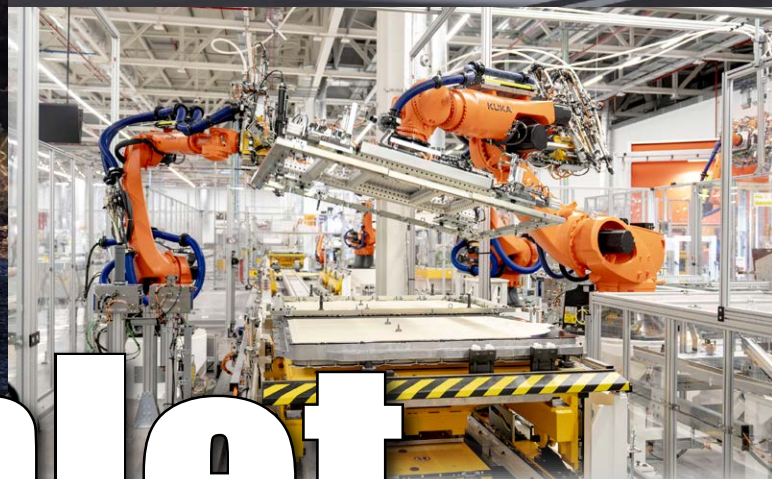


51. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



European
Parliament



Vlk zůstal hladový ale koza je mrtvá

Výrobci automobilů v Evropské unii budou muset od roku 2035 splnit 90% snížení emisí CO₂ namísto 100 %, které dříve stanovovala legislativa EU. Oněch zbývajících 10 % musí kompenzovat používáním „zelené“ oceli vyrobené v EU nebo pomocí udržitelných paliv. Pokud jde o firemní automobily včetně lehkých užitkových vozidel, jsou na úrovni členských států stanoveny povinné cíle na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Návrh Komise bude nyní projednán Evropským parlamentem a Evropskou radou.

„Pokračujeme v cestě k mobilitě s nulovými emisemi, ale zavádíme určitou flexibilitu pro výrobce, aby mohli splnit své cíle v oblasti emisí CO₂ co nejefektivnějším způsobem,“ řekl komisař pro oblast klimatu Wopke Hoekstra.

Koncern Volkswagen návrh označil za pragmatický zejména proto, že malé elektromobily brzy obdrží speciální dotace.

Prezidentka Německého svazu automobilového průmyslu VDA Hildegard Müllerová uvedla: *„EU slíbila, že prozkoumá realitu, zanalyzuje ji a poté zavede flexibilitu a úpravy. To se nestalo. Celkový balíček je v době rostoucí konkurence fatální. To, co se jeví jako větší otevřenost, je plné tolika překážek, že hrozí, že vše v praxi zůstane neúčinné. Pokud jde o*

zelenou ocel a obnovitelná paliva, automobilový průmysl čelí požadavkům, kde dostupnost těchto zdrojů je mimo naši kontrolu.“

Peter Schwerdtmann pro Auto-Medienportal napsal: *„Každý, kdo si myslel, že návrh Evropské komise konečně vnesl do diskuse trochu zdravého rozumu, se mýlí. Pro ty, kteří řídí dění v EU, je stále důležitější prosazovat monokulturu elektromobilů než ochrana klimatu.“*

Ředitel Institutu pro automobilovou ekonomiku IfA Stefan Reindl řekl: *„Popsal bych to jako homeopatický efekt. Zároveň k tomu připojují řadu návrhů, které vytvářejí byrokratickou noční můru. Praktická implementace návrhu bude extrémně obtížná. Posiluje to mezi výrobci i kupujícími dojem, že sami politici nevědí, co je prospěšné a proveditelné. Všechno je to velmi nedodělané.“*

Výkonný ředitel společnosti T&E William Todts uvedl: „Elektrifikaci firemních vozových parků lze snadno dosáhnout v rámci evropské průmyslové politiky a je skvělé vidět, že Komise v tomto ohledu podniká kroky. Měli bychom se snažit o to, aby firmy přešly na plně elektrický pohon na trhu, který je podpořen veřejně financovanými desítkami miliard.“

Víc k tématu na str. 06, 11, 12, 13 a 14

Volkswagen Touareg se loučí speciální edicí Final Edition

Volkswagen před 23 lety s modelem Touareg vstoupil do nového segmentu s cílem pozdvihnout značku na vyšší úroveň.

