

9. týden 2025



# AutoTablet.cz

novinky z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)



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



## Výzva automobilek politikům EU

Sdružení evropských automobilek ACEA oslovuje politiky v EU – proč tolik záleží na úlevě od sankcí za rok 2025 pro osobní automobily a lehká užitková vozidla a co je v sázce.

Automobilový průmysl EU potřebuje naléhavé řešení, které by předešlo neúměrným nákladům spojeným s rizikem nedodržení cíle emisí CO<sub>2</sub> v roce 2025 pro osobní automobily a lehká užitková vozidla v důsledku stagnující poptávky po vozidlech s nulovými emisemi (ZEV) v EU. Bez tohoto řešení bude mít strategie, vycházející ze stávajících předpisů, škodlivý dopad na konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU a jeho schopnost udržet pracovní místa v době, kdy musí projít nákladnou transformací a zároveň čelit tvrdé konkurenci ze strany čínských a amerických výrobců.

Konkrétně by současné mechanismy přiměly průmysl realizovat jednu z následujících možností nebo je kombinovat:

Zaplatit pokuty odhadované v celém odvětví na 16 miliard eur. Tyto peníze mohly být reinvestovány do výroby/pracovních míst. I když se tyto pokuty budou platit až po roce 2025 (po výpočtu a ověření Evropskou agenturou pro životní prostředí a Evropskou komisí v roce 2026), automobilky musejí provádět finanční vyrovnání, což znamená, že tyto peníze nelze použít na investice.

– Omezit výrobu a prodej osobních automobilů i lehkých užitkových vozidel se spalovacími motory (ICE) s cílem zprůměrovat nižší počet prodávaných ZEV a splnit tak cíle snížení CO<sub>2</sub> specifické pro každého výrobce, což může vést k zavírání továren a nezaměstnanosti.

– Sdružovat se s jinými výrobci a tedy platit konkurentům, včetně výrobců mimo EU, což povede ke ztrátě pro evropský průmysl.

– Prodávat ZEV pod tržní cenou, aby se podpořil celkový objem výroby, což

a) naruší trh s ojetými ZEV, které již nyní mají nízkou hodnotu při dalším prodeji,

b) podkope ziskovost výrobců a dále oslabí jejich globální konkurenceschopnost. Jak šetření Evropské komise potvrdilo, výrobci prodávají elektromobily s akumulátory se ztrátou, takže další snižování cen by ohrozilo schopnost průmyslu financovat transformaci.

Bez přijetí ohledů na zásadně odlišné podmínky na trhu přinesou současné mechanismy požadavků značné ekonomické náklady a nutí automobilky přeměrovat potřebné zdroje od investic do dalšího úsilí o dekarbonizaci. Průmysl žádá zákonodárce, aby zvážili dvě možnosti: postupné zavádění 90 % pro rok 2025 a 95 % pro rok 2026 nebo zavedení průměrného mechanismu dodržování předpisů pro roky 2025 – 2029.

**Víc na str. 10**

# Renault s rekordním ziskem

Zatímco německé automobilky čelí obrovským problémům, Renault Group v roce 2024 vydělala víc peněz než kdykoli dřív. A nebýt ztrát z akcií Nissanu, byl by její výsledek ještě mnohem lepší. Tržby skupiny Renault loni meziročně vzrostly o 7,4 % na 56,2 miliardy eur a provozní zisk vzrostl o 4 % (+146 milionů eur) na 4,3 miliardy eur,



tedy 7,6 % z tržeb. Skutečnost, že čistý zisk Renaultu ve výši 752 milionů eur byl přesto výrazně nižší než předloňská hodnota 2,3 miliardy eur, byla způsobena vysokou účetní ztrátou 2 miliardy eur z prodeje akcií aliančního partnera Nissanu. „Rok 2024 byl důležitým rokem s prvními výhodami naší bezprecedentní produktové ofenzívy. Udělali jsme ze Skupiny Renault mnohem flexibilnější, efektivnější a výkonnější společnost. Nyní připravujeme další kapitolu, jejímž cílem jsou růst zisku a investice do budoucnosti,“ prohlásil generální ředitel Renault Group Luca de Meo. Přestože to u Renaultu vypadá mnohem lépe, než u konkurence, francouzská společnost varuje, že provozní zisk by letos mohl nadále klesat kvůli nákladům vyvolaným přísnějšími limity EU pro emise CO<sub>2</sub>.

