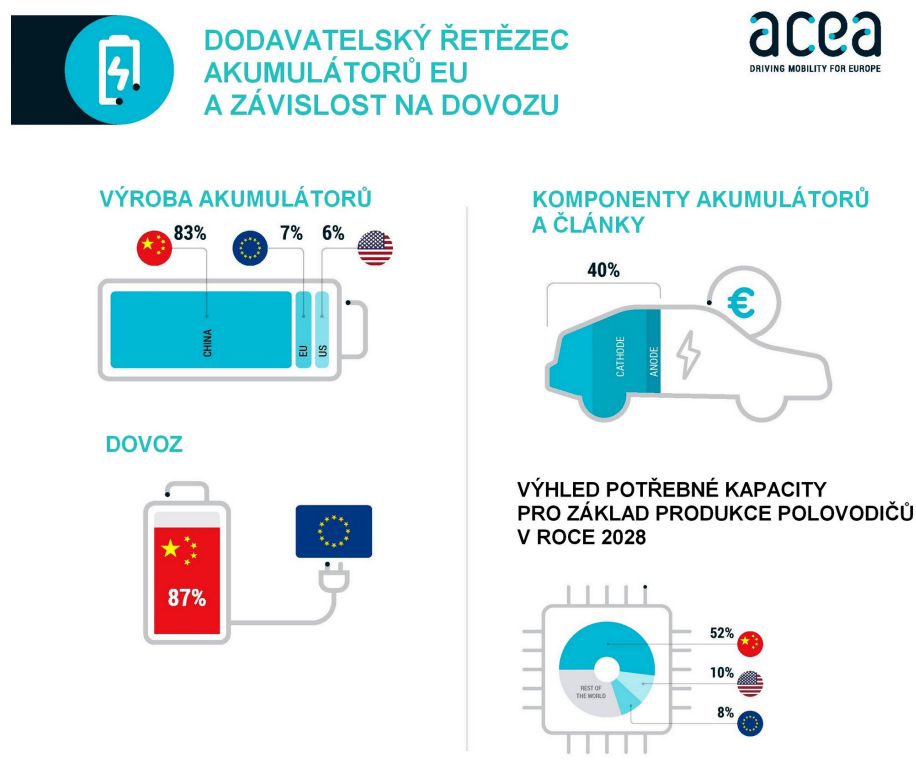
acea
DRIVING MOBILITY FOR EUROPE

www.acea.auto

ze tří asijských zemí, přičemž ze samotné Číny přicházelo 87 % z celkového dovozu. Čína je největším světovým vývozcem akumulátorů pro elektromobily, přičemž 12 % akumulátorů pro elektromobily vyváží.

Články akumulátorů představují až 40 % hodnoty průměrného elektromobilu. Aktivní materiály anody a katody představují 10 % resp. 50 % výrobních nákladů na články akumulátorů. Čína má 90 % celosvětově instalované výrobní kapacity aktivního materiálu katody a 97 % výrobní kapacity aktivního materiálu anody. Čína vyrábí 76 – 85 % světové produkce článků akumulátorů (v závislosti na zdroji), EU a USA vyrábějí po 5 %.

Ve všech fázích rafinace surovin dominuje Čína, pouze ve zpracování kobaltu EU realizuje celosvětově 12 %. Všechny ostatní rafinace (lithium, grafit, nikl atd.) jsou ovládány Čínou, která kontroluje víc než 50 % celosvětového zpracování lithia a kobaltu. Čína a USA představují 87 % celosvětové výrobní kapacity v dodavatelském řetězci, EU pouze 7 %. Vlastní sekundární produkce EU z recyklace je nízká. U některých materiálů (včetně kovů vzácných zemin) se blíží nule.



Ford rozšiřuje nabídku elektromobilů

Závod společnosti Ford Otosan v rumunské Craiově zahájil výrobu malého crossoveru Puma Gen-E. Ford Otosan je společný podnik společnosti Ford Motor a tureckého Koç Holdings. Puma Gen-E rozšiřuje nabídku osobních elektromobilů Ford v Evropě a připojuje se k modelům Explorer, Capri a Mustang Mach-E. Puma Gen-E využívá elektrické pohonné jednotky vyráběné v závodě Ford v Halewoodu ve Velké Británii a díly vyrobené v závodě na výrobu komponent Ford v Kolíně nad Rýnem. V rámci atraktivní nabídky Fordu pro elektromobily, zahrnující i výhodné podmínky financování Ford Credit s 0% úrokem a speciální bonusy, elektrická Puma Gen-E s dojezdem 376 km nově stojí od 699 000 Kč s DPH. V rámci snahy zjednodušit

zákazníkům přechod k elektromobilitě český Ford nabízí wallbox pro domácí nabíjení zdarma ke každému novému osobnímu elektromobilu.



Citroën bude vyrábět nový model C3 v Srbsku

Citroën bude svůj nový model C3 vyrábět také v závodě Stellantisu v srbském Kragujevací. Tato dodatečná výrobní kapacita doplní výrobu tohoto modelu v Trnavě na Slovensku. To dokládá úsilí značky Citroën vyrábět v Evropě cenově dostupné elektrické



modely a svědčí o úspěšném uvedení nového modelu C3 na evropské trhy. Ten v prvním čtvrtletí obsadil druhé místo v prodeji elektromobilů ve Francii a od uvedení na trh již na něj bylo přijato více než 130 000 objednávek, z nichž 30 % bylo na elektrické verze. C3 je na výběr na benzin i s hybridním a elektrickým pohonem s dojezdem 320 km. Továrna v Kragujevací byla mezi lety 2022 a 2024 kompletně zmodernizována, aby mohla využívat novou platformu Stellantisu Smart Car a podporovat výrobu elektrických modelů. Závod má 1000 zaměstnanců a s moderním automatizovaným a robotizovaným výrobním linkám vyniká vysokou úrovní kvality a produktivity. V Kragujevací se také vyrábí Fiat Grande Panda.