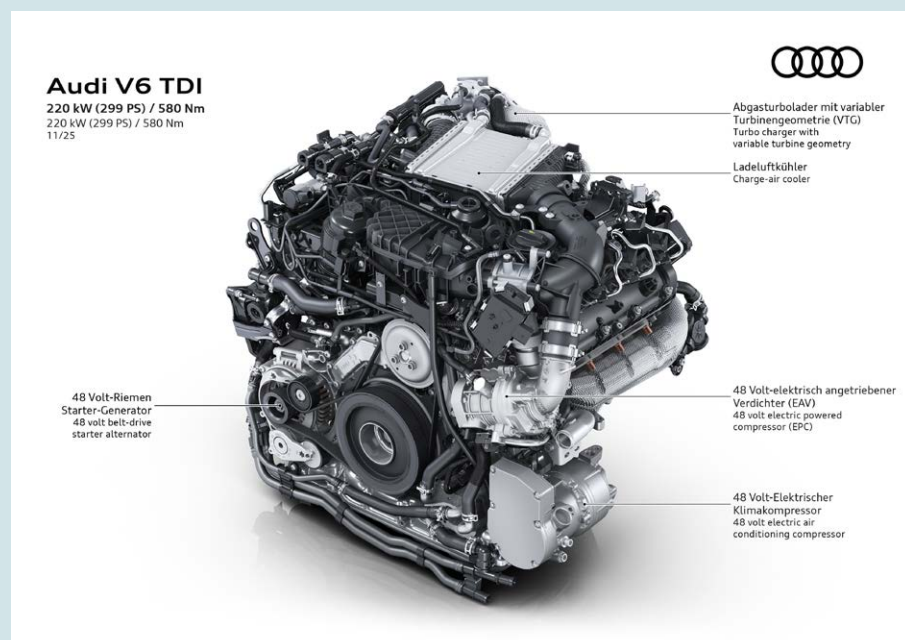


Při svém uvedení na trh v roce 2002 první SUV Volkswagenu zaujalo sebevědomým charakterem, vysokou úrovní komfortu a moderními high-tech prvky. Díky svým rozměrům, výbavě a technice, ale i nadčasovému designu se Touareg rychle prosadil. Dosud se jej prodalo více než 1,2 milionu kopií. Ani to však nestačí, aby přežil emisní limity EU a v roce 2026 bude výroba modelu Touareg se spalovacími motory ukončena. Pro Volkswagen to je příležitost k uvedení speciální edice Touareg Final Edition. Tu lze do konce března 2026 objednávat za ceny od 1 919 900 Kč.

Vznětový motor V6 pro modely Audi Q5 a Audi A6

Audi rozšiřuje nabídku motorů pro modelové řady Q5 a A6 o vznětový motor V6 TDI EA897 evo4 s nejvyšším výkonem 220 kW (299 k) a točivým momentem 580 N.m. Poprvé používá systém MHEV plus v kombinaci s elektricky poháněným dmychadlem. Základ systému MHEV plus tvoří elektromotor s funkcí generátoru, reverzní alternátor poháněný řemenem a akumulátor LFP (lithium-železo-fosfát). Elektromotor s funkcí generátoru podporuje spalovací motor při rozjezdu a předjíždění dodatečným točivým momentem 230 N.m a výkonem 18 kW (24 k). Při zpomalování dodává energii zpět do akumulátoru rekuperačním výkonem až 25 kW. Elektricky poháněné dmychadlo je v sacím potrubí uloženo za konvenčním turbodmychadlem a chladičem stlačeného vzduchu. Jeho napájení zajišťuje 48V elektrická soustava. Překonává prodlevu v nárůstu

plnicího tlaku turbodmychadla v nízkých otáčkách a umožňuje jízdu s vysokým točivým momentem. Nový motor je homologována pro používání paliva HVO. Vozy s novým motorem TDI/220 kW již lze objednávat - Audi A6 Limuzína s ním má cenu stanovenou na 1 922 900 Kč vč. DPH a Avant stojí 1 989 900 Kč, Q5 SUV má cenu od 1 819 900 Kč a Sportback 1 888 900 Kč.





Volkswagen T-Roc přijíždí na český trh

Volkswagen přiváží novou generaci kompaktního SUV T-Roc poháněného jen spalovacími motory. V rámci uvedení na trh se nabízí za zvýhodněnou vstupní cenu 699 000 Kč.

V roce 2017 Volkswagen vstoupil s modelem T-Roc do segmentu kompaktních SUV. Druhá generace navazuje na úspěšného předchůdce s více než dvěma miliony prodanými vozy a i po osmi letech se řadí mezi nejprodávanější auta na evropském trhu.

T-Roc přichází s radikálně přepracovaným designem. Výrazné změněná podoba přední části s kompletně přepracovanými LED světlomety (ve vyšších výbavách se nabízejí i IQ.Light LED Matrix) nově zapadá do nového designového stylu značky. Zároveň byla výrazně optimalizována aerodynamika na součinitel odporu 0,29, zatímco odcházející generace měla 0,34.

Platforma MQB evo, jako u Tiguanu a Tayronu, umožňuje využití systémů z modelů vyšších tříd. T-Roc narostl na délku 4373 mm (tj. o 122 mm) a rozvor náprav se také prodloužil o 39 mm na 2629 mm. Zavazadlový prostor se zvětšil o 30 l na 475 l resp. až na 1350 l (+60 l). T-Roc svými rozměry zapadá mezi T-Cross, dlouhý 413 cm, a Tiguan se 454 cm.

Nový Volkswagen T-Roc vstupuje na trh s výběrem ze dvou 48V mildhybridních pohonů 1,5 eTSI mHEV s nejvyšším výkonem 85 kW (115 k) nebo 110 kW (150 k). Ve druhé polovině roku 2026 nabídku rozšíří nově vyvinutý full hybridní pohon 1,5 eTSI HEV/100 kW (136 k) resp. 125 kW (170 k) a varianta 2,0 eTSI mHEV/150 kW (204 k) s pohonem všech kol 4Motion. V roce 2027 se přidá i nejvýkonnější verze T-Roc R s motorem 2,0 eTSI/245 kW a pohonem všech kol 4Motion.

Stejně jako dosud se vyrábí v závodech AutoEuropa v Lisabonu. Nový T-Roc přijíždí k prodejcům a je k dispozici také na testovací jízdy.