## Dacia plánuje elektromobil s cenou pod 18 000 eur

Šéf Renaultu Luca de Meo při prezentaci hospodářských výsledků Skupiny Renault oznámil, že nástupce malého elektromobilu Dacia Spring se bude vyrábět v Evropě a bude mít cenu nižší než 18 000 eur (450 000 Kč). Dacia chce nový vůz vyvinout za pouhých 16 měsíců s využitím platformu AMPR Small, na níž vzniká i budoucí elektrický Renault Twingo a používají ji modely R4 a R5. Část úspor bude dosažena menším počtem komponent. Dacia nabízí elektrické SUV Spring s cenou 419 900 Kč bez dodatečných slev. To se ovšem vyrábí v Číně, a proto se při jeho dovozu platí clo. Nový model bude technicky mnohem modernější. Jeho uvedení na trh se plánuje už na polovinu roku 2026. To bude rok před uvedením nové generace modelu



Sandero, která bude poprvé dostupná také jako elektromobil. Bude to také o rok dřív, než Volkswagen uvede na trh svůj model ID.1, který bude stejně velký a u něhož se ve Wolfsburgu snaží dosáhnout prodejní cenu 20 000 eur (500 000 Kč).

# Volkswagen a Renault jsou největší vítězové ledna

Evropský automobilový trh zaznamenal během prvního měsíce roku 2025 pokles o 1,9 % oproti stejnému měsíci roku 2024. Vyplývá to z údajů JATO Dynamics pro 28 evropských trhů (25 zemí EU plus Velká Británie, Norsko a Švýcarsko). Největší pokles registrací o 10 % resp. 6 % zaznamenaly automobily se spalovacími motory (ICE) a plug-in hybridy. Naproti tomu bylo registrováno 166 000 elektromobilů (BEV), což představuje meziroční nárůst o 38 %. Navzdory tomu Tesla zaregistrovala pouze 9913 vozů, což je meziroční pokles o 45 %. To lze do značné míry přičíst nadcházející modernizaci Modelu Y spolu s větším zapojením jejího vlastníka Elona Muska do politiky.

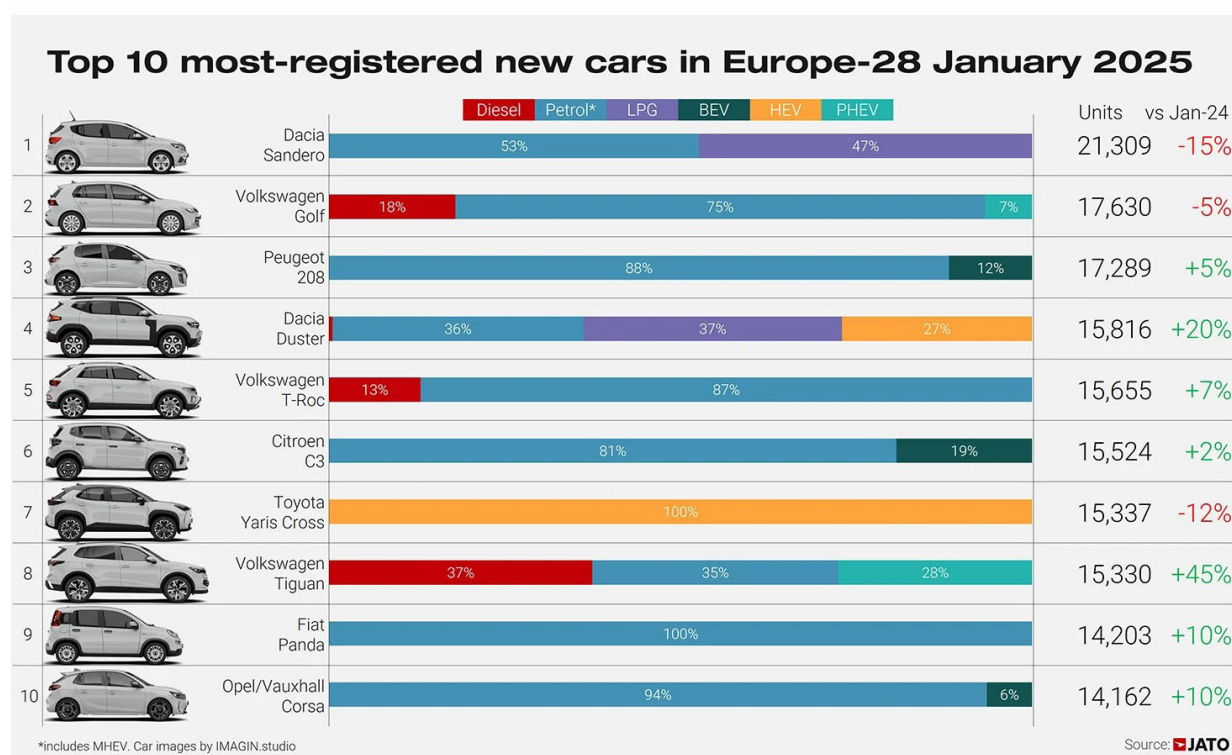
Přestože celkový evropský automobilový trh zaznamenal pokles, čínské automobilové

značky nadále získávaly na síle s 37 134 vozidly registrovanými v lednu, což představuje nárůst o 52 % oproti lednu 2024. Jejich tržní podíl se zvýšil z 2,4 % na 3,7 %. Čínské automobilové značky tedy rozhodně na evropském automobilovém trhu stále nedominují. Uvalení cel na čínská BEV Evropskou komisí podnítilo čínské výrobce, aby se zaměřili na jiné pohonné jednotky, včetně hybridů. Meziroční nárůst zaznamenaly také čínské plug-in hybridní modely.

