

25. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Dacia Duster: všechno co je potřeba

Nová éra pro Dacii začala před 14 lety uvedením SUV Duster. V roce 2017 přišla druhá evoluční generace a nadšený ohlas mezi zákazníky pokračoval. Od roku 2010 se vozů obou generací prodalo přes 2,4 milionu. Přicházející třetí generace se posouvá na ještě vyšší úroveň aniž by to znamenalo ústup od postavení cenově dostupného vozu předurčeného pro outdoorové aktivity.

Dacia modelem Duster prokázala, že zvládá výrobu odolných aut pro aktivní životní styl. Přitom setrvává ve své strategii nabízet zákazníkům jen to, co skutečně potřebují. Tyto potřeby se ovšem časem mění a současně se mění i legislativa, takže Dacia musí do svých vozů instalovat také asistenty předepsané novým předpisem GSR2.

Třetí generace Dusteru přichází se zcela novým základem v moderní alianční platformě CMF-B jako Sandero a Jogger. Díky tomu může být pro Duster nabízen hybridní pohon jako u Joggeru.

Duster sice narostl jen o 3 mm na délku 4343 mm (rozvor náprav 2657 mm), ale nabízí znatelně víc místa pro cestující. Objem zavazadlového prostoru se liší podle verze – od 430 l / 1609 l (Hybrid) přes 453 l / 1632 l (Eco-G) a 456 l / 1635 l (4x4) až po základních 517 l / 1696 l (TCe).

Nový Duster přichází s novou generací tříválcového zážehového motoru 1,2 l turbo. Jako základní se nabízí verze Eco-G 100 s největším výkonem 67 kW (91 k) při provozu na benzin resp. 74 kW (100 k) na LPG. Verze TCe 130/96 kW (130 k) pracuje s 48 V mild hybridním systémem. K dispozici je i varianta TCe 130 4x4 s pohonem všech kol. Pro novou generaci Dusteru se poprvé nabízí také verze Hybrid 140 se čtyřválcem 1,6 l / 69 kW (94 k) a dvěma elektromotory – trakčním o výkonu 31 kW (49 k) a startér/generátorem – ve spojení s vícerežimovou automatickou převodovkou.

Ceník začíná na 429 900 Kč (Essential Eco-G 100). Verze s pohonem všech kol stojí od 598 900 Kč a hybridní verze začíná na 622 900 Kč.

Víc na str. 10



Winfried Vahland do čela dozorčí rady Polestaru

Novým šéfem dozorčí rady značky Polestar se stal Winfried Vahland. Nahradí Hakana Samuelssona, který provázal celý vývoj elektromobilní značky od jejího vzniku ještě jako šéf Volvo Cars. Polestar byl založen v roce 2017 jako dceřiná společnost Volvo a Geely. Nyní se, stejně jako jiní, potýká s poklesem prodeje elektromobilů. Vloni dokázal zvýšit prodej po celém světě, nicméně zdaleka nedosáhl plánovaný cíl. Po rychlém růstu nastal neméně rychlý pokles. Polestar tvrdě zasáhlo zrušení velké objednávky od autopůjčovny Hertz. Generální ředitel Polestaru Thomas Ingenlath (před lety byl i šéfdesignérem ve Škoda Auto) tedy musí řešit spoustu problémů.



Winfried Vahland je od ledna členem dozorčí rady Polestaru. Předtím byl pět let členem dozorčí rady Volvo Cars. Také byl šéfem VW v Číně a generálním ředitelem Škody Auto. Byl považován za budoucího šéfa koncernu VW. Jenže při vypuknutí aféry Dieseldgate jej vedení koncernu chtělo poslat do USA v roli obětního beránka. Vahland to odmítl a musel odejít.

Čínský Leapmotor zahájil výrobu v Polsku

V továrně skupiny Stellantis v městě Tychy v Polsku sjely z výrobních linek první malé elektromobily Leapmotor T03. Zahájení sériové výroby T03 je naplánováno na září. Společnosti Stellantis a Leapmotor vytvořily společný podnik Leapmotor International vedený Stellantisem s jeho 51% podílem.