Seat a Cupra spouští montáž akumulátorů ve Španělsku

Značky Seat a Cupra v Martorellu otevřely závod pro montáž akumulátorů. Zatím nebylo oznámeno kdo bude dodavatelem článků pro tento montážní závod. Výrobní kapacita umožní výrobu až 300 000 akumulátorů za rok. Od roku 2026 bude exkluzivně dodávat akumulátory na výrobní linky modelů Cupra Raval a Volkswagen ID. Polo. Společnost Seat S.A. ve spolupráci s koncernem Volkswagen investuje 10 miliard eur do přeměny Španělska v etalon udržitelné mobility. Tato transformace posiluje postavení Martorellu jako třetího největšího výrobního závodu koncernu VW v Evropě s cílem dosáhnout kapacitu 600 000 vozů ročně, z nichž 300 000 připadne na elektromobily. Značky Seat a Cupra byly koncernem VW pověřeny vedením projektu městského



elektromobilu, z něhož vzejdou čtyři modely - v Martorellu se budou vyrábět Cupra Raval a Volkswagen ID. Polo, zatímco závod Navarra bude mít na starosti výrobu Škody Epiq a Volkswagenu ID. Cross. Cupra Raval se představí v březnu 2026 a se slibovanou základní cenou 26 000 eur (630 000 Kč).

Volkswagen ID. Polo se blíží

Předprodej elektromobilu Volkswagen ID. Polo začne už koncem dubna 2026 se základní verzí nabízenou za méně než 25 000 eur (610 000 Kč). ID. Polo je dlouhé 4053 mm, takže je kratší než Polo se spalovacími motory, ale má delší rozvor 2600 mm a je širší a vyšší. Zavazadlového prostoru 435 l je o 74 l větší než u Pola. Volkswagen u ID.



Pola slibuje pro řidiče přehledná fyzická tlačítka a otočné ovladače. Novinkou je plochý blok akumulátoru integrovaný do podvozku a elektromotor APP 290. Pohonný systém bude dispozici ve třech výkonových úrovních: 85 kW (116 k), 99 kW (135 k) a 155 kW (211 k). ID Polo GTI, které bude následovat později, nabídne výkon 166 kW (226 k). Dvě základní verze budou vybaveny LFP (lithio-fero-fosfát) akumulátorem s čistou kapacitou 37 kWh, který lze nabíjet výkonem až 90 kW. Výkonnější verze budou mít NMC akumulátor (nikl-mangan-kobalt) s čistou kapacitou 52 kWh pro dojezd až 450 km a možnost nabíjení výkonem až 130 kW. První ID s pohonem předních kol bude vyrábět Seat v Martorellu, stejně jako jeho sesterský model Cupra Raval.



Reakce Sdružení automobilového průmyslu

Jakkoli Sdružení automobilového průmyslu vítá, že Evropská komise konečně přichází se slíbeným balíčkem opatření na zmírnění dopadů příliš ambiciózně nastavených cílů pro automotive, při prvním posouzení se bohužel jeví, že navrhovaná opatření nepřinášejí jednoznačné řešení a naopak vytvářejí novou úroveň nejistoty a administrativní zátěže pro sektor.

Z pohledu plnění aktuálně nastavených flotilových cílů pro rok 2030, kdy má dojít k dalšímu dramatickému zpřísnění, návrh nepřináší potřebnou racionalizaci cílů. Jediným zmírňujícím prvkem je možnost průměrování plnění cílů za období 2030–2032. To je však z hlediska odhadovaného vývoje trhu, infrastruktury a poptávky zcela nedostatečné. Analytiky odhadovaná poptávka po elektromobilech v roce 2030 na úrovni 38 % zůstává daleko za regulačním požadavkem 55 %.

Pokud jde o cíle pro rok 2035, AutoSAP vítá mírný posun směrem k další budoucnosti spalovacího motoru. Ten spočívá ve snížení cíle ze 100 % na 90 %, přičemž zbývajících 10 % mají výrobci kompenzovat prostřednictvím kreditního systému založeného na využití CO neutrálních paliv a zelené oceli. Navrhovaný mechanismus je však složitý, administrativně

náročný a podmíněný kritériem „vyrobena v EU“, což vyvolává pochybnosti o jeho praktické použitelnosti a skutečném přínosu.

„Výsledný návrh je spíše promarněnou příležitostí než skutečnou reakcí na reálné preference zákazníků a zhoršující se geopolitické prostředí. Původní ambice EU byly nastaveny pro svět levné energie, hladkých dodavatelských řetězců a rychle rostoucí důvěry v elektromobilitu. Takový svět už neexistuje. Přestože návrh formálně hovoří o technologické neutralitě, podmiňuje ji novou administrativní zátěží,“ říká Zdeněk Petzl, výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu.

AutoSAP považuje za problematické, že pojem „vyrobena v EU“ je používán v celém legislativním balíčku aniž by existovala jeho právně závazná definice. Průmysl se tak ocitá v situaci, kdy má plnit opatření se zásadními dopady aniž by znal jejich základní parametry.

Balíček v praxi přináší pouze novou definici malých elektromobilů, které budou moci čerpat řadu benefitů, ale je nutné vyhodnotit, zda navrhovaný parametr – maximální délka vozidla 4,2 m – bude přínosem pro relevantní spektrum evropských výrobců, nebo zvýhodní pouze úzký okruh z nich.