Největší nárůst podílu na trhu v lednu vykázaly koncerny Volkswagen a Renault. Volkswagen si zajistil 26,7% podíl na trhu a meziroční nárůst o 5 %. Renault vykázal nárůst o 7 %. Naopak Stellantis v lednu vykázal pokles objemu prodeje o 16 %.

Cupra už předstihla svou sesterskou značku Seat s nárůstem registrací o 48 %.

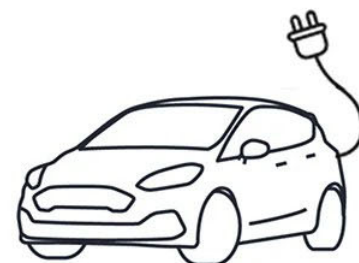
Navzdory 15% poklesu registrací v lednu Dacia Sandero opět vede žebříček nejprodávanějších modelů. Na druhém místě následoval Volkswagen Golf – jako v lednu 2024. Z top 10 nejprodávanějších vozů v lednu se objevily čtyři nové – Dacia Duster (+20 %), Volkswagen Tiguan (+45 %), Fiat Panda (+10 %) a Opel/Vauxhall Corsa (+10 %) – které předstihly Škodu Octavia (-17 %), Peugeot 2008 (-10 %), Renault Clio (-3 %) a Kiu Sportage (-15 %).



## PHEV & BEV Registrations Europe-28

January 2025

PHEV				BEV			
			vs Jan-24				vs Jan-24
1	Volvo XC60	5,001	+20%	1	Volkswagen ID.4	7,177	+195%
2	Volkswagen Tiguan	4,159	+250%	2	Tesla Model Y	6,115	-46%
3	BMW X1	3,222	+49%	3	Volkswagen ID.7	5,879	+657%
4	Toyota C-HR	2,861	new	4	Kia EV3	5,792	new
5	Hyundai Tucson	2,555	+19%	5	Skoda Enyaq	5,671	+43%
6	Ford Kuga	2,446	-34%	6	Volkswagen ID.3	5,505	+175%
7	BMW Series 5	2,096	+169%	7	Dacia Spring	4,834	+43%
8	Mercedes E-Class	2,025	+55%	8	Renault 5	4,346	new
9	BMW X5	1,987	-13%	9	Volvo EX30	4,143	+82%
10	Cupra Formentor	1,978	-6%	10	BMW iX1	3,890	+71%
	<b>Total PHEV</b>	<b>75,680</b>	<b>-6%</b>		<b>Total BEV</b>	<b>165,473</b>	<b>+37%</b>



# Sportovní verze modelů Škoda Kodiaq RS a Octavia RS

Nová Škoda Kodiaq RS a modernizovaná Škoda Octavia RS jsou vybaveny novým motorem 2,0 TSI. Vývojový tým se zaměřil



na zvýšení účinnosti při zachování skvělých dynamických vlastností. Po provedených úpravách jde o nejvýkonnější spalovací motor značky Škoda. Jeho výkon vzrostl na 195 kW (265 k) a maximální točivý moment na 370 N.m modelu Octavia RS resp. 400 N.m modelu Kodiaq RS. Motor je spojen se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou. Podařilo se také dále snížit součinitel odporu vzduchu díky velkým aerodynamicky optimalizovaným kolům z lehké slitiny. Speciálně pro vozy RS vyvinutá ergonomická přední sportovní sedadla jsou vybavena integrovanými opěrkami hlavy.

## Mají elektromobily stejnou životnost jako auta na benzin?

Výzkum britského ministerstva dopravy přinesl překvapivý pohled na životnost elektromobilů. Analýza, zveřejněná ve vědeckém časopise Nature Energy, na základě studia technického stavu 264 milionů vozidel z let 2005 až 2017, tvrdí, že elektromobily mají téměř stejnou životnost jako jejich protějšky jezdící na benzin. Ze studie vyplývá, že automobily na benzin mají průměrnou životnost 18,7 roku, zatímco elektromobily dosahují 18,4 roku. Nejhorší si vedou vozidla s motory na naftu, jejichž průměrná životnost je 16,8 roku. Problémem analýzy ovšem je, že se jedná o životnost stanovenou na základě stavu vozidel při povinných technických kontrolách ve Velké Británii. Nejde o skutečně zjištěnou hodnotu a analýza nebere v úvahu stav akumulátoru. Jen těžko lze na základě aut prodaných v letech

2005 až 2017 zjistit průměrnou životnost přes 18 let – tzn. průměrný rok výroby 2007, kdy se ještě žádný elektromobil sériově nevyráběl. Pochyby nad důvěryhodností uvedené analýzy vyvolává i tvrzení, že elektromobily do dosažení průměrného věku 18,4 roku najedou 200 000 km.