V autě po Vltavě pod pražskými mosty

Plovoucí verze vozu Cupra Terramar vyplula na Vltavu. Unikátní plavidlo Floating Terramar vzniklo v rámci partnerství značky Cupra s jachtařskými závody Louis Vuitton 37. Pohár Ameriky. Diváci jej mohli sledovat při plavbách ve vodách Středozemního moře mezi přístavy Barcelona a Port Vell. Nyní Floating Terramar zamířil do České republiky aby se fanouškům značky Cupra představil na Vltavě. Lodní specialisté ze společnosti Brava Boats za spolupráce firmy VetuS v roli dodavatele lodního vybavení zkonstruovali speciální hliníkovou spodní část připomínající trimaran. Floating Terramar splňuje nejvyšší bezpečnostní standardy. Elektronické ovládací prvky pro loď byly integrovány do přístrojové desky a fungují nezávisle na voze. Vůz Cupra Terramar v exkluzivní limitované edici America's Cup je k palubě ukotven

popruhy. Pohon na vodě obstarává vznětový tříválec Ventus Marino s nejvyšším výkonem 20 kW (27 k). Největší rychlost plavidla je 5 uzlů.



Nižší čtvrtletní výroba automobilů

Za první tři měsíce letošního roku bylo v České republice vyrobeno 366 510 osobních vozů, tj. meziročně o 7,1 % méně než v prvním čtvrtletí loňského roku. Výrazný nárůst zaznamenala výroba elektrických vozidel – od ledna do března jich bylo zhotoveno celkem 64 956, což bylo



o 140,8 % víc než vloni. Jejich podíl na tuzemské produkci automobilů vzrostl na 17,7 %. Celkem bylo vyrobeno 50 377 vozidel čistě elektrických (BEV) a 14 579 vybavených plug-in hybridním pohonem (PHEV). Škoda Auto vyrobila ve svých tuzemských závodech 236 524 osobních automobilů (-2,8 %). Meziročně o 282 % vyšší výrobu zaznamenala v segmentu elektrických vozidel – celkem jich vyrobila 48 442, tj. 20,5 % z celkové produkce, z toho bylo 40 866 BEV a 7576 PHEV. V závodě automobilky Hyundai došlo k meziročnímu poklesu výroby o 18 % na 71 540 vozidel. Z toho bylo 9511 BEV a 7003 PHEV. Celkově představovaly 23 % z celkové produkce. V Toyotě zaznamenali meziroční pokles produkce o 8,6 % na 58 446 vozidel, z nichž 60 % tvořil hybridní model Yaris HEV.



Čína zastavila vývoz vzácných zemin a magnetů

Čínská vláda oznámila, že zastavila vývoz řady kritických minerálů vzácných zemin a také magnetů, protože se nadále vyostřuje obchodní válka s USA. Současný zákaz vývozu se ovšem vztahuje na všechny země, nejen na Spojené státy, a vyvíjí tak tlak i na výrobce se sídlem v Evropě, Jižní Koreji a Japonsku.

Magnety ze vzácných zemin tvoří velmi malou část čínského exportu, takže zastavení exportu nebude mít významný dopad na ekonomiku země. Globální dopad zákazu však může být značný.

Minerály vzácných zemin se díky svým jedinečným magnetickým, fosforeskujícím a katalytickým vlastnostem široce používají v elektronických součástkách a vysoce výkonných magnetech. Nacházejí využití v high-tech odvětvích od automobilového průmyslu a výroby polovodičů až po obranný, letecký a kosmický průmysl a robotiku. V automobilovém průmyslu se nacházejí především v magnetech používaných v elektromotorech elektricky poháněných vozidel a v palubní elektronice.

Podle Mezinárodní energetické agentury se Čína podílí na více než 90 % světové kapacity rafinace vzácných zemin a má podobný podíl na celosvětové produkci magnetů ze vzácných

zemin. Evropská unie dováží tyto prvky výhradně z čínských zdrojů.

Podle agenturních informací byly dodávky magnetů zastaveny již před zavedením nového zpřísněného regulačního rámce, který by měl od vývozců vyžadovat žádost o vývozní licence s přísnými podmínkami. Americké obranné společnosti by měly být od čínských dodávek trvale odříznuty. Globální výrobci se obávají, že jakmile budou licence zavedeny, budou vystaveny dlouhým zpožděním dodávek, což povede k vyčerpání globálních zásob vzácných zemin.

Poptávka po vzácných zeminách v posledních letech roste kvůli závislosti EU na těchto prvcích a skutečnosti, že tyto prvky nelze nahradit jinými. Navíc mají tyto prvky velmi nízkou míru recyklace. Vzhledem růstu jejich ceny se očekává, že doly na tyto zeminy otevřou i jiné země, ale výhled jejich využití je za dlouhou dobu a nebude snadné je prosadit s ohledem na ochranu životního prostředí, neboť se vyskytují ve velmi malé koncentraci a při jejich těžbě se uvolňují toxické a radioaktivní materiály. Problematická je i lokace – potenciálně největší ložiska jsou na území Ruska a Ukrajiny.