Zachrání Evropu Žluté vesty?

Vyšlo prosincové vydání magazínu Autoservis & mobilita. Na ukázkou přinášíme jeho úvodník.

Evropa stojí před klíčovými rozhodnutími, která určí osud automobilového průmyslu. Narůstající ekonomické problémy mnoha automobilek a v ještě větší míře jejich dodavatelů už se začínají projevovat, takže riziko dramatického růstu nezaměstnanosti už začíná strašit stále víc politiků.

Jenže ne všechny evropské země jsou závislé na automobilovém průmyslu. Problémy nejvíc dopadají na německé společnosti, což by mnozí jejich konkurenti rádi využili. V Bruselu mají až příliš silný vliv nevládní environmentální organizace v čele s Transport & Environment se silnou oporou v Evropském parlamentu, kde mají jednoznačnou převahu frakce podporující Zelený úděl.

Evropa bude i nadále směřovat k elektrifikaci silniční dopravy a případný posun úplného zákazu prodeje spalovacích motorů nebo zmírnění flotilových emisních limitů na tom nic nezmění. Emisní povolenky velmi rychle dramaticky zdraží pohonné hmoty a tím i silniční dopravu všeho zboží a veškeré cestování ještě víc, než zuž nyní dražily dopravu po železnici.

Evropské automobilky do elektromobility investovaly astronomické sumy, takže by v podstatě měly být spokojeny, že jim EU

připravuje podmínky aby své investice mohly zhodnotit. Jenže skutečnost je jiná. Klíčovou součástí elektromobilů jsou akumulátory. Snaha o produkci článků v Evropě krachuje, protože s ohledem na ceny energií a přísné předpisy chránící životní prostředí je nevhodná. A i těch pár projektů, které se daří rozebíhat, je odkázaných na dodávky surovin od čínských společností.

Rozšiřující se potřebu po elektromobilech v nejrůznějších cenových relacích nakonec evropští výrobci nebudou schopni splnit, takže svou pozici zde budou stále víc posilovat čínské značky. I mezi nimi dojde k selekci – brzy zmizí ty, které nejsou schopny (a často ani ochotny) zabezpečit potřebný servis. Mnohé z nich si ani nelámou hlavu s flotilovými emisními limity a elektromobily nabízejí jen symbolicky nebo vůbec. Takže buď sázejí na jejich zrušení, nebo

počítají s tím, že namísto placení velkého penále evropské trhy zase opustí a starost o své zákazníky nechají na dovozcích.

A co zákazníci? O ty se zatím nikdo nestará. Ale nezapomeňme, jak před pár lety Francií otřáslo hnutí Žlutých vest po mírném zdražení benzínu. Jak ale Evropané v chudších oblastech přijmou několikanásobně vyšší zdražení nejen dopravy, ale v podstatě úplně všeho?





Martin Jahn opět zvolen presidentem AutoSAP

Valná hromada za presidenta Sdružení automobilového průmyslu znovu zvolila Martina Jahna. Jednání se rovněž soustředilo na diskuse o prioritách průmyslové politiky nové vlády, dopadech umělé inteligence na průmyslovou praxi a rozšíření členské základny.

Martin Jahn, znovuzvolený prezident Sdružení automobilového průmyslu, uvedl: „Silný mandát беру jako závazek dále posilovat konkurenceschopnost českého autoprůmyslu. Letos jsme rostli v produkci, firmy dosáhly výborných výsledků a sektor opakovaně potvrdil svoji odolnost. Budu i nadále prosazovat realistické klimatické cíle, dokončení normy Euro 7, ale také dostupnější energie, menší administrativu a lepší přístup k zahraničním pracovníkům. Důležité je pro mě i posílení oblasti výzkumu a technického vývoje. V příštím roce nás čeká řada trvajících výzev – tlak čínské konkurence, rozpor mezi legislativní a tržní realitou CO2 a obchodní napětí mezi USA a Čínou. Český autoprůmysl má však jasnou strategii, na které budeme společně dál stavět a navážeme na dosavadní úspěchy.“

Do orgánů AutoSAP byli zvoleni i další členové. Nově zvoleným členem představenstva se stal Petr Michník ze společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech. Post člena představenstva obhájil Jiří Socha ze společnosti TÜV SÜD Czech. Do dozorčí rady byli znovuzvoleni Ivo Juříčka ze společnosti Feron a Tomáš Pavlík ze společnosti QPAG. Po několika letech působení v

představenstvu se s touto rolí rozloučil Petr Ostrý ze společnosti Agados.

Jedním z hlavních bodů programu bylo vystoupení nominanta na ministra průmyslu a obchodu Karla Havlíčka, který představil hlavní priority průmyslové politiky budoucí vlády. Zdůraznil, že hospodářský růst musí vycházet z privátního sektoru, zatímco úlohou státu je vytvářet stabilní, férové a předvídatelné podmínky pro podnikání. Mezi klíčové oblasti zařadil energetiku, dopravu, vzdělávání, surovinovou bezpečnost a obranný sektor.

