

30 – 31. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Renault Rafale přináší potěšení z jízdy

Dynamické SUV kupé Rafale jako vrcholný model Renaultu přináší v atraktivní podobě a novém designovém stylu značky to nejlepší po stránce jízdního komfortu a tu nejmodernější techniku, jakou má dnes francouzská značka k dispozici.

Rafale přichází do stále oblíbenějšího segmentu SUV střední třídy, představujícího 8,8 % evropského trhu (v ČR to je 8,0 %, přičemž 80 % těchto vozů je s pohonem 4x4). Rafale doplňuje rodinné SUV střední třídy Espace jako jeho sportovnější a reprezentativnější alternativa.

Rafale přináší odvážný design a jménem připomíná prestižní minulost Renaultu ve francouzském leteckém průmyslu. Výraz vozu dodává především přední část s full LED světlomety (ve vrcholné verzi Esprit Alpine jsou světlomety LED Matrix Vision) a novým logem.

Základem Rafale je nejnovější vývojová fáze platformy CMF-CD, navržené pro potenciální použití hybridních pohonů jako u modelů Espace a Austral, zde ovšem s rozchodem rozšířeným o 20 mm. Podvozek je konstrukčně stejný jako u modelů Austral a Espace, ale je jinak naladěný pro větší agilitu a rychlejší reakce na řízení s jinou charakteristikou tlumičů a stabilizátorů. Tato platforma umožňuje i využití nejnovější evoluce systému řízení všech kol 4Control Advance pro malý průměr zatáčení 10,4 m, což je pozoruhodná hodnota u vozu dlouhého 4710 mm s rozvorem

náprav 2738 mm. Objem zavazadlového prostoru je 530 l.

Jako pohonnou jednotku Rafale používá už známý hybridní pohon E-Tech Full Hybrid 200, který je k dispozici také pro Austral a Espace. Jeho základem je tříválec 1,2 l turbo/96 kW (130 k) doplněný o dva elektromotory – trakční s výkonem 50 kW a startér/generátor o 25 kW. Maximální výkon systému je 147 kW (200 k). Převodovka je automatická multimódová se čtyřmi stupni pro spalovací motor a dvěma pro elektromotor. Akumulátor má kapacitu 2 kWh. Od podzimu nabídku doplní plug-in hybridní verze E-Tech 4x4 300 s pohonem všech kol.

Základní akční cena Rafale E-Tech full hybrid 200 je 969 000 Kč za výbavu Techno, v současné době dodávanou jen se systémem 4Control advanced. Renault Rafale se vyrábí ve španělské Palencii.

Víc na str. 10



Malý městský elektromobil Hyundai Inster

Hyundai na mezinárodním autosalonu v Busanu představil malý elektromobil Inster. Je dlouhý jen 3825 mm při rozvoru náprav 2580 mm a má objem zavazadlového prostoru 280 l. Trakční elektromotor má v základní verzi výkon 71,1 kW (97 k), ve verzi s prodlouženým dojezdem 84,5 kW (115 k). Inster je vybaven akumulátorem s kapacitou 42 kWh pro dojezd 300 km, verze s prodlouženým dojezdem 355 km bude mít akumulátor 49 kWh. Pro rychlé nabíjení lze využít výkon až 120 kW. Funkce V2L (Vehicle-to-Load) umožní napájet elektrické spotřebiče napětím 230 V. Hyundai Inster bude v létě uveden na trh v Koreji. Na českém trhu budou objednávky spuštěny ve čtvrtém čtvrtletí a první vozy



přijedou na přelomu roku. V budoucnu modelovou řadu Inster rozšíří varianta Inster Cross s robustnějším, outdoorově zaměřeným designem.

Stellantis spustil výrobu elektromobilů v Srbsku

Skupina Stellantis v srbském Kragujevaci slavnostně spustila výrobu vozu Fiat Grande Panda s elektrickým pohonem. Jde o první elektromobil vyráběný v Srbsku. „Stellantis je připraven bojovat o své místo na evropském trhu s elektrickými vozidly



proti silné konkurenci čínských výrobců automobilů,” prohlásil generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares když představil novou výrobní linku pro elektromobily. Zahájení výroby vozů Fiat s elektrickým pohonem v Srbsku vyvolalo značnou nelibost italské vlády, která v reakci na to láká do země čínské automobilky aby v Itálii vyráběly své elektromobily. Už v roce 2022 Srbsko uzavřelo se společností Stellantis smlouvu o výrobě elektricky poháněného vozidla v továrně přebudované za 190 milionů eur. „Je to pro nás obrovská příležitost. Jsme jedinou zemí v regionu západního Balkánu, která vyrábí elektricky poháněná auta,” řekl srbský prezident Aleksandar Vučić v Kragujevaci.