Budoucnost doručování v Praze

Společnost Wolt spouští v České republice program Better Cities Fund, v jehož rámci bude k dispozici grant ve výši 2,5 milionu korun určený na dostupný leasing moderních elektrických doručovacích vozítek a elektrokol pro kurýry. Současně startuje tříměsíční pilotní provoz 20 mikroelektrovozidel prostřednictvím rumunské platformy E-Mobility Rentals. Čtyřkolový VOK S má nosnost 120 kg, objem nákladového prostoru 420 l a dojezd 50 – 70 km. Elektrokolo SmartVélo N°3 nabízí nákladový prostor o objemu 250 l, nosnost 85 kg a dojezd 150 km. Společnost Wolt testuje motivační programy pro kurýry i smluvní závazky pro spolupracující logistické firmy, které by měly používat elektrická vozidla. „Asi 80 % našich emisí pochází z doručování a 72 % objednávek je zde doručováno autem. Proto investujeme

do řešení, která pomohou kurýrům přejít na bezemisní dopravu. Pokud kurýr projeví zájem, poskytneme mu komplexní služby zahrnující nejen financování pořízení vozidla, ale i pojištění atd. Umožníme jim, aby víc vydělali vyšší rychlostí doručování i pronájmem reklamní plochy na vozidlech,“ uvedl Jakub Mořovský, ředitel strategie a inovací pro kurýry ve střední Evropě.



Dobíjecí stanice ČEZ v prvním čtvrtletí dodaly o 70 % více elektřiny

Růst elektromobility v České republice potvrzují statistiky čerpání energie



u stojanů ČEZ. Od začátku roku řidiči u ČEZ načerpali 3 miliony kWh certifikované zelené elektřiny. Meziročně to bylo o 1,2 milionu kWh víc, což je 70% nárůst. Za celý loňský rok dodala síť veřejných stanic ČEZ celkem 9,6 milionu kWh. S rostoucí kapacitou akumulátorů nových modelů stoupá i průměrný odběr. Řidiči letos při jednom dobíjení nabíjeli v průměru 22,9 kWh, meziročně o 11 % víc. Aktuálně tvoří síť ČEZ 880 stojanů. Dobíjení z ultrarychlých stojanů ČEZ pro zákazníky s tarifem Premium je s cenou 11 Kč za 1 kWh nejlevnější na trhu ve srovnání tří největších dodavatelů. Zákazníci ČEZ oproti neregistrovaným řidičům ušetří na tarifu Standard 7 Kč na 1 kWh a na tarifu Premium 9 Kč na 1 kWh.

Nejlepší ojeté auto roku

V České republice se každoročně prodá 3x až 4x víc ojetých a zánovních automobilů než nových, zhruba 800 000. A přesto pro sekundární trh, na rozdíl od primárního, neexistuje žebříček nejlepších a nejoblíbenějších aut. Proto společnost Aures Holdings se svými značkami



AAA Auto a Mototechna vyhláší ve spolupráci s Asociací obchodníků ojetými automobily (AOOA) první ročník ankety o nejoblíbenější ojetý vůz – Ojeté auto roku 2025. Volit budou sami motoristé na stránce www.ojeteautoroku.cz v šesti kategoriích: kompaktní auto, rodinný vůz, malé auto do města, SUV, pracovní/užitkový vůz a elektromobil. Kromě toho bude vyhlášen celkový vítěz, tedy vůz, který dostane absolutně nejvíce hlasů. Každý, kdo bude hlasovat ve všech kategoriích, bude zařazen do losování. Hlavní cenou je tříměsíční zápůjčka vítězného auta s kartou CCS nabitou částkou 10 000 Kč.

Škoda Auto sází na HVO

Škoda Auto používá jako prvotní náplň do nových modelů se vznětovými motory a pro tankování nákladních vozů v logistice udržitelné vysoce kvalitní palivo HVO neboli hydrogenizovaný rostlinný olej. HVO se vyrábí z odpadních tuků a olejů. Pro jeho výrobu tedy není nutné zabírat zemědělskou půdu. Tuto bionaftu pokročilé generace dodává státní podnik ČEPRO. Nafta HVO má oproti fosilní naftě vysoké cetanové číslo (70 oproti 51). To zlepšuje účinnost spalování a pomáhá snižovat emise škodlivin, zejména pevných částic. HVO rovněž neobsahuje síru, aromatické uhlovodíky ani uhlovodíky s vysokým bodem varu. Díky tomu snižuje emise škodlivých látek a napomáhá k méně častým regeneracím filtru pevných částic

(DPF). U starších vznětových motorů může HVO přispět k tiššímu a plynulejšímu chodu. Palivo lze libovolně míchat i s klasickou naftou. Pro provoz na syntetické palivo HVO jsou schváleny všechny vozy Škoda se vznětovým motorem od modelového roku 2022. Škoda Auto je první značkou koncernu Volkswagen, která zavedla palivo HVO v celém hodnotovém řetězci.