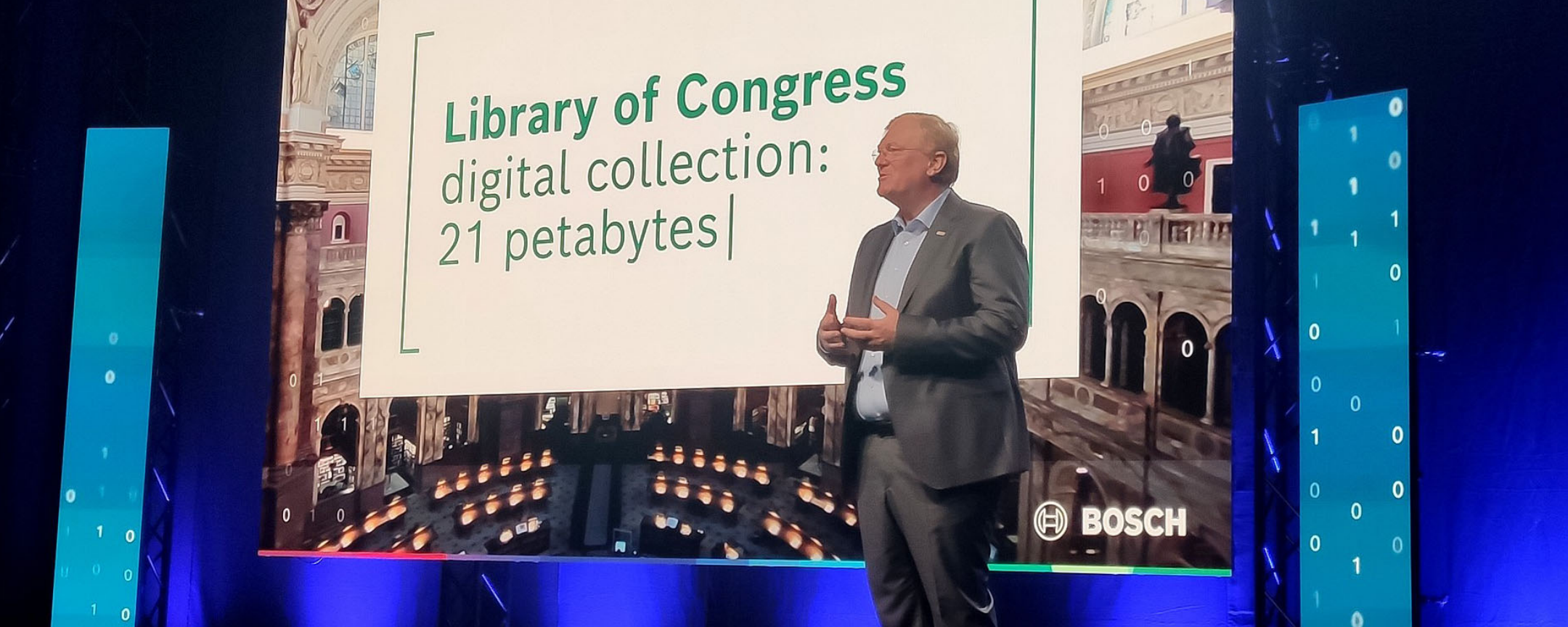


V rámci širší spolupráce Stellantis koupil 21% podíl v Leapmotoru v hodnotě 1,6 miliardy dolarů. Stellantis si vybrala továrnu v Tychách jako první výrobní základnu pro vozy Leapmotor v Evropě především z důvodů úspory nákladů. V rámci společného podniku plánuje v Tychách vyrábět i druhý model – SUV A12 – počínaje prvním čtvrtletím roku 2025. Leapmotor také začal připravovat lokální výrobu komponent. Výrobní náklady v polském závodě podle analytiků dosahují 400 až 500 eur na auto, tedy podobně jako v továrně Leapmotoru v Číně oproti 1000 eurům v Itálii.

Další témata 25. týdne na autoweek.cz

Plánovaná investice onsemi do výroby polovodičů v ČR

Ondřej Krátký z Liftaga zakládá grid.online



Library of Congress
digital collection:
21 petabytes |

BOSCH

Cesta k softwarově definované mobilitě

Bosch jako dodavatel technologií a služeb rozšiřuje své podnikání o software a služby. Díky moderním počítačům do vozidel Bosch jen za poslední tři roky vygeneroval tržby téměř 4 miliardy eur. Dnes je ve společnosti Bosch do softwarového inženýrství zapojeno víc než 48 000 spolupracovníků – 42 000 z nich v obchodním sektoru Mobility, přičemž víc než polovina z nich pracuje v Indii. To představuje silnější zázemí, než jakým disponuje kdokoli jiný v automobilovém průmyslu.