## Všestranný a praktický elektromobil Kia EV4

Společnost Kia v rámci Kia EV Day ve Španělsku představila nový model nižší střední třídy EV4 a Concept EV2. Elektrický sedan a hatchback EV4 rozšíří základní nabídku elektromobilů značky Kia. Zahájení jeho prodeje na evropských trzích včetně České republiky se plánuje ještě v letošním roce.

Sedan je dlouhý 4730 mm s rozvorem náprav 2820 mm. Pro evropské trhy určený hatchback je při stejném rozvoru dlouhý 4430 mm a má zavazadlový prostor 435 l.

Obě varianty jsou postavené na specializované platformě Kia E-GMP (Electric Global Modular Platform) s trakčním elektromotorem o výkonu 150 kW. Standardní akumulátor má kapacitu 58,3 kWh, ve verzi Long Range 81,4 kWh. Díky aerodynamickým vylepšením, např. úplnému zakrytí spodku vozu, byl dosažen nízký součinitel aerodynamického odporu  $c_x$  0,23 aby se zajistil co nejdelší dojezd. EV4 s karoserií sedan slibuje dojezd 430 km ve standardní podobě a až 630 km s akumulátorem Long Range. Hatchback EV4 umožní ujet 410 km resp. až 590 km. EV4 poskytne i funkce V2L (Vehicle-to-Load) s výkonem 3,6 kW pro vnější spotřebiče a V2G (Vehicle-to-Grid) o výkonu 10 kW pro nouzové napájení domácnosti.

Nastavitelný systém Kia i-Pedal 3.0 prostřednictvím různých úrovní rekuperačního

brzdění usnadňuje řízení. Systém funguje i při couvání. EV4, podobně jako ostatní modely Kia, nabízí využití technologie asistentu pro jízdu na dálnici verze 2 (HDA 2) zahrnující vylepšené funkce ADAS.

Širokoúhlý 30" displej kokpitu ccNC (Connected Car Navigation Cockpit) je složený z obrazovek o velikostech 12,3", 5,3" a 12,3". K dispozici je také 12" head-up displej. K aktualizacím softwaru prostřednictvím vzdáleného přístupu OTA lze používat mobilní telefon uživatele.

Sedan EV4 se bude vyrábět v Autolandu Gwangmyeong EVO v Koreji, zatímco s výrobou hatchbacku se počítá pouze na Slovensku se zaměřením na evropské trhy. Sedan se začne vyrábět v polovině března a ve druhé polovině roku bude následovat hatchback. Evropská premiéra je naplánována na druhou polovinu letošního roku.



## Konec legendy

Zaměstnanci kopřivnické automobilky se během slavnostního aktu rozloučili s posledním automobilem Tatra 815-2 Terra vyrobeným v Tatra Trucks. Po 42 letech sjela z výrobní linky v Kopřivnici poslední Tatra modelové řady 815 (T 815). Šlo o vůz Tatra 815-2 Terra určený pro hasičskou nástavbu. Tatra Trucks v minulém roce zahájila sériovou výrobu nových generací řad Tatra Force a Tatra Phoenix. Ty jsou nyní k dispozici v široké škále verzí, které plně nahrazují dosavadní nabídku nejstarší modelové řady Tatry. Její výroba proto skončila a uzavřela se tak jedna z důležitých kapitol historie automobilky.



Model Terra zákazníkům dodávala od roku 2018, přičemž šlo o poslední evoluci legendární řady Tatra 815 v přímé linii, jejíž sériová výroba odstartovala už v roce 1983. Vyrobeno bylo celkem 158 065 vozů všech verzí řady Tatra 815.

## AAA Auto vytváří kontaktní centra pro výkup a prodej na dálku

Společnost Aures Holdings, která provozuje síť autocenter AAA Auto, AAA Auto Plus či AAA Auto Diskont, začala otevírat specializovaná menší prodejní kontaktní centra poskytující služby výkupu s možností vyzvednutí zakoupeného vozu na dálku. V tuzemsku už jsou otevřeny v pražském Zličíně (Nákupní centrum



Homepark) a v Karviné (OC Korso), připravují se v Trutnově, Brně a Šumperku. Lokality jsou vybírány v místech s vysokou návštěvností a přirozeným pohybem zákazníků, což jsou zejména parkoviště při nákupních centrech. Aures bude tyto pobočky využívat pro výkup i pro podporu prodeje. Na pobočkách působí výkupčí proškolení pro prezentaci vozů. V diskrétní zóně si zákazníci mohou koupit auto na dálku a sjednat si k němu finanční produkty. Pojištění či úvěr mohou s poradcem uzavřít prostřednictvím aplikace Teams. Smluvní dokumenty stvrdí elektronickým podpisem na tabletu. Vůz jim následně pracovníci AAA Auto dovezou.

# Legendární italské automobily

Auta, o nichž sníme, která měnila životy a zanechávala nesmazatelnou stopu v historii. To jsou legendární italské automobily. V nádherné fotografické a faktografické publikaci je přibližuje Enzo Rizzo. Předmluvu napsal Giorgetto Giugiaro. Nechte se okouzlit vzrušující nádherou italských legend.