Jana Hanušová potřetí šéfkou ČLFA

Představenstvo České leasingové a finanční asociace (ČLFA) po skončení dvouletého mandátu volilo nového předsedu a místopředsedy. Post předsedkyně obhájila na další, již třetí, funkční období Jana Hanušová, generální ředitelka společnosti Essox. Místopředsedy zůstávají Karel Nováček (předseda představenstva Factoring České spořitelny) a Josef Vajsejt (předseda představenstva ČSOB Leasing). Nedávná členská schůze České leasingové a finanční asociace potvrdila i další čtyři členy staronového představenstva, a to Pavla Fořta (generální ředitel Ayvens), Ludka Jírů (předseda



představenstva Home Credit), Josefa Langmayera (jednatel Raiffeisen-Leasing) a Jakuba Stárka (předseda představenstva UniCredit Leasing).

Vladimír Vošický manažerem ÚAMK

Bývalý ředitel několika automobilových importů Vladimír Vošický píše další manažerskou kapitolu. Letos se stal se činovníkem ÚAMK. Podle jeho profilu na sociální síti LinkedIn je už dva měsíce zaměstnancem této organizace na pozici „Chief Operations Officer“. Co to znamená v českém jazyce? „Zastává funkci provozního a obchodního ředitele ÚAMK,“ upřesnil nám mluvčí klubu Igor Sirota bez dalšího komentáře.



Vošický v minulosti prošel řadou top manažerských pozic ve společnostech SDA. Osmnáct let působil ve Ford Motor Company, a to i na mezinárodní úrovni. Prošel také francouzským Peugeotem a mezi lety 2010 až 2019 šéfoval Hyundai Motor Czech. Za jeho éry se značka Hyundai vyhoupla v prodeji mezi tuzemskou importérskou špičku, ale „proslavila“ se také provokativními reklamními kampaněmi či soudními spory s vlastními dealery. Po odchodu z Hyundai zastával Vladimír Vošický tři a půl roku pozici výkonného ředitele společnosti Kvarto, která zastupuje v Česku řadu značek v oblasti zemědělské a stavební techniky, odkud jeho profesní cesta vedla k Nissanu/GACE. V Nissanu ukončil své angažmá v loňském roce.

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:

BcA. 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

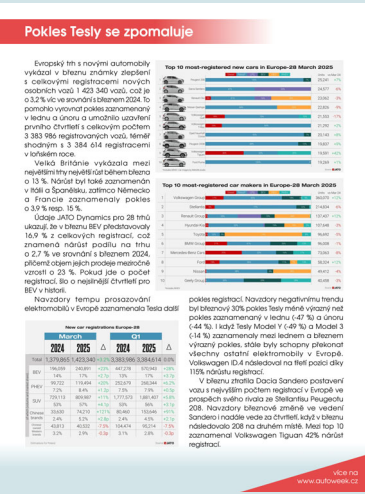
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

vladimir.rybecky@gmail.com

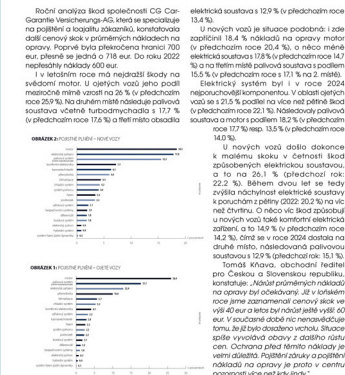
Po zrušení odběru redakce nemá dotýčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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