„Bosch je již také softwarovou společností. Triumfální pochod softwaru zásadně mění automobilový průmysl. Mobilita zítřka bude založena na datech. Růst obchodních aktivit společnosti Bosch bude vycházet z vlastního software a dat. To učiní Bosch vysoce hodnotným partnerem pro výrobce automobilů, protože vše integruje dohromady,“ uvedl Stefan Hartung, předseda představenstva Bosch při Bosch Tech Day 2024 ve výzkumném a vývojovém centru v Renningenu.

V automobilovém průmyslu nastupuje nový trend: softwarově definovaná vozidla. Software se stává výchozím bodem pro navrhování a vývoj nových modelů. Bosch chce zůstat hlavním partnerem pro výrobce automobilů po celém světě. *„Stojíme na úsvitu věku softwarově definovaného vozidla. Pro Bosch je to dobrá zpráva, protože umíme obojí:*

hardware i software,“ dodal Markus Heyn, člen představenstva společnosti Bosch a předseda obchodního sektoru Mobility.

V současné době je v jednom moderním voze okolo 120 řídicích jednotek od různých výrobců. V roce 2030 bude v softwarově definovaném vozidle řídicí funkce zajišťovat okolo deseti počítačů. Podmínkou toho je zcela spolehlivě a rychle reagující software. Aby to bylo dosaženo, v moderních počítačích vozidel se budou muset kombinovat různé specifické funkce. V této souvislosti společnosti Bosch a Qualcomm společně představily nový počítač do vozidel poprvé kombinující funkce infotainmentu a asistenční systémy řidiče (ADAS). Pro automobilky to znamená nejen zmenšení instalačního prostoru, kabelů a hmotnosti, ale také až o 30 % nižší náklady.

Ale ať už jich je sto nebo deset, různé počítače a softwarové sestavy v autě musí být vzájemně propojeny, aby mohly komunikovat mezi sebou ale i s jinými vozidly. Dceřiná společnost Bosch ETAS k tomu dodává middleware – software pro komunikaci mezi fyzickými součástmi vozidla a jeho aplikačními softwary, a to i když jsou vyrobeny různými dodavateli. *„Tak jako dnes budete těžko hledat auto, které by nemělo součástku Bosch, v budoucnu nebudou na silnici žádná auta, která neponesou řádky kódu Bosch,“* řekl Markus Heyn.

Automechanika s prezentací čínských elektromobilů

Od 10. do 14. září se na veletrhu Automechanika ve Frankfurtu sejde odvětví aftermarketu. Trh s náhradními díly nadále roste, z čehož chce Automechanika letos výrazně těžit. Souběžně s rozvojem elektromobility se rozvinul trh se softwarem



a elektronickými součástkami pod klíčovými slovy autonomní, připojený, elektrický a sdílený (ACES). Veletrh se zaměří i na témata udržitelnosti, školení a dalšího vzdělávání, nábory a zvládání škod při nehodách. Mimořádně velký prostor bude věnován čínským výrobcům elektromobilů. Čínské automobilky se vzhledem k dovozní politice Francie rozhodly nezúčastnit se autosalonu v Paříži a namísto toho připravují velkou prezentaci ve spolupráci s pořadatelem Automechaniky. Iniciativa se jmenuje EVA Expo a zaplní celou halu. Účast ohlásilo 14 výrobců elektromobilů z Číny. To je víc než počet značek na posledním autosalonu v Ženevě. Svou účast potvrdili výrobci jako BYD, Geely, AVATR, Seres, Smart a Zeekr.

Nová Tatra Phoenix

Tatra Trucks na svém testovacím polygonu odhalila nejnovější generaci modelové řady Phoenix určené především pro civilní trh. Sériová výroba začne letos v létě, první kusy nových vozidel se k zákazníkům dostanou na podzim. Nová Tatra Phoenix využívá kabinu DAF XDC (řada Construction), která poskytuje lepší výhled a je aerodynamicky optimalizovaná. Podvozek tatrovácké koncepce s centrální nosnou rourou, v níž jsou uloženy hnací hřídele a diferenciály, používá vzduchem odpružené nezávisle zavěšené polonápravy. Základní konfigurace podvozků jsou 4x4, 6x6, 8x8 a 8x6, přičemž k dispozici je i provedení v konfiguraci 1+3 a v nabídce budou i vícenápravová provedení s volitelným počtem říditelných a poháněných zadních náprav. Inovovanými motory



Paccar řady MX-11 mají výkon 300 kW nebo 330 kW a MX-13 nabízejí 315 kW, 355 kW nebo 390 kW. Standardně budou spojeny s automatizovanými převodovkami ZF TraXon, na přání plně automatickými Allison. Součástí pohonného systému jsou přídatné převodovky Tatra. Nová generace přináší i novinky v oblasti elektronických a asistenčních systémů.