Itálie nedala světu auta ani automobilový sport, ale přinesla ale do světa automobilů emoce a spojila je s výtvarným uměním. V Itálii se zrodilo tolik nádherných automobilů, nad jejichž podobou se rozbuší srdce nejen automobilových nadšenců, že stojí za to se k nim stále vracet.

Itálie posunula do klíčového postavení automobilový design. V počátcích výroby automobilů všude po světě jim dávali konečnou podobu zruční karosáři. V Itálii se toto řemeslo

proměnilo v průmyslové odvětví. O spolupráci s italskými karosáři usilovaly automobilky z celého světa a je tomu tak dodnes. Géniové, jako Pininfarina, Bertone, Giugiaro, Zagato, Michelotti, Frua, Ghia či Gandini, utvářeli automobilovou estetiku a dali podobu moderním automobilům.

Z Itálie vzešly i mnohé technické revoluce díky konstrukčním géniům, jako byli Vincenzo Lancia nebo Dante Giacosa, stejně jako odtud přišly myšlenky, které měnily organizaci automobilového průmyslu díky osobnostem jako byli Giovanni Agnelli, Matteo Ceirano, Nicola Romeo, Vittorio Valetta, Gianni Agnelli nebo Sergio Marchionne.

Nikde jinde se motoristický sport nestal pro širokou veřejnost doslova náboženstvím tak, jako v Itálii. Zatímco ve světě výrobci automobilů

využívali závody k tomu, aby ukázali kvalitu svých výrobků, v Itálii vznikaly firmy, které vyráběly auta proto, aby získaly prostředky pro účast v závodech.

Na 304 stránkách plných nádherných fotografií si prohlédněte auta, která se nesmazatelně zapsala do historie, ovlivnila populární kulturu a dodnes utváří naše představy o podobě moderního světa. Fiat. Alfa Romeo. Lancia. Ferrari. Maserati. Lamborghini. „*Made in Italy*“ je zkrátka synonymem pro legendární auta.

Knihu Legendární italské automobily ve formátu 265x305 mm vydalo Nakladatelství Grada. V knihkupectvích ji najdete za 799 Kč. Objednáním knihy na <https://www.grada.cz/legendarni-italske-automobily-14488/> knihu získáte za 679 Kč.





# AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz).

## Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký ([vladimir.rybecky@gmail.com](mailto:vladimir.rybecky@gmail.com))

Ing. Antonín Matějka ([amatejka@autoweek.cz](mailto:amatejka@autoweek.cz))

RNDr. Ivana Rybecká ([rybecka@volny.cz](mailto:rybecka@volny.cz))

## Technické zpracování:

BcA. Anna Rybecká, DiS. ([anna.rybecka@seznam.cz](mailto: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](https://www.autoweek.cz/cs-news_letter)

## Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

[vladimir.rybecky@gmail.com](mailto:vladimir.rybecky@gmail.com)

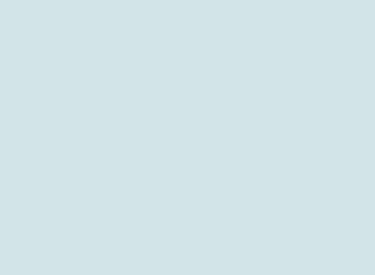
Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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



Výzva automobilů politikům EU

ACIA uvádí, že chystá ověřit, zda je výzva...  
3) Vývozcí mají odložit...  
4) V EU máme problém s...  
5) Nedostatečná podpora...  
6) ACIA uvádí, že chystá ověřit, zda je výzva...  
7) Předpokládá se, že by za každý...  
8) Výzva automobilů politikům EU...  
9) Výzva automobilů politikům EU...  
10) Výzva automobilů politikům EU...



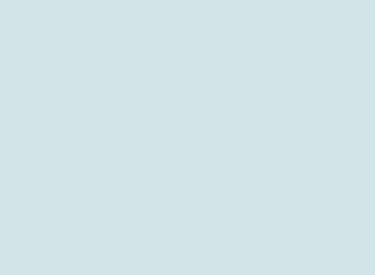
V mlynech politiků

K dění v automobilovém...  
2) Předpokládá se, že by za každý...  
3) Výzva automobilů politikům EU...  
4) Výzva automobilů politikům EU...  
5) Výzva automobilů politikům EU...  
6) Výzva automobilů politikům EU...  
7) Výzva automobilů politikům EU...  
8) Výzva automobilů politikům EU...  
9) Výzva automobilů politikům EU...  
10) Výzva automobilů politikům EU...



Autoprůmysl ohrožen

Přeměr Petr Fiala a ministr dopravy...  
2) Předpokládá se, že by za každý...  
3) Výzva automobilů politikům EU...  
4) Výzva automobilů politikům EU...  
5) Výzva automobilů politikům EU...  
6) Výzva automobilů politikům EU...  
7) Výzva automobilů politikům EU...  
8) Výzva automobilů politikům EU...  
9) Výzva automobilů politikům EU...  
10) Výzva automobilů politikům EU...