Pokles Tesly se zpomaluje

Aktuální analýza škod od společnosti CarGarantie



Aktuální analýza škod od společnosti CarGarantie



Otazníky kolem pojištění autonomních vozidel



BYD po strategických klopýtnutích restartuje operace v Evropě



Šanghaj nebo skončíš

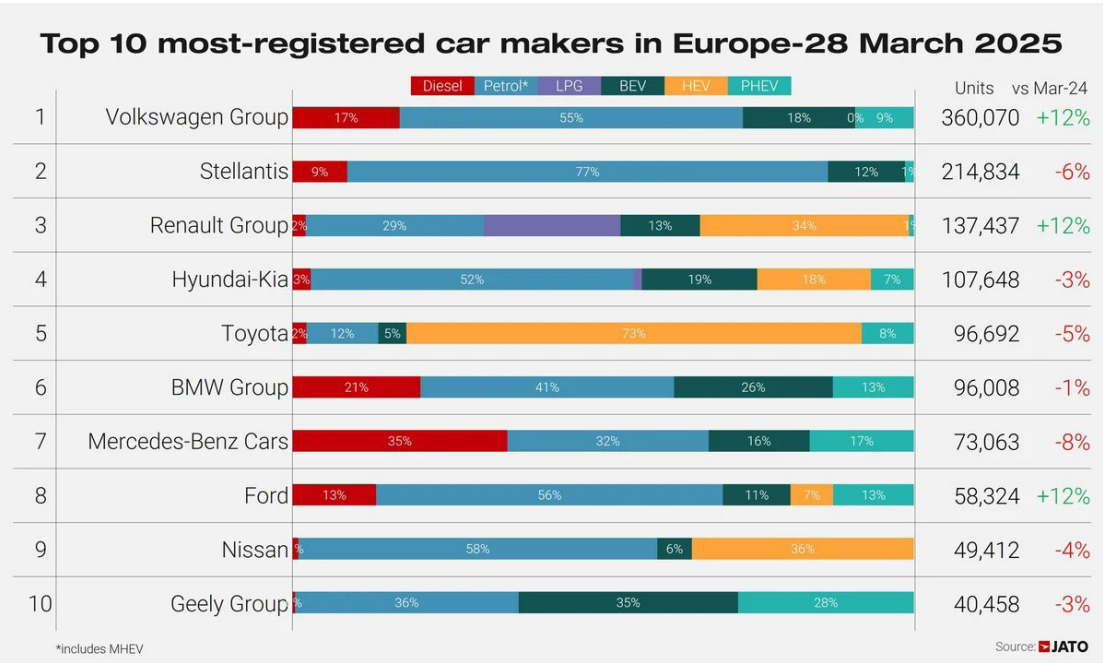
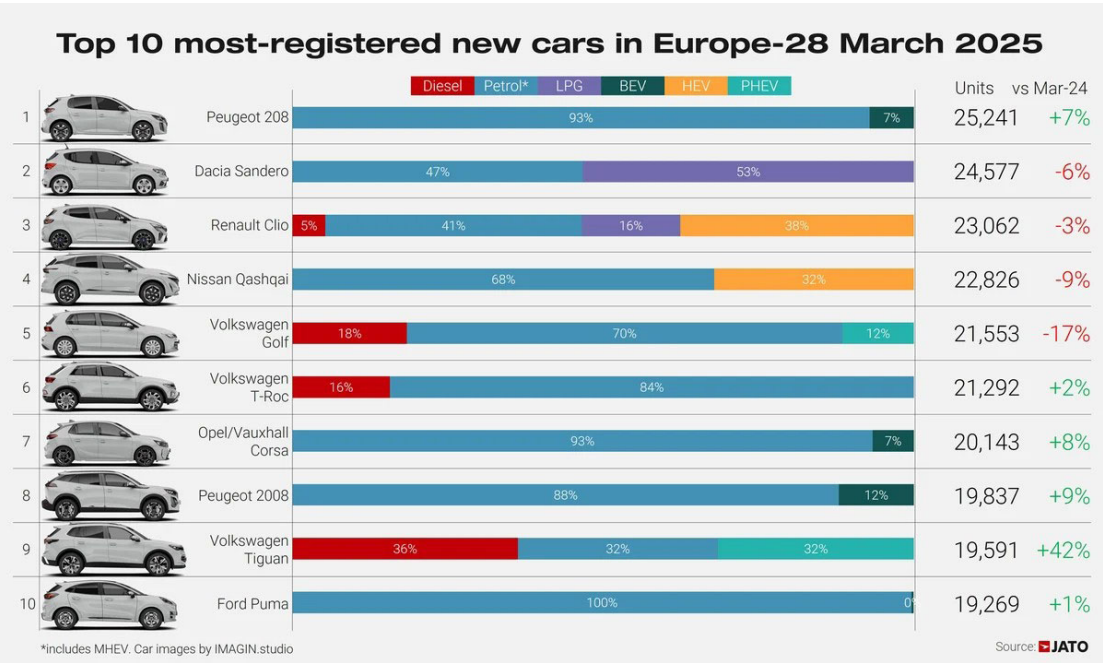
Pokles Tesly se zpomaluje

Evropský trh s novými automobily vykázal v březnu známky zlepšení s celkovými registracemi nových osobních vozů 1 423 340 vozů, což je o 3,2 % víc ve srovnání s březnem 2024. To pomohlo vyrovnat pokles zaznamenaný v lednu a únoru a umožnilo uzavření prvního čtvrtletí s celkovým počtem 3 383 986 registrovaných vozů, téměř shodným s 3 384 614 registracemi v loňském roce.

Velká Británie vykázala mezi největšími trhy největší růst během března o 13 %. Nárůst byl také zaznamenán v Itálii a Španělsku, zatímco Německo a Francie zaznamenaly pokles o 3,9 % resp. 15 %.

Údaje JATO Dynamics pro 28 trhů ukazují, že v březnu BEV představovaly 16,9 % z celkových registrací, což znamená nárůst podílu na trhu o 2,7 % ve srovnání s březnem 2024, přičemž objem jejich prodeje meziročně vzrostl o 23 %. Pokud jde o počet registrací, šlo o nejsilnější čtvrtletí pro BEV v historii.

Navzdory tempu prosazování elektromobilů v Evropě zaznamenala Tesla další



New car registrations Europe-28						
	March			Q1		
	2024	2025	Δ	2024	2025	Δ
	2024	2025	Δ	2024	2025	Δ
Total	1,379,865	1,423,340	+3.2%	3,383,986	3,384,614	0.0%
BEV	196,059	240,891	+23%	447,278	570,943	+28%
	14%	17%	+2.7p	13%	17%	+3.7p
PHEV	99,722	119,494	+20%	252,679	268,344	+6.2%
	7.2%	8.4%	+1.2p	7.5%	7.9%	+0.5p
SUV	729,113	809,987	+11%	1,777,573	1,881,407	+5.8%
	53%	57%	+4.1p	53%	56%	+3.1p
Chinese brands	33,630	74,210	+121%	80,460	153,646	+91%
	2.4%	5.2%	+2.8p	2.4%	4.5%	+2.1p
Chinese-owned Western brands	43,813	40,532	-7.5%	104,474	95,214	-7.5%
	3.2%	2.9%	-0.3p	3.1%	2.8%	-0.3p

Estimations for Poland
Source: JATO

pokles registrací. Navzdory negativnímu trendu byl březnový 30% pokles Tesly méně výrazný než pokles zaznamenaný v lednu (-47 %) a únoru (-44 %). I když Tesly Model Y (-49 %) a Model 3 (-14 %) zaznamenaly mezi lednem a březnem výrazný pokles, stále byly schopny překonat všechny ostatní elektromobily v Evropě. Volkswagen ID.4 následoval na třetí pozici díky 115% nárůstu registrací.