Nová generace Suzuki Swift na startu

Normální malá auta jsou na trhu stále vzácnější. Suzuki zůstává u Swiftu věrno tomu, co zákazníci skutečně chtějí. Nová generace přichází s výrazně rozsáhlejší standardní výbavou, nicméně stále jde o jednoduché auto pro normální řidiče – lehké a poskytující zábavnou jízdu. Unikátní v tomto segmentu je nabídka pohonu všech kol.

Nový Swift se označuje jako čtvrtá generace (pokud počítáme od jeho uvedení jako globálního modelu v roce 2004, ale v ČR se poprvé prodával už v roce 1992). Jde o mimořádně úspěšný vůz vyráběný na všech kontinentech. Od roku 2004 se jej prodalo už 9 milionů kusů.

Nová generace přichází s novým logem v černé mřížce chladiče, kompletně LED osvětlením a robustním designem. Ač se nový Swift protáhl o 20 mm, nadále jde o nejkratší vůz ve třídě s délkou výrazně pod 4 m (3860 mm při rozvoru náprav 2450 mm). Objem zavazadlového prostoru je 265 l/589 l, přičemž nakládací hrana je o centimetr nižší než dříve.

Swift ve všech verzích pohání nově vyvinutý tříválcový zážehový motor 1,2 l s vysokou kompresí 13,9:1 využívající proměnlivou geometrii turba VVT a recirkulaci spalin EGR. Dosahuje tepelnou účinnost 40 %. Motor poskytuje největší výkon 60,9 kW (82 k) a největší točivý moment 111,8 N.m. Oproti předchozí generaci se vyznačuje nižší spotřebou (podle verze 4,4 až 4,9 l/100 km) při vyšším točivém momentu v nižších otáčkách, což zlepšuje odezvu.

Točivý moment se přenáší buď přes pětirychlostní přímo řazenou převodovku nebo automatickou převodovku s plynulou změnou převodového poměru CVT. Motor je podporován 12 V mild hybridním systémem SHVS s řemenem poháněným integrovaným startér/generátorem ISG. V případě potřeby přidává výkon 2,3 kW a točivý moment 60 N.m.

Cenová nabídka začíná na 389 900 Kč, přičemž součástí standardní výbavy je mj. i klimatizace a služba Suzuki Connect. Verze s pohonem všech kol All Grip začínají od 456 000 Kč.

Víc na str. 12

Nová dětská autosedačka BABY SAFE PRO od Britax Römer

Přední světový výrobce dětských autosedaček Britax Römer představil svou nejnovější inovaci v oblasti bezpečnosti a pohodlí pro nejmenší cestovatele – autosedačku BABY SAFE PRO. Nová autosedačka přichází s revolučním systémem Ergo Recline, který umožňuje rovnější a zdravější polohu dítěte a poskytuje tak ještě vyšší úroveň bezpečí a komfortu. Autosedačka BABY SAFE PRO je navržena pro děti od narození do 15 měsíců. Inovativní systém Ergo Recline zajistí optimální polohu za všech okolností. Polohování nabízí dítěti rovnější a ergonomičtější polohu, což přispívá správnému vývoji páteře, předchází padání hlavičky a zajišťuje správné dýchání. Kombinace autosedačky se základnou VARIO BASE 5Z umožní polohování na



základně do šesti dalších poloh. Při použití autosedačky BABY SAFE PRO s isofixovou základnou VARIO BASE 5Z je možné sedačku otočit směrem k otevřeným dveřím auta. Na základnu VARIO BASE 5Z je možné umístit také autosedačku pro větší děti DUALFIX 5Z. Baby Safe Pro lze snadno nainstalovat také s pomocí bezpečnostního pásu vozidla nebo na řadu dětských kočárků.

Chytrá autokamera Nextbase iQ Smart Dash Cam už v ČR

Společnost Nextbase, globální lídr v oblasti technologií palubních kamer, uvedl na trh v České republice chytré palubní autokamery iQ Smart Dash Cam s umělou inteligencí a připojením k internetu věcí 4G. Kamera Nextbase iQ je první a jedinou platformou pro propojená vozidla na světě,



Phone sold separately

která se dodává na trh s náhradními díly. Díky systému Nextbase iQ je každé vozidlo bezpečnější, chytřejší a zabezpečenější, protože kdykoli a odkudkoli nabízí video přístup do interiéru a okolí vozidla v reálném čase. Řada chytrých autokamer iQ nabízí tři možnosti rozlišení – 1K (1080p), 2K (1440p) a 4K – a možnost zadní kamery (1440p). Spolu s vestavěnou infračervenou kamerou v kabině jsou pokryty všechny úhly pohledu. „Poptávka po zařízení Nextbase iQ po celém světě překonala naše odhady,“ řekl Richard Browning, obchodní a marketingový ředitel ve společnosti Nextbase.