Silný ohlas zaznamenalo vystoupení Michala Pěchoučka, budoucího rektora Českého vysokého učení technického v Praze, který se zaměřil na rozvoj umělé inteligence a její dopady na transformaci průmyslu. Upozornil, že AI se stává klíčovým faktorem produktivity a konkurenceschopnosti firem. Zároveň však přináší nová bezpečnostní rizika, zejména v oblasti kybernetických hrozeb.

Na témata konkurenceschopnosti, vzdělávání a technologické transformace navázalo vystoupení Tomáše Práška ze společnosti Škoda Auto, který představil iniciativu From Czech Republic to Tech Republic. Projekt reaguje na dlouhodobý nedostatek technicky vzdělaných pracovníků a usiluje o systematickou podporu technického vzdělávání již na základních a středních školách.

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:

Ing. Tomáš Rybecký (t.rybecky@gmail.com)

Luděk Šipla

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

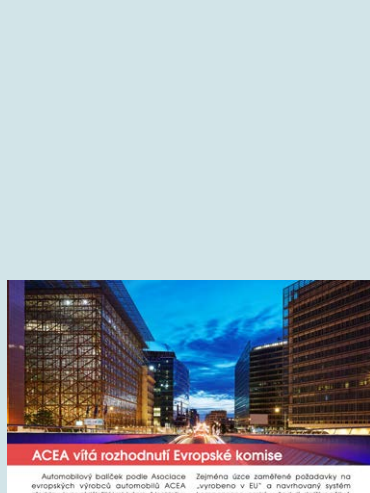
Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

vladimir.rybecky@gmail.com

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



Volkswagen T-Roc přijíždí na český trh



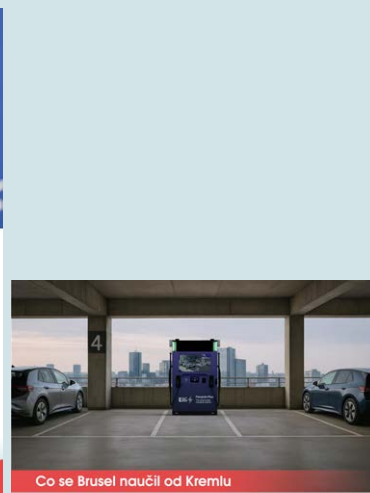
„Návraty správně uznávají potřebu větší flexibility a technologické neutrality, aby byla zelená transformace úspěšná. To předtvořuje zásadní změnu ve provádění se současnou legislativou. Dábel se však může skrývat v detailech. Nyní balíme postupy, a budeme spolupracovat se záznamodáři na kritickém posílení návrhů tam, kde je to potřeba,“ uvedla generální ředitelka Agence evropských výrobců automobilů ACEA Sicilie de Vriesová.

Na první pohled balíček potřebuje rozhodnější opatření k usnadnění transformace v příštích několika letech. Bez náležitých opatření ohroží flexibilitu pro osobní automobily a lehká užitková vozidla do roku 2030 – mílniku, který je za čtyři roky – mohou mít opatření do roku 2035 omezený účinek.

Připojení příslušných podmínek k různým prvkům balíčku může mít kontraproduktivní účinek na otevřenost technologií a konkurenceschopnost.



**Evropská komise
zmírnila zákaz
jen papírově,
fakticky ho
ztvrdila**



Komentář Petra Schwedtmanna pro Auto-Mediamarkt

V Bruseli vedoucí pracovníci Komise pravidelně potvrdí jeho názor spíše optimistický směrů. Zároveň se poženou se k zemi, jak předtím odhadovali k kompromisu dří obě strany na dře. se vyplatilo. Používá se několik sločových řad, které jsou pro druhou stranu užitečné, a tím se zejména skutečnost, že si uživatele nezmění. Přesto je tato z kolizivním koncem zájmu správců makt.

Obě strany si upevnily své chápání svých rolí: aktivně makt opakovat své řady proti politice a průmyslu a nacionalistické státy vřítství. Závěrečný komentář z počáteční viny nedí nezměnauv sebezmění pochopitelně o odkladu zájmu správců makt, ředice býla byt

Až v následujících letech Německá asociace matých a středních podniků v energetice (Uniti) označila návrh za „podvod“. „Plán dří upevňuje čistě elektrický kurz“, stěžuje si generální ředitel Elmar Kuhn. Systematické započítávání příspěvků obnovitelných paliv k ochraně klimatu v rámci předpisů pro firmní fotky se ani do budoucna nepočítá a bude zavedeno pouze