V březnu ztratila Dacia Sandero postavení vozu s nejvyšším počtem registrací v Evropě ve prospěch svého rivala ze Stellantisu Peugeotu 208. Navzdory březnové změně ve vedení Sandero i nadále vede za čtvrtletí, když v březnu následovalo 208 na druhém místě. Mezi top 10 zaznamenal Volkswagen Tiguan 42% nárůst registrací.

Aktuální analýza škod od společnosti CarGarantie

Roční analýza škod společnosti CG Car-Garantie Versicherungs-AG, která se specializuje na pojištění a loajalitu zákazníků, konstatovala další cenový skok v průměrných nákladech na opravy. Poprvé byla překročena hranici 700 eur, přesně se jedná o 718 eur. Do roku 2022 nepřesáhly náklady 600 eur.

I v letošním roce má nejdražší škody na svědomí motor. U ojetých vozů jeho podíl meziročně mírně vzrostl na 26 % (v předchozím roce 25,9 %). Na druhém místě následuje palivová soustava včetně turbodmychadla s 17,7 % (v předchozím roce 17,6 %) a třetí místo obsadila

elektrická soustava s 12,9 % (v předchozím roce 13,4 %).

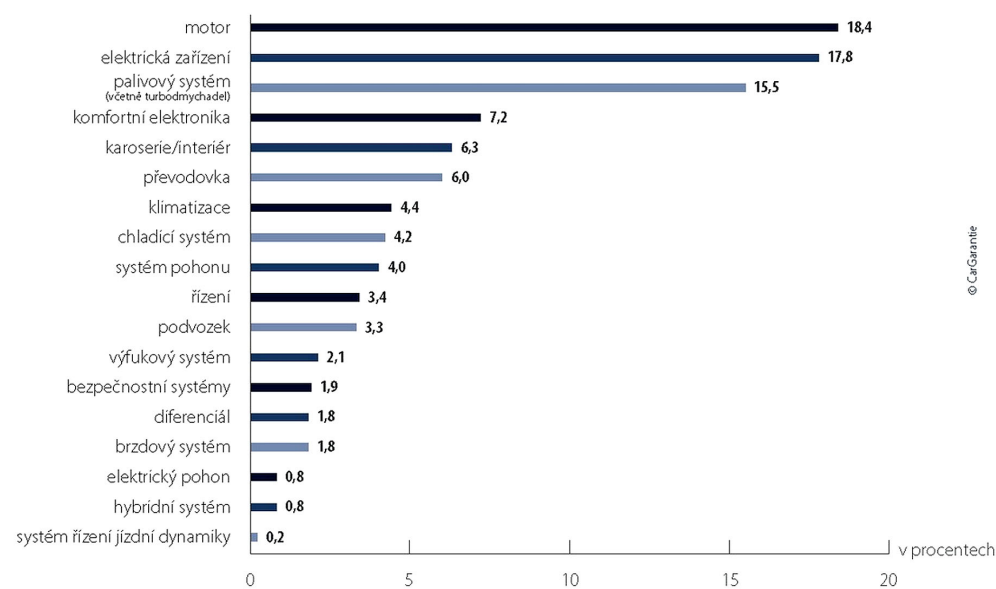
U nových vozů je situace podobná: i zde zapříčinil 18,4 % nákladů na opravy motor (v předchozím roce 20,4 %), o něco méně elektrická soustava s 17,8 % (v předchozím roce 14,7 %) a na třetím místě palivová soustava s podílem 15,5 % (v předchozím roce s 17,1 % na 2. místě).

Elektrický systém byl i v roce 2024 nejporuchovější komponentou. V oblasti ojetých vozů se s 21,5 % podílel na více než pětině škod (v předchozím roce 22,1 %). Následovaly palivová soustava a motor s podílem 18,2 % (v předchozím roce 17,7 %) resp. 13,5 % (v předchozím roce 14,0 %).

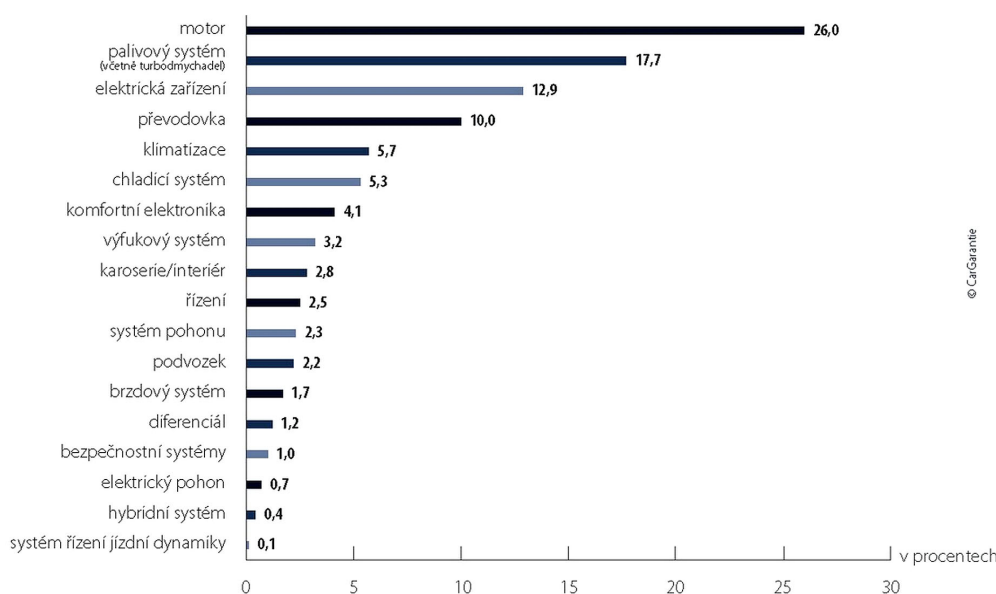
U nových vozů došlo dokonce k malému skoku v četnosti škod způsobených elektrickou soustavou, a to na 26,1 % (předchozí rok: 22,2 %). Během dvou let se tedy zvýšila náchylnost elektrické soustavy k poruchám z pětiny (2022: 20,2 %) na víc než čtvrtinu. O něco víc škod způsobují u nových vozů také komfortní elektrická zařízení, a to 14,9 % (v předchozím roce 14,2 %), čímž se v roce 2024 dostala na druhé místo, následovaná palivovou soustavou s 12,9 % (předchozí rok: 15,1 %).