Koldová střídá ve Škodě Auto Holana

Škoda Auto obměňuje svůj manažerský tým. Na místo vedoucí rozvoje strategie a obchodní sítě nastupuje nová manažerka s rozsáhlými zkušenostmi v automobilovém



oboru Nicola Koldová. Nahrazuje Miroslava Holana, jenž tuto funkci zastával od roku 2020. Nicola Koldová působila v řadě manažerských pozic. Svou profesní kariéru zahájila ve společnosti CAC Leasing jako key account manažerka, později prošla několika vedoucími funkcemi ve společnosti UniCredit Leasing CZ. Od roku 2022 zastávala post senior project manažerky ve společnosti Raiffeisen – Leasing. Vystudovala Vysokou školu ekonomickou v Praze. Na pozici vedoucí rozvoje strategie a obchodní sítě Škoda Auto na českém trhu nastoupila Koldová už na začátku května.

Pavel Jína končí ve Škodě Auto

PR manažer Škody Auto Pavel Jína má před sebou už jen několik posledních pracovních dní a pak přejde na novou pozici. „Po dlouhých sedmi letech nastal čas, aby se kroky moje a mladoboleslavské automobilky rozešly. Loučíme se v dobrém a já osobně budu profesně i lidsky těžit ze zkušeností nabraných při práci pro největší českou firmu až do konce života. Mou pozici přebírá kolegyně Ivana Povolná,“ uvedl Jína ve svém rozlučkovém poděkování novinářům.

Kam dál profesně zamíří? „Nové angažmá bych rád pro Automakers upřesnil za několik dní,“ napsal nám Pavel Jína, který vystudoval žurnalistiku na Univerzitě Karlově v Praze. Ve Škodě Auto působil od roku 2017. Začínal v oddělení Komunikace produktu, kde jako tiskový mluvčí zodpovídal za celosvětovou komunikaci



vybraných modelů. Od listopadu 2019 pracoval jako mluvčí českého zastoupení. Za rok 2022 získal ocenění Nejlepší mluvčí soukromého sektoru. Naposledy měl na starosti celosvětovou komunikaci prodejních a finančních výsledků, aktivit na mezinárodních trzích včetně Indie či asijských trhů a také globálních sponzoringových aktivit.

Dacia Duster: Nový interiér

V novém Dusteru byl důkladně přepracován také interiér. Před řidičem je digitální přístrojový panel (od verze Expression). Infotainment se nabízí ve třech úrovních. Základní je Media Control s ovládáním umožněným přes mobilní telefon, přičemž chytrý držák telefonu nově umožňuje i indukční dobíjení. Ve verzi Expression to je Media Display s 10,1" displejem. Vrcholná verze je Media Nav Live s 10,1" displejem a navigací. Konektivita nyní umožňuje aktualizace software na dálku.

Tradiční tlačítka navíc pomáhají rychlým přístupem k běžným nastavením základních funkcí. Praktickým doplňkem jsou úchyty YouClip s jejichž pomocí lze na klíčová místa v interiéru vozidla pohodlně a stabilně připevnit nejrůznější příslušenství.

Atraktivní vzhled podtrhují ochranné prvky kolem podběhů kol a na předních dveřích vyrobené ze speciálního materiálu Starkle, který sestává z 20 % z recyklovaného materiálu.

Varianta TCe 130 4x4 s pohonem všech kol má v nové generaci upravenou konstrukci přední části, jinou zadní nápravu, zvýšenou světlou výšku na 217 mm (ostatní verze mají 209 mm) a zvětšené nájezdové úhly na 31° vpředu resp. 36° vzadu. Terénní schopnosti se ještě zvýšily s novým systémem Terrain Control, který nabízí pět jízdních režimů, a asistentem pro sjíždění ze svahů.