Automobilky čekají na další Trumpův krok

Pokud je velký...  
2) Předpokládá se, že by za každý...  
3) Výzva automobilů politikům EU...  
4) Výzva automobilů politikům EU...  
5) Výzva automobilů politikům EU...  
6) Výzva automobilů politikům EU...  
7) Výzva automobilů politikům EU...  
8) Výzva automobilů politikům EU...  
9) Výzva automobilů politikům EU...  
10) Výzva automobilů politikům EU...



Konec cesty pro Nikolu

Aktuální agentury...  
2) Předpokládá se, že by za každý...  
3) Výzva automobilů politikům EU...  
4) Výzva automobilů politikům EU...  
5) Výzva automobilů politikům EU...  
6) Výzva automobilů politikům EU...  
7) Výzva automobilů politikům EU...  
8) Výzva automobilů politikům EU...  
9) Výzva automobilů politikům EU...  
10) Výzva automobilů politikům EU...

## Výzva automobilů politikům EU

## V mlynech politiků

## Autoprůmysl ohrožen

## Automobilky čekají na další Trumpův krok

## Konec cesty pro Nikolu

## Výzva automobilů politikům EU

## V mlynech politiků

## Autoprůmysl ohrožen

## Automobilky čekají na další Trumpův krok

## Konec cesty pro Nikolu



## Výzva automobilek politikům EU

ACEA uvádí, že chápe obavy, zda její návrhy (viz. str. 2) nenaruší ambice na snižování emisí skleníkových plynů. Proto je upřesnila:

1) Názory, že flexibilita by „zničila cíle CO<sub>2</sub>“, postrádají nejdůležitější prvek: uznání, že v EU máme problém s poptávkou po vozidlech s nulovými emisemi (ZEV). Tento názor předpokládá, že poptávku spotřebitelů po ZEV řídí pouze nabídka. Ve skutečnosti spotřebitelskou poptávku ovlivňuje víc faktorů. Nedostatečný pokrok v řešení různých problémů vede ke stagnaci trhu, což staví výrobce do nejisté pozice, protože jsou jedinou stranou, která čelí neúměrným nákladům za nedodržování limitů.

Na trhu EU je k dispozici 370 modelů BEV. Navzdory nabídce byl tržní podíl BEV v roce 2024 pod 14 %. Poptávka v letech 2023–2024 zůstala stabilní bez očekávané růstové křivky se zlomem vzhůru. Podíl BEV na trhu nedosáhl tržní podíl 25 – 30 % předpokládaný před několika lety.

2) Předpoklad, že by za každý chybějící BEV výrobci vozidel vyrobili nové vozidlo se spalovacím motorem je chybný, protože ignoruje realitu trhu. Výrobci vyrábějí aby uspokojili stávající a předpokládanou poptávku, nikoli podle „kvót“ pro každou technologii. Pokud by automobilky měly vyrábět a prodávat víc vozidel

se spalovacími motory, musely by vyrábět ještě víc ZEV, aby splnily cíle.

3) Výrobci mají zájem prodávat ZEV exponenciálně, aby byli připraveni na cíl snížení o 55 % v roce 2030 spíš, než aby udržovali stabilní prodej ZEV. Je nemožné dosáhnout zvýšení cíle z – 15 % na – 55 % za jediný rok. Růst trhu s BEV musí být výrazně vyšší, aby byl dosažen cíl pro rok 2030. To znamená, že průmysl očekává, že se v letech 2027–2029 prodá výrazně víc BEV než je požadovaný cíl.

4) S ohledem na víceleté naplňování nedojde k nepříznivému dopadu na životní prostředí, protože jakékoli nesplnění musí být kompenzováno. To poskytuje schopnost reagovat na krátkodobé výkyvy trhu a umožňuje výrobcům plnit cíle snižování CO<sub>2</sub> stabilně spíš než jednorázovými opatřeními.

5) Postupné zavádění má zabránit neúměrným nákladům výrobců na dodržování předpisů v době, kdy potřebují investovat do transformace. Nepřiměřené náklady na dodržování předpisů podkope schopnost plnit přísnější cíle v letech 2030 až 2035.

Bez flexibility by se roky 2025–2026 mohly stát regulačním zlomem nutícím automobilky k extrémním krátkodobým opatřením jen aby splnily jednoletý cíl, což bude mít negativní dopad na celý automobilový průmysl.



## V mlýnech politiky

K dění v automobilovém byznysu se vyjadřuje šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Riering.

Automobilový průmysl je v pasti. Musí být učiněna rozhodnutí a konečně realizovány dlouhodobé plány a strategie. Rozhodnutí společností však závisí na budoucích předpisech a zákonech. A politicky je toho v těchto dnech hodně ve vzduchu. Bezpečné plánování je to tam.