Tomáš Kňava, obchodní ředitel pro Českou a Slovenskou republiku, konstatuje: „Nárůst průměrných nákladů na opravy byl očekávaný. Již v loňském roce jsme zaznamenali cenový skok ve výši 40 eur a letos byl nárůst ještě vyšší: 60 eur. V současné době nic nenasvědčuje tomu, že již bylo dosaženo vrcholu. Situace spíše vyvolává obavy z dalšího růstu cen. Ochrana před těmito náklady je velmi důležitá. Pojištění záruky a pojištění nákladů na opravy je proto v centru pozornosti více než kdy jindy.“

OBRÁZEK 2: POJISTNÉ PLNĚNÍ – NOVÉ VOZY



OBRÁZEK 1: POJISTNÉ PLNĚNÍ – OJETÉ VOZY





Otazníky kolem pojištění autonomních vozidel

Otazníky kolem pojištění autonomních vozidel vysvětluje projektová manažerka Slavia pojišťovny Lucie Žulavská, která se podílela na přípravě legislativního konceptu pro autonomní vozy v rámci bruselské pracovní skupiny evropské federace pojištění a zajištění Insurance Europe.

Někdo si myslí, že jednou nasedne do autonomního vozu v Praze a vystoupí v Brně. Bude to tak jednoduché?

„Myslím, že půjde o zdolávání jednotlivých etap a bude při nich rozhodovat vhodná infrastruktura. Na základě zkušeností z jiných zemí lze předpokládat, že nejprve bude tento systém využitelný pro parkování, později najde využití v kolonách a úplně nakonec i na dálnicích. Jde však ještě o hudbu budoucnosti.“

Jak budou na autonomní vozidla pohlížet pojišťovny?

„Závěry, které vzešly z jednání na toto téma, říkají, že už nebude stoprocentně platit jednoznačná objektivní odpovědnost provozovatele vozidla jak ji známe dnes. Tento dosud jediný segment se rozdělí do tří kategorií. V prvním zůstane odpovědnost řidiče nebo provozovatele, ale ve druhém už bude odpovědnost výrobce vozidla a ve třetím odpovědnost výrobce softwaru.“

Dnes už existují automobily, které dokážou zaparkovat bez přičinění řidiče. V Německu umožňují na určitých úsecích využití autopilota v koloně. Plné použití je ale možné jen na uzavřených plochách?

„Současná legislativa řidiči ukládá povinnost plně se věnovat řízení. Ano, v rámci tzv. třetího

stupně autonomního řízení už existují auta, ve kterých může řidič dát ruce z volantu a nevěnovat se řízení. Zatím je ale v běžném provozu u nás používat nemůže.“

Jak to bude s kalkulací pojistného u autonomních vozidel?

„Konkrétní údaje o ceně za takové pojištění ještě v tuto chvíli neexistují. Obecně lze konstatovat, že čím vyšší bude v autonomním vozidle stupeň automatizace, tím více se začne snižovat princip pojištění odpovědnosti vozidla v podobě, v jaké jej známe dnes. Takže z principu plné objektivní odpovědnosti bez ohledu na řidičovo zavinění se bude stále více přecházet k rozdělení odpovědnosti mezi řidiče, výrobce vozidla a výrobce software. A to bude mít vliv na celkovou sazbu pojistného.“

Jak ale pojišťovna zjistí, ve kterém módu se zrovna havarující vozidlo nacházelo?

„Umožní jí to povinná instalace černých skříněk, které už dnes známe z vozidel používajících určitou formu telematiky. Díky tomu bude možné snadno určit, v jakém segmentu odpovědnosti ke škodě došlo a z jakého pojištění bude krytá.“

S kým potom bude jednat poškozený, když místo jedné strany bude mít najednou tři?

„Postup by zřejmě byl takový, že se poškozený nejprve obrátí na pojišťovnu viníka, která mu škodu zaplatí z tradičního povinného ručení, a pokud se prokáže, že se v tu chvíli na kolizi podílel výrobce vozidla nebo výrobce software, bude se pracovat s regresem.“



BYD po strategických klopýtnutích restartuje operace v Evropě

Podle Automotive News Europe se BYD rychle pustil do řešení raných klopýtnutí v Evropě. Výrazně rozšiřuje svou dealerskou síť a nabízí tučné platové pobídky vedoucím pracovníkům evropských automobilek, zejména Stellantisu.