K dispozici jsou tři úrovně výbavy: Essential, Expression a u nejvyšší úrovni nově dvě podoby orientované na odlišné typy zákazníků – Extreme

DUSTER CENÍK

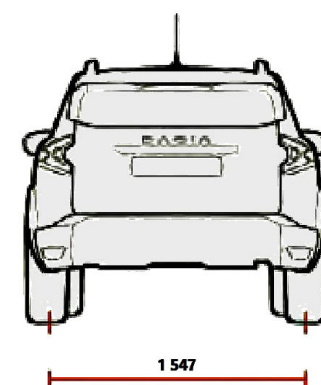
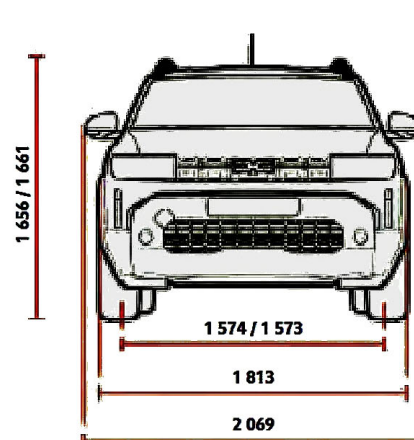
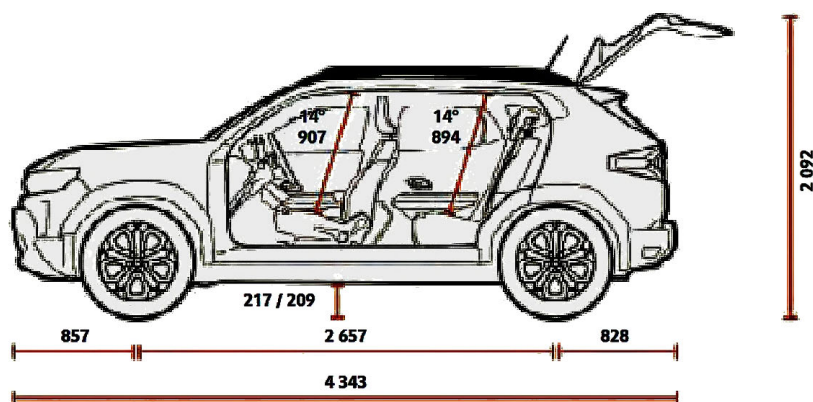
VÝBAVA	MOTOR	
Essential	ECO-G 100	429 900
Expression	ECO-G 100	469 900
	TCe 130	507 900
	TCe 130 4x4	569 900
	HYBRID 140	593 900
Journey	ECO-G 100	499 900
	TCe 130	536 900
	TCe 130 4x4	598 900
	HYBRID 140	622 900
Extreme	ECO-G 100	499 900
	TCe 130	536 900
	TCe 130 4x4	598 900
	HYBRID 140	622 900

DACIA



je orientovaná na outdoorové aktivity a Journey je zaměřená na komfort a městský provoz.

Už v základní výbavě Essential má Duster tempomat, klimatizaci, zadní parkovací senzory, elektricky nastavitelná vnější zrcátka nebo ECO LED světlomety.





Centrum elektrických vozů AAA Auto v Čestlicích

Nejvýznamnější prodejce zánovních elektromobilů v ČR společnost Aures Holdings, provozovatel autocenter značek AAA Auto a Mototechna, otevřel v Čestlicích na okraji Prahy první centrum specializované na elektromobilitu. Aktuálně v něm je 40 zánovních elektromobilů nejrůznějších značek ze 73, jež Aures v ČR momentálně nabízí.

„Zákazník, který si pojede pro zánovní elektromobil, si bude moci vybrat z velkého množství modelů na jednom místě. Naším heslem je – jedte tam, kde je široký výběr a kde problematice rozumějí. Tato nová pobočka splňuje obojí,“ říká ředitel prodeje skupiny Aures Holdings Daniel Luňáček. Pro zákazníky je rovněž připraveno odborné poradenství. Netýká se jen výběru elektroauta, ale veškerých záležitostí spojených s elektromobilitou.

Aures Holdings využívá nástroje, jaké žádný jiný prodejce nenabízí. *„Je to zejména certifikát o zdraví baterie a její takzvaný scoring od rakouské firmy Aviloo, který o akumulátoru elektromobilu poskytne jedinečné informace,“* říká Daniel Luňáček. Při výběru elektromobilu AAA Auto nabízejí nástroje umožňující přímé porovnání

nabízených vozů podle nejrůznějších parametrů včetně dojezdu v rozdílných podmínkách. *„Dalším jedinečným pomocníkem při výběru je nákladový modul, v němž si zájemce nastaví typ dobíjení svého elektromobilu a může rovnou porovnat jeho provozní náklady s vybraným vozem se spalovacím motorem,“* doplňuje Luňáček.