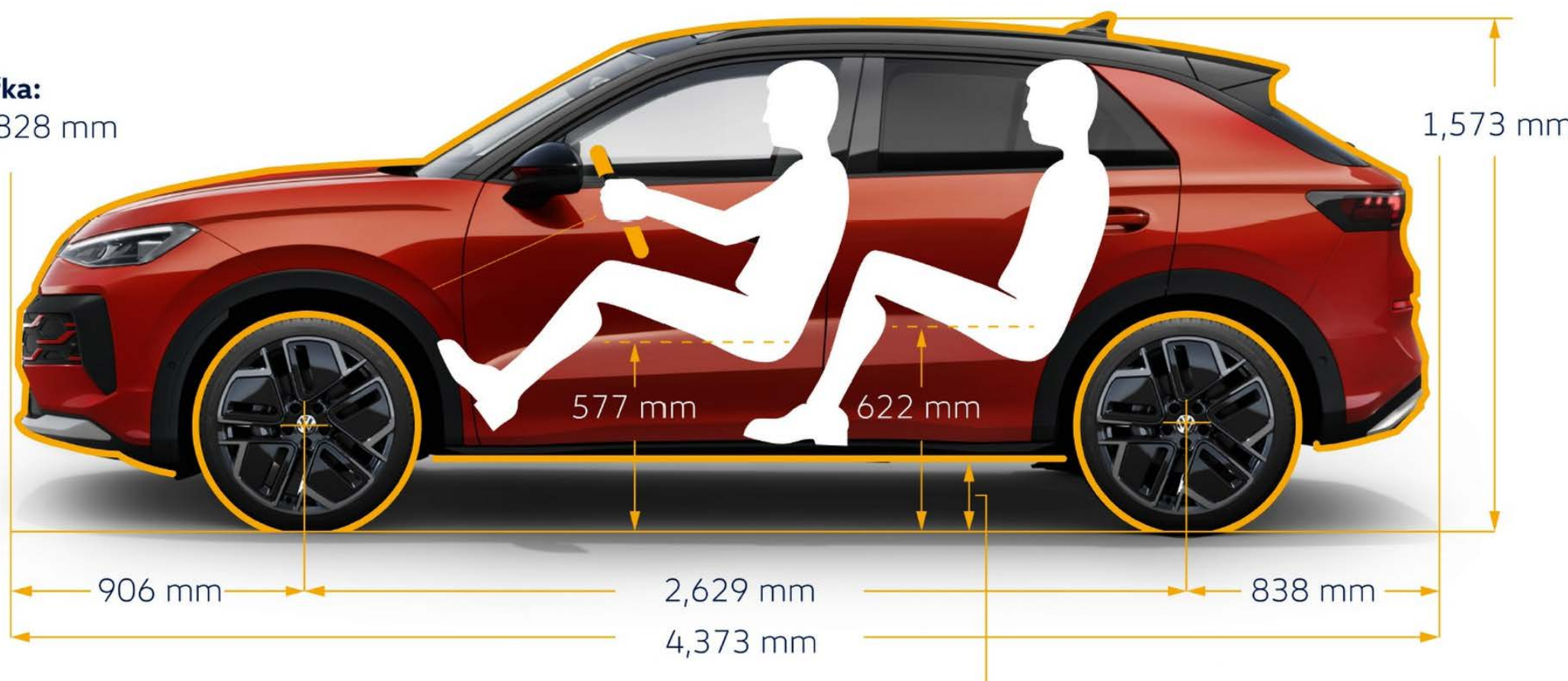
[illegible]

Evropa ustupuje

ACEA vítá rozhodnutí Evropské komise

Co se Brusel naučil od Kremlu

Šířka:
1,828 mm



Volkswagen T-Roc přijíždí na český trh

Ve všech verzích nové generace Volkswagenu T-Roc je zadní náprava víceprvková. Pro nejvyšší verze výbav se nabízí i adaptivní regulace podvozku a progresivní řízení. Nově je v nabídce i elektricky výklopné tažné zařízení.

Před řidičem je digitální kokpit Pro 10,25", za příplatek je v nabídce poprvé i head-up displej. Displej infotainmentu 12,9" (v základní výbavě je 10") využívá nejnovější generaci MIB4. Novinkou je otočný multifunkční ovladač mnoha funkcí umístěný na středové konzoli.

Bezpečnostní výbava zahrnuje asistenční systémy včetně asistentu pro částečně

automatizovanou jízdu Travel Assist nebo Emergency Assist. Poprvé v této modelové řadě je za příplatek k dispozici parkovací asistent Park Assist Pro, který umožňuje plně automaticky parkovat, nebo couvací kamera.

Zahájení prodeje doprovází zvýhodněná vstupní cena 699 000 Kč. Sériová výbava základní verze Trend zahrnuje přední i zadní LED světlomety, automatickou klimatizaci, přední a zadní parkovací senzory, multifunkční volant nebo dojezdové rezervní kolo a prodlouženou záruku na 3 roky resp. 90 000 km.

Nový T-Roc Ceník

Zdvihový objem (l)	Palivo	Výkon kW (k)	Převodovka	Pohon	Cena bez DPH	Cena s DPH
Trend						
1,5 eTSI mHEV / 85 kW	Benzín	85/115	Aut. DSG7	Přední	577 686 Kč	699 000 Kč
Life						
1,5 eTSI mHEV / 110 kW	Benzín	110/150	Aut. DSG7	Přední	698 264 Kč	844 900 Kč
1,5 eTSI mHEV / 85 kW	Benzín	85/115	Aut. DSG7	Přední	656 942 Kč	794 900 Kč
Style						
1,5 eTSI mHEV / 110 kW	Benzín	110/150	Aut. DSG7	Přední	780 909 Kč	944 900 Kč
1,5 eTSI mHEV / 85 kW	Benzín	85/115	Aut. DSG7	Přední	739 587 Kč	894 900 Kč
R-Line						
1,5 eTSI mHEV / 110 kW	Benzín	110/150	Aut. DSG7	Přední	797 438 Kč	964 900 Kč



ACEA vítá rozhodnutí Evropské komise

Automobilový balíček podle Asociace evropských výrobců automobilů ACEA představuje první důležitý krok k úpravě legislativy o CO₂ pro osobní automobily a dodávky.