Čínský lídr v oblasti elektromobilů v prosinci oznámil, že plug-in hybridy budou pro jeho evropskou strategii klíčové. Toto rozhodnutí přišlo poté, co zvláštní poradce BYD pro Evropu Alfredo Altavilla – jeden z klíčových vedoucích pracovníků najatých při evropském restartu – poradil zakladateli a předsedovi BYD Wang Chuanfu, že strategie zaměřená na čisté elektromobily je v mnoha evropských zemích stále obtížně prodejná.

„Velmi rychle pochopil zprávu a poskytl inženýrům BYD informace, že každý nový model pro Evropu bude muset přijít jak v elektrické verzi, tak hybridní. Je nutné vzdělávat zákazníky v zeleném přechodu. Plug-in hybridy budou jádrem strategie BYD v Evropě. Bylo by hloupé jít proti preferencím spotřebitelů nabízením pouze elektromobilů,“ řekl Altavilla agentuře Reuters.

Dokladem odhodlání společnosti BYD rychle posílit své evropské operace je to, že pověřila správou regionu svou výkonnou ředitelkou č. 2 Stellu Li.

Snaha BYD růst v Evropě pramení z rekordního růstu prodeje v Číně, který se od roku 2020 sedminásobně (!!!) zvýšil na 4,2 milionu vozů v roce 2024. BYD už je šestým největším výrobcem

automobilů na světě. Po meteorickém vzestupu v Číně BYD v roce 2023 vstoupil do Evropy s cílem stát se do roku 2030 největším prodejcem elektromobilů v regionu.

Jenže BYD nedokázal předem prostudovat a pochopit evropské trhy. Výmluvným příkladem je, že koupil drahý sponzoring fotbalového Eura 2024 v Německu, kde se označoval jako světový výrobce NEV č. 1. NEV znamená „nové energetické vozidlo“. To je termín používaný v Číně pro kombinaci elektromobilů a plug-in hybridů, ale pro německé zákazníky tato zkratka nemá žádný význam.

Také počáteční síť prodejců BYD byla příliš malá a příliš koncentrovaná ve velkých městech. Bývalí manažeři uvedli, že hlavní chybou BYD před vstupem do Evropy bylo zacházet s ní jako s jednotným trhem – jako s Čínou nebo Spojenými státy, a ne jako s mnoha různými zeměmi.





Šanghaj nebo skončíš

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Víc než 70 čínských a mezinárodních automobilových značek tento týden na autosalonu v Šanghaji předvádí 100 nových nebo vylepšených modelů. Dlouhá válka spotřebitelských cen si v Číně, kde většina velkých zahraničních značek v posledních několika letech utrpěla výprask, vybrala svou daň. Mezitím řada čínských automobilových společností, mezi nimi hlavně BYD, šla od úspěchu k úspěchu.

Funkce automatizovaného řízení nové generace se nyní staly nejnovější frontou v boji o prodej vozidel a zisk. Plány automobilek propagovat v Šanghaji asistenční systémy nové generace však byly zmrazeny vládním zásahem proti marketingovým tvrzením používajícím výrazy jako „*inteligentní*“ nebo „*autonomní*“ k popisu jejich technologie po březnové smrtelné havárii Xiaomi SU7. Vládní kontrola přiměla čínské automobilky přepracovat své marketingové prezentace, upustit od vychloubání se schopnostmi automatického řízení a místo toho zdůrazňovat opatrnost řidičů.

Buick se dostal do konfliktu s tarify amerického prezidenta Donalda Trumpa. Ty narušily vyhlídky značky právě v době, kdy se věci začaly dařit. Prodej v prvním čtvrtletí vzrostl o 39 % díky nové řadě kompaktních SUV Envision, Encore GX

a Envista. Ale tři nejoblíbenější modely se vyrábějí mimo USA – Envista a Encore GX v Jižní Koreji a SUV Envision v Číně. Cla by tak mohla k cenovce těchto vozidel přidat tisíce dolarů. To by to mohlo zastavit dynamiku Buicku a ohrožit jeho přežití.

Toyota zvažuje výrobu svého nejprodávanějšího SUV RAV4 ve Spojených státech aby se vyhnula dopadu amerických cel. Vyrábí jej v Kentucky, Kanadě a Japonsku. Toyota původně plánovala export RAV4 do Spojených států z Kanady a Japonska, ale nyní zvažuje rozšíření výroby v Kentucky.

Ford zastavil dodávky svých SUV, pick-upů a sportovních vozů do Číny, protože odvetná opatření znamenají, že jeho vozidla podléhají clům až 150 %.

Nová značka elektromobilů od čínské automobilky SAIC vytvořená ve spolupráci s Huawei se jmenuje Shangjie, přičemž první model bude uveden na trh na podzim.

Čínský obchod Fordu se zahrnutím exportu loni vydělal 900 milionů dolarů před úroky a zdaněním.

Předseda Renaultu Jean-Dominique Senard se chystá odstoupit z představenstva Nissanu.

Tesla čelí navrhované hromadné žalobě, která tvrdí, že zrychluje počítadla kilometrů ve svých elektromobilech, takže jim rychleji skončí záruka, což společnost šetří od povinnosti hradit opravy.