„Momentálně je v české inzerci na výběr 1650 elektromobilů, zatímco vloni to bylo jen okolo 1000. Čekáme, že poptávka bude neustále zesilovat s tím, jak se na sekundární trh bude dostávat více kvalitních a cenově dostupných elektromobilů, takže letos očekáváme překonání hranice 4000 elektromobilů na sekundárním trhu,“ říká Luňáček.

Za rok 2023 bylo v ČR v síti Aures Holdings prodáno 300 elektromobilů, přičemž za prvních pět měsíců to bylo 101 vozidel. Za stejné období letošního roku už to bylo 201 elektromobilů s průměrnou prodejní cenou 625 000 Kč. Nejčastěji se prodávají elektromobily vykoupené v ČR (44 %), z poboček společnosti Driverama v Německu přichází 43 % vozidel a 13 % je od B2B partnerů v EU.



Nová generace Suzuki Swift

Přepracovaný interiér používá klasický formát kruhových přístrojů doplněný multifunkčním displejem 4,2". Suzuki Swift má poprvé 9" dotykový displej s vysokým rozlišením pro infotainment a poprvé také poskytuje službu Suzuki Connect, která umožňuje připojit se k vozu v reálném čase prostřednictvím aplikace Suzuki Connect, takže některé funkce, jako je dálkové odemykání dveří, lze ovládat přes chytrý telefon.

Suzuki u nového Swiftu klade důraz na zážitek z jízdy. Proto byl přepracován podvozek s upravenými stabilizátory, takže vůz je stabilnější s menšími bočními náklony v zatáčkách a rychlejší reakcí řízení.

Příplatkový systém pohonu všech kol Allgrip Auto se automaticky zapne, jakmile detekuje ztrátu trakce na přední nápravě. V tomto případě se točivý moment přenáší na zadní kola prostřednictvím viskózní spojky.

Swift vybočuje z řady i nabídkou dvoubarevného lakování s černou střechou.

Swift se pro evropské trhy vyrábí v Japonsku v továrně Sagara.

SWIFT

(HYBRID)

Rozměry

ALLGRIP
AUTO



Ceník

Platnost od 12. června 2024

MOTOR	PŘEVODOVKA	POHON	VÝKON (kW)	SPOTŘEBA (l/100 km)	KAROSERIE	COMFORT	PREMIUM	ELEGANCE
1.2 DualJet	5MT	4×2	60	4,4	5dveřová	389 900 Kč	415 900 Kč	440 900 Kč
1.2 DualJet	5MT	4×4 AllGrip	60	4,7	5dveřová	-	456 900 Kč	482 900 Kč
1.2 DualJet	CVT	4×2	60	4,9	5dveřová	-	450 900 Kč	475 900 Kč

Příplatek za metalický lak: 11 000 Kč. Příplatek za dvoutónový metalický lak: 19 000 Kč.



více na
www.autoweek.cz

Vláda ČR programově připravuje občany na „zelenou“ chudobu

Komentář Milana Smutného pro Médium.cz. Meziřezortní komise čtyř ministerstev zcela vážně počítá s tím, že zavedení dalšího typu emisních povolenek EU ETS2 od roku 2027 přinese navýšení chudoby pro miliony občanů Česka.

ETS2 bude řešit emise CO₂ ze spalování paliv v budovách, silniční dopravě a dalších odvětvích. Systém má být plně funkční v roce 2027. Přinese zvýšení cen pohonných hmot – zatím se uvádí o 3 Kč, ovšem se zkušenostmi z dosavadních emisních povolenek ETS racionální pesimisté mluví o výsledné ceně 70-75 Kč za litr. Drahé pohonné hmoty zdraží i všechny služby a veřejnou i nákladní dopravu. Zvýšené dopravní náklady se projeví v prudkém růstu cen potravin a dalších druhů zboží a služeb.

Když Česko důsledně realizuje program nových emisních povolenek, pak si bude moci milostivě sáhnout na peníze, které z těchto povolenek vybere Evropská komise a z nichž se vytvoří Sociálně klimatický fond. V letech 2026 až 2032 chce mezi chudé Evropany rozdělit 86,7 miliardy eur – za sedmileté období je to měsíčně 215 Kč na osobu.