Příklad USA: Trumpova represivní cla určí, kde němečtí výrobci budou v budoucnu vyrábět své vozy. Politická rozhodnutí spustí globální pohyb. Pokud budou zavedena cla pro Mexiko, kde mají velké továrny například BMW a Audi, přesměruje se odtud výroba ještě víc do Asie. Někteří výrobci automobilů možná budou muset postavit továrny v USA nebo zcela přepracovat své modelové portfolio. Pokud se cla budou vztahovat i na komponenty, které dodavatelé vyrábějí v Mexiku a vyvážejí do USA, vše se ještě víc zkomplikuje.

Americká cla se navíc dotknou i Evropy. Nová americká administrativa dala opakovaně neomylně najevo, co si myslí o Evropě a Německu jako o exportní zemi. A pokud EU zavede odvetná cla, mohlo by to mít dopad na evropské výrobce, kteří vyvážejí z USA do Evropy. Evropští výrobci v Číně, kteří odtud posílají svá auta do Evropy, už se s tímto problémem setkali.

Příklad EU: Zde se debata o pohonu znovu rozpoutala poté, co výrobci, asociace a Evropská komise zpochybňují přísnější limity CO<sub>2</sub> platné od roku 2025 a zákaz spalovacích motorů od roku 2035. Politické strany – kromě Zelených – nyní kritiku uznávají.

Politici, kteří očekávali potlesk od automobilového průmyslu, jsou však překvapeni, protože mnozí výrobci automobilů už se na změnu připravili a investovali do ní miliardy, takže nejistota v plánování se nyní opět zvyšuje.

Jak správně řekla předsedkyně Komise Ursula von der Leyenová: „Evropský automobilový průmysl se nachází v klíčovém okamžiku.“ Je to tak.

- Aktivně reagujeme na průběžné zprávy ze strategického dialogu, jsme v kontaktu s Evropskou komisí na úrovni komisařů i předsedkyně EK
- Rozšiřujeme "alianci na obranu konkurenceschopnosti"
- Jsme v kontaktu s automobilkami a jejich asociacemi (dodavatelský řetězec)
- Na Evropské radě předložíme jasné požadavky



## Autoprůmysl ohrožen

Premiér Petr Fiala a ministr dopravy Martin Kupka představili kroky k záchraně evropského automobilového průmyslu. Česká republika spolu s Itálií, Rakouskem, Polskem a dalšími státy rozšiřuje tzv. Alianci na obranu konkurenceschopnosti, která prosazuje zásadně větší volnost v plnění emisních cílů, technologickou neutralitu, zrušení zákazu spalovacích motorů po roce 2035 a další kroky, které povedou k zachování dostupnosti aut a pracovních míst v autoprůmyslu.

„Český automobilový průmysl je páteří naší ekonomiky – tvoří přes 9 % HDP a dává práci více než 500 tisícům lidí. Ale kvůli špatně nastavené evropské regulaci a rostoucí konkurenci čelí vážným hrozbám. Automobilky mají problém splnit předepsaný prodej elektroaut a hrozí jim miliardové pokuty, které jim vezmou prostředky na inovace a konkurenceschopnost. Například koncern Volkswagen odhaduje letos tyto pokuty na téměř 40 miliard Kč. Navrhovali jsme zrušení pokut, ale jako přijatelný kompromis se jeví zavedení pětiletého průměrného referenčního rámce na roky 2025 až 2029 pro 15% snížení emisí,“ uvedl předseda vlády Petr Fiala.

„Je zřejmé, že Evropská komise musí upravit současný systém sankcí za neplnění klimatických

cílů a rozložit je do pěti let. Je potřeba změnit podmínky, které nyní brání evropským automobilkám dohánět technologický náskok konkurence. Musíme zajistit pro občany dostupné evropské automobily a zachovat tisíce pracovních míst v automobilovém průmyslu,“ dodal ministr dopravy Martin Kupka.

„Spolu s Itálií, Slovenskem, Polskem, Rakouskem, Rumunskem a Bulharskem proto budujeme Alianci na obranu konkurenceschopnosti. Usilujeme o zapojení Německa, Francie a dalších států,“ dodal premiér.

„Pro dosažení změn na evropské úrovni je zásadní hledat partnery mezi podobně smýšlejícími státy,“ připojil se ministr dopravy Martin Kupka.

Předseda vlády představil konkrétní kroky, které povedou k záchraně automobilového průmyslu: „Prosazujeme větší volnost v plnění emisních cílů, skutečnou technologickou neutralitu, evropské dotace jen do budování infrastruktury a pro podporu inovací, zapojení zástupců českých automobilek do jednání o budoucnosti a v neposlední řadě zrušení zákazu spalovacích motorů po roce 2035.“



## Automobilky čekají na další Trumpův krok

Pokud jste velký (nečínský) výrobce automobilů, právě teď je jedním z vašich největších hlavolamů zjistit jak se vypořádat s neustálými hrozbami cly amerického prezidenta Donalda Trumpa, protože řada z nich by mohla automobilky poškodit – pokud k nim někdy dojde.