Zveřejněním „automobilového balíčku“ učinila Evropská komise první krok k vytvoření pragmatictější a flexibilnější cesty k propojení dekarbonizace s cíli konkurenceschopnosti a odolnosti.

„Návrhy správně uznávají potřebu větší flexibility a technologické neutrality, aby byla zelená transformace úspěšná. To představuje zásadní změnu ve srovnání se současnou legislativou. Dábel se však může skrývat v detailech. Nyní balíček prostudujeme a budeme spolupracovat se zákonodárci na kritickém posílení návrhů tam, kde je to potřeba,“ uvedla generální ředitelka Asociace evropských výrobců automobilů ACEA Sigrid de Vriesová.

Na první pohled balíček potřebuje rozhodněji opatření k usnadnění transformace v příštích několika letech. Bez naléhavých opatření ohledně flexibility pro osobní automobily a lehká užitková vozidla do roku 2030 – milníku, který je za čtyři roky – mohou mít opatření do roku 2035 omezený účinek.

Připojení přísných podmínek k různým prvkům balíčku může mít kontraproduktivní účinek na otevřenost technologií a konkurenceschopnost.

Zejména úzce zaměřené požadavky na „vyrobena v EU“ a navrhovaný systém kompenzace emisí vyžadují další pečlivé vyhodnocení.

ACEA vítá zvláštní pozornost věnovanou lehkým užitkovým vozidlům (LCV), segmentu vozidel, který se nachází v kritické situaci, a to prostřednictvím průměrování souladu s předpisy a cílového snížení emisí do roku 2030 a řady opatření v rámci automobilového omnibusu.

Stejně tak je cílená změna pro těžká užitková vozidla pozitivním prvním krokem, který nyní vyžaduje rychlé přijetí. Musí po ní následovat zrychlený přezkum nařízení o CO₂ z těžkých nákladních vozidel, který nemůže čekat do roku 2027. Toto odvětví potřebuje naléhavé posouzení a pravidelné sledování stavu nejdůležitějších podmínek pro přechod segmentu.

ACEA poznamenává, že Komise v rámci automobilového omnibusu rovněž předložila návrhy na zvýšení konkurenceschopnosti výroby malých automobilů v Evropě, které si zaslouží bližší kontrolu. Oznámená opatření, nařizující ekologizaci firemních vozových parků, hrozí, že budou v rozporu s nezbytným tržním a pobídkovým přístupem. Průmysl podporuje pobídky a podpůrné podmínky napříč segmenty vozidel. Těžká užitková vozidla také potřebují vhodná opatření na podporu poptávky.



Evropská komise zmírnila zákaz jen papírově, fakticky ho ztvdila

Komentář Milana Smutného pro blog Medium.cz.

Stalo se očekávatelné: zeleně progresivistická Evropská komise potvrdila, že na papíře a rétoricky zmírňuje zákaz aut se spalovacími motory po roce 2035, ale ve skutečnosti mu ještě lépe dláždí cestu. Je jediný klíčový beneficiant tohoto procesu - Čína.

Na tlak řady členských zemí Evropské unie zmírnit zákaz výroby a prodeje nových aut se spalovacími motory od roku 2035 odpověděla zeleně progresivistická Evropská komise po svém: hora unijní byrokracie porodila myš. Zákazem spalovacích motorů nezmizí jen miliony pracovních míst, ale klíčová technická kompetence Evropy.

Evropská komise údajně zmírnila zákaz provozu vozidel se spalovacími motory. Je to však naprosté vytírání zraku evropské veřejnosti. Proslovy o údajné „technologické otevřenosti“ a o „uvědomění si významu“ tohoto průmyslu pro ekonomiku EU zůstávají jalovými řečmi.

Snížení emisí CO₂ do roku 2035 nikoli o 100 %, ale „jen“ o 90 %. To by mělo znamenat, že 30 % prodáváných vozidel pro soukromé osoby by se mělo pokrýt využíváním syntetických paliv a 70

% z ekologickou výrobou, ve které by se využila ocel produkovaná s pomocí vodíku. Komise také zmírnila cíle pro elektrické dodávky a snížila požadavky na 50% snížení emisí uhlíku do roku 2030 na 40 %.

Do roku 2035 budou výrobci automobilů moci využívat „superkredity“ pro malé cenově dostupné elektromobily (do délky 4,2 m) vyrobené v Evropské unii. Udělením „super kreditů“, které se budou započítávat jako 1,3 namísto 1, bude stimulována výroba těchto malých elektromobilů v EU.

Ovšem Evropská komise současně zásadně zpřísnila podmínky pro firmy a ustavila pro ně tvrdé kvóty pro nákup a používání plně elektrických aut: od roku 2027 musí být každé druhé firemní auto i vozy na leasing plně elektrické a od roku 2030 musí být 90 % prodáváných vozů právě BEV. To se týká také prodeje aut na leasing soukromými osobami. Tohle znamená faktický konec pro auta se spalovacími motory. Je neuvěřitelné a pro současnou EK a EU typické, že v zájmu „světlých zelených zítřků“ nařizuje firmám, co si mají kupovat, a to bez ohledu na to, zda na to mají prostředky.



Co se Brusel naučil od Kremlu

Komentář Petera Schwerdtmanna pro Auto-Medienportal.