A jaké sdílejí ministerstva vlády ČR a zelené neziskovky recepty na dopravní chudobu? Samozřejmě půjde o miliardové dotace. Bude se muset jasně vymezit kategorie českého dopravního chudáka, který má mít nárok na velkou slevu na jízdě ve veřejné hromadné dopravě. *„Na hromadné dopravě bude do značné míry závislá velká část obyvatel ČR, zejména ve venkovských a periferních regionech. Od roku 2027 hrozí výrazné zhoršení dostupnosti z důvodu zvýšení celkových nákladů přepravy a bude potřeba zajistit adekvátní formy přímé podpory, abychom předešli negativním důsledkům, které zvýšené ceny za dopravu mohou na zranitelné skupiny obyvatel mít.“* Napřed z nafty a benzínu vybereme emisní miliardy, ale veřejné dopravě bude nutno naftu dotovat miliardami korun.



Jeden z návrhů uvažuje, že by každá z 6000 obcí v ČR z dotací získala elektrokolo, které by používal obecní úřad a sdíleli by ho místní obyvatelé: *„Podpora elektrokol přispěje k dekarbonizaci dopravy. Cyklistická doprava dokáže efektivně realizovat cestu v odlehlých regionech. V cíli služeb a napojení na veřejnou dopravu bude nutné zajistit bezpečnou úschovu kola s možností dobíjení elektrokol.“*

„Operativní cyklistická doprava dokáže efektivně realizovat cestu v odlehlých regionech, a to na obyčejném kole do vzdálenosti až 10 km, na elektrokole až 20 km. Je potřeba realizovat bezpečnou dopravní síť pro cyklistickou dopravu.“ Odhad nákladů na další dotované cyklostezky: 5 miliard korun.

Dalším z návrhů je, že každá obec dotačně získá elektromobil – zde se bavíme o více než 6 miliardách dotací. *„Podpora využívání sdílených elektromobilů přispěje k dekarbonizaci dopravy, přičemž tyto dopravní prostředky budou ve srovnání s privátními auty více využívány. Sdílená mobilita v kombinaci s veřejnou dopravou umožňuje být mobilní každému, kdo nemá vlastní automobil. Klíčovou myšlenkou tohoto konceptu je 'užívej, nevlasni'.“*



Postoj evropských automobilek k zákazu spalovacích motorů

Vítejte u zprávy Euractivu o dopravě v Evropě. Výsledky voleb do Evropského parlamentu zpochybnil faktický zákaz nových aut se spalovacími motory v EU od roku 2035. V Německu z toho konzervativní strany CDU a CSU učinily volební téma a ve svém programovém prohlášení se zavázaly jej zvrátit. Vzhledem k tomu, že v Německu zvítězili křesťanští demokraté a jejich skupina EPP zvítězila v celé Evropě, nabývá tato otázka na důležitosti.

Je ale zrušení zákazu skutečně v souladu se zájmem evropských výrobců automobilů? Aby to zjistil, Euractiv oslovil automobilky a prověřil jejich předchozí veřejná prohlášení.

Na otázku o možnosti zrušit zákaz spalovacích motorů vedoucí kanceláře Volvo Cars EU pro EU Céline Domecqová odpověděla: „Doufáme, že to Komise neudělá. Bylo by to hrozné pro výrobce automobilů jako jsme my, kteří již jasně investovali, protože víme, že bez jasného cíle tu v roce 2035 nebudeme.“

Stellantis odmítl pro Euractiv zákaz komentovat, ale jejich otevřeností pověstný generální ředitel Carlos Tavares v únoru prohlásil, že zákaz podporuje.

Zákaz obhajovala i Platforma pro elektromobilitu, do níž patří Renault, a uvedla, že „zpátečka“ nyní by také výrazně penalizovala všechny průmyslové aktéry, kteří již do této transformace investovali.

Ostatní výrobci automobilů zákaz výslovně nevitají, ale uznávají střednědobý trend odklonu od vozidel se spalovacími motory.

Volkswagen sdělil: „Jsme přesvědčeni, že budoucnost mobility je elektrická.“ Dodal, že plánuje investovat do poslední generace vozů poháněných spalovacími motory od roku 2025 a dále.

Mercedes-Benz uznal: „Je jasné, že mobilita se musí stát CO₂ neutrální, i když by to mohlo zahrnovat automobily se spalovacími motory na syntetická paliva.“ Německo na poslední chvíli prosadilo výjimku pro tuto technologii při vyjednávání norem EU týkajících se emisí CO₂ pro automobily.

Proti zákazu důrazně vystoupilo pouze BMW. Generální ředitel Oliver Zipse označil zákaz za „naivní“ a dodal, že „úprava (zákazu) je nevyhnutelná.“