Přestože se jedná o novou Trumpovu administrativu, automobilky se uchylují k některým z taktik uplatňovaných během jeho prvního funkčního období, protože se nakonec zdá, že cílem prezidenta je donutit výrobce vyrábět víc ve Spojených státech.

To činí německé automobilky v naději, že se vyhnou clům. Jednotka Volkswagenu Audi, která v současnosti v USA nemá žádné závody, plánuje rozšířit severoamerickou výrobu o konkrétní místo, které bude oznámeno koncem tohoto roku. Mercedes-Benz bude lokalizovat další výrobu ve svém závodě v Alabamě.

Mezitím č. 1 americký koncern General Motors říká, že pokud by se americká cla stala trvalými, musel by zvážit přesun závodů.

Japonské automobilky vyzvaly svou vládu, aby našla způsob, jak je ochránit před potenciálními americkými cly na dovoz aut a dílů.

Jihokorejští obchodní lídři, včetně automobilového průmyslu, si musí najít vlastní cestu, zatímco země zůstává pohlcena nejhorší politickou krizí za desítky let poté, co prezident Yoon Suk Yeol krátce zavedl stanné právo. To zahrnuje vyslání delegace vedoucích pracovníků z velkých společností, jako jsou Samsung, LG, SK a Hyundai Motor, do Washingtonu, aby si promluvili s ministrem obchodu Howardem Lutnickem. Dokud se nevyřeší politická krize v zemi, korejské firmy zůstanou osamocené.





## Konec cesty pro Nikolu

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Pokud jezdíte v autě se spalovacím motorem, možná jste si už dávno všimli, že dojezd na množství paliva, který vozidlo proklamuje při plné nádrži, často neodpovídá skutečnosti. Ale koho to zajímá, když je snadné najít místo, kde se dá během několika minut dotankovat. Skutečnost, že údaj o dojezdu elektromobilů je často nepřesný, bývá hlavní stížností majitelů – i proto, že infrastruktura pro doplňování energie není zdaleka všudypřítomná. Vzhledem ke stížnostem na „dojezd“ se dalo očekávat, že italský úřad pro hospodářskou soutěž vyšetřuje zahraniční společnosti BYD, Stellantis, Tesla a Volkswagen kvůli údajnému klamání spotřebitelů ohledně dojezdu jejich elektromobilů. Nepřekvapí, pokud se hlídací psi soutěže v jiných zemích rozhodnou své italské kolegy následovat.

Po letech klopýtání automobilka Nikola požádala o ochranu před bankrotem. Výrobce elektrických a vodíkových nákladních vozidel následuje společnosti jako Fisker, Proterra a Lordstown Motors, které získaly miliardy od investorů, než jim začala docházet hotovost, protože se ukázalo, že dostat výrobu do potřebného objemu je v praxi nekonečně těžší než v powerpointové prezentaci pro investory. Akcie Nikoly klesly o 38 % a byly oceněny na méně než 50 milionů dolarů – daleko od opojného nerealného vrcholu 27 miliard dolarů v roce 2020. Nejpozoruhodnější je, že společnost pokračovala i poté, co byl její zakladatel Trevor Milton v roce 2022 odsouzen za podvod a lhaní investorům.

Bývalý generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares lyrizoval o „darwinovské éře“ tradičních výrobců automobilů, kde ti nejslabší zemřou. Odmítl ale uvažovat o vlastním portfoliu značek a trval na tom, že všechny mají budoucnost. Předseda představenstva Stellantisu John Elkann zaujímá pragmatictější přístup. Rozhodnutí o tom, kolik ze 14 značek má budoucnost, je jeho významnou prioritou. Mezi ty, které analytici považují za ohrožené, patří prémiové značky Alfa Romeo, DS a Lancia.

Dvě evropské skupiny pro elektrickou dopravu vyzvaly EU, aby odmítla tlak automobilek na oslabení emisních cílů CO<sub>2</sub> pro rok 2025 a z nich vyplývajících pokut. V dopise, zaslaném předsedkyni Evropské komise Ursule von der Leyenové, uvedly, že exekutiva EU, která 5. března představí plány pro automobilový průmysl, nemá akceptovat pomalejší časový plán nebo pokuty zakládat na víceletém průměru. Případné pokuty mají být použity na dotování přechodu EU k elektromobilitě.

Čínská jednotka Volkswagenu a společnost CATL mají za cíl spolupracovat na vývoji akumulátorů pro elektromobily Volkswagen v Číně.

Společnost Stellantis pozastavila práce na svém kompaktním SUV Jeep Compass nové generace, včetně přestavby závodu v Kanadě určeného k výrobě tohoto vozu.

Mercedes-Benz oznámil další snižování nákladů a v nové produktové řadě víc vozů na benzin a naftu než elektromobilů ve snaze zvýšit zisk, protože se připravuje na prudký pokles příjmů v roce 2025.