V Bruselu vedoucí pracovníci Komise pravděpodobně jen těžko skrývají posměšný úsměv. Zdá se, že poučení se z Kremlu, jak předstíraná ochota ke kompromisu drží obě strany na uzdě, se vyplatilo. Používá se několik klíčových frází, které jsou pro druhou stranu důležité, a tím se zakrývá skutečnost, že cíl zůstává nezměněn. Přesně to se stalo s takzvaným koncem zákazu spalovacích motorů.

Obě strany si upevnily své chápání svých rolí: aktivisté mohli opakovat své tirády proti politice a průmyslu a racionalisté slavili vítězství. Žádný komentář z počáteční vlny reakcí nenaznačoval sebemenší pochybnosti o odkladu zákazu spalovacích motorů. Reakce byla buď pobouřená nebo nadšená.

Až v následujících dnech Německá asociace malých a středních podniků v energetice Uniti označila návrh za „podvod“. „Plán dál upevňuje čistě elektrický kurz,“ stěžuje si generální ředitel Elmar Kühn. Systematické započítávání příspěvku obnovitelných paliv k ochraně klimatu v rámci předpisů pro firemní flotily se ani do budoucna neplánuje a bude zavedeno pouze v homeopatických dávkách do roku 2035. Kühn

považuje za nepochopitelné, že snížení emisí CO₂, dosažené pomocí obnovitelných paliv, nebude plně započitatelné. Brusel nepřipustí alternativy.

Komise dál plánuje předpisy pro vozové parky servisních a firemních vozidel. Firmy budou v budoucnu muset používat určité procento „vozidel šetrných ke klimatu“. To se samozřejmě týká elektromobilů. Jiné koncepty pohonu jsou podle bruselské definice zcela vyloučeny. Prodej firmám však představuje tak velký tržní podíl, že se mu ani provozovatelé vozových parků ani výrobci automobilů nevyhnou. Tento požadavek učiní výrobu vozidel se spalovacími motory stále méně ekonomickou, přestože již dnes, nikoli za deset let, nabízejí klimaticky šetrnější emise s palivy E10, naftou z rostlinného odpadu nebo jinými alternativami, jako jsou e-paliva.

Brusel opět na chvíli uvedl v omyl i experty. Po jejich prvních hlasitých a nadšených prohlášeních si stále víc uvědomují: nestalo se nic, co by mohlo situaci zásadně změnit. Krédo stále platí: musíme být elektrifikováni bez ohledu na to, zda zbytek světa chce elektromobily, nebo zda tato politika zbytečně ve skutečnosti snižování emisí CO₂ oddaluje.



Evropa ustupuje

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Blíží se konec roku 2025 a byl to rok, který byl opravdu hektický. Zatímco tradiční automobilky nervózně sledují globální expanzi čínských automobilek mimo svůj domácí trh, nepochybně stráví velkou část roku 2026 hledáním způsobu, jak konkurovat v oblasti nákladů a zároveň snížit závislost na Číně pokud jde o životně důležité komponenty a materiály.

Už nějakou dobu je zřejmé, že Evropská unie bude muset slevit ze zákazu prodeje automobilů se spalovacími motory od roku 2035, což je důsledkem neúnavné kritiky ze strany automobilového průmyslu a vlád Německa a Itálie. Zmírnění, které nyní Evropská komise navrhl, znamená, že do roku 2035 se emise CO₂ z automobilů budou muset snížit o 90 % oproti úrovni z roku 2021, namísto 100 %.

„Emise spojené s obnovitelnými palivy budou záviset na tom, kolik biopaliv a syntetických paliv bude na trhu k dispozici. Všechny další generované emise musí být plně kompenzovány v předcházející fázi výroby,“ řekl novinářům ve Štrasburku místopředseda Komise Stéphane Séjourné.

Také poskytne „super kredity“ pro malé elektromobily vyrobené v EU a umožní členským státům stanovit si cíle pro firemní vozové parky. Podruhé v tomto roce Komise ustoupila od náročných cílů poté, co dala odvětví prostor

na nadechnutí ke splnění emisních cílů pro rok 2025 během tří let.

Ford se podřídil realitě amerického trhu. Oznámil, že odepíše 19,5 miliardy dolarů a ukončí výrobu několika elektrických modelů. Nahradí elektrický F-150 Lightning novým modelem s prodlouženým dojezdem, který k dobíjení akumulátoru používá zážehový motor. Ford se zaměří na modely na benzin a hybridy, protože poptávka po elektromobilech bez dotace ve výši 7500 dolarů klesla.

Zatímco Evropská komise stále upřednostňuje elektromobily, americký trh se obrátil. To staví americké automobilky do svízelné situace. Vydělávají obrovské množství peněz na pickupech a SUV, které chtějí američtí spotřebitelé. Chtějí však také prodávat auta mimo americký trh, kde čelí rostoucí konkurenci ze strany Číňanů a jejich elektromobilů. Ačkoli se tedy americké automobilky nemusí obávat elektromobilů pro svůj domácí trh, stále musí investovat kapitál jinde, aby mohly konkurovat.

Odvolání bývalého generálního ředitele Stellantisu Carlose Tavarese před rokem přišlo po katastrofálním výkonu na americkém trhu, který je hlavním tahounem zisku čtvrté největší automobilky na světě. Jeho nástupce Antonio Filosa se rozhodl v krátkodobém horizontu upřednostnit podíl na trhu před ziskovými maržemi aby se vrátili američtí zákazníci.