První dodávka vozů Leapmotor z Číny pro Stellantis

První dodávka elektromobilů Leapmotor pro Evropu je na cestě z Číny, přičemž prodej malého vozu T03 a středně velkého SUV C10 od „15. značky“ skupiny bude zahájen v září. Uvedl to generální



ředitel Stellantisu Carlos Tavares. Tavares potvrdil, že na palubě lodi je 800 aut. Stellantis v loňském roce získal podíl 1,5 miliardy eur v čínském výrobci elektrických vozidel Leapmotor a 51% podíl ve společnosti Leapmotor International, nově vytvořeném společném podniku, který bude distribuovat a případně vyrábět automobily mimo Čínu. Minulý měsíc začala výroba malého elektromobilu T03 v polských Tychách z dodaných komponent. Modely Leapmotor budou zahrnuty do distribučního systému Stellantis pravděpodobně pod Citroën a Fiat. Podle Tavarese jsou prodejci nadšení možností nabízet tyto vozy a mnozí žádají o povolení jejich prodeje.

Uber spolupracuje s BYD

Společnost Uber a čínský výrobce elektrifikovaných vozidel BYD oznámili globální partnerství. Uber bude využívat 100 000 nových elektromobilů od BYD. Spolupráce bude zpočátku zahájena v Evropě a Latinské Americe. Po Evropě a Latinské Americe se partnerství rozšíří na trhy na Středním východě, v Kanadě, Austrálii a na Novém Zélandu. Jádrem spolupráce jsou speciální podmínky pro řidiče Uberu – každý, kdo pro zprostředkovatele dopravy pracuje jako řidič, získá přístup k dostupným cenám a možnostem financování při nákupu nebo pronájmu vozů BYD. V budoucnu chtějí společnosti spolupracovat také na vývoji



vozidel BYD, která budou vybavena pro automatizovanou jízdu v rámci platformy Uber.

Další témata 30. a 31. týdne na autoweek.cz

Von der Leyenová: Cíl nulových emisí do roku 2035 zůstane zachován
Galleria Automobili Pininfarina v Čeladné

Rodí se velká japonská aliance?

Společnost Mitsubishi Motors, kterou z 34 % vlastní Nissan Motor, chce spolupracovat s Hondou a Nissanem. Tyto tři firmy hodlají standardizovat řídicí software ve svých vozidlech. Spolupráce mezi Nissan Motor, Honda Motor a Mitsubishi Motors by mohla japonským automobilkám pomoci snížit



náklady a vyrovnat se s tvrdou konkurencí v oblasti elektromobilů. Společnosti Nissan a Honda v březnu uvedly, že zvažují strategické partnerství pro spolupráci na výrobě komponent pro elektromobily a vývoji umělé inteligence ve svých softwarových platformách. V současné době třetí největší japonský výrobce automobilů Nissan neustále ztrácí tržní podíl na svých dvou nejdůležitějších trzích ve Spojených státech a v Číně. Ty přitom dohromady dosud představovaly polovinu jeho celosvětového prodeje. Výrazné slevy v USA téměř úplně vymazaly zisk Nissanu za první čtvrtletí.

Trump je proti tomu, aby každý měl elektromobil

Republikánský prezidentský kandidát Donald Trump řekl, že je proti tomu, aby každý měl elektromobil, a to navzdory podpoře od Elona Muska, generálního ředitele výrobce elektromobilů Tesla. Donald Trump na konferenci Národní asociace černých novinářů v Chicagu prohlásil: „Elon Musk mě podpořil a je můj přítel, ale jsem proti tomu, aby každý měl elektrické auto.“ Podpora Elona Muska Trumpovi je pro Teslu problematická, protože tím odrazuje ty spotřebitele, kteří si s největší pravděpodobností kupují elektrická vozidla, což jsou vesměs voliči demokratů, naopak 82 % republikánů uvedlo, že by nikdy neuvažovali o koupi elektrického auta. Donald Trump nedávno odlišil svůj vztah k Muskovi od své averze k elektromobilům slovy: „Miluji Elona.



A musím říct tohle: podpořil mě. Oznámil, že mi dá 45 milionů dolarů měsíčně. A přesto jsem proti elektrickým vozidlům."

Další témata 30. a 31. týdne na autoweek.cz

V ČR už je 2543 dobíjecích stanic

Využití sítě E.on Drive roste

Elektromobily u ČEZ v 1. pololetí odebraly o 53 % víc energie

více na
www.autoweek.cz

Propad soukromých objednávek elektromobilů

Podle průzkumu Ústředního svazu německého automobilového průmyslu ZDK u 348 prodejců automobilů klesly objednávky čistě elektrických vozidel s akumulátory ze strany soukromých zákazníků oproti předchozímu roku o 47 %. Pokles zaznamenaly také plug-in hybridy (PHEV), a to o 37 %. Naproti tomu poptávka po vozidlech na benzin a naftu vzrostla o 24 %. U firemních zákazníků byl pokles objednávek elektromobilů rovněž významný, ale o něco méně – o 41 % – a plug-in hybridy zaznamenaly pokles o 33 %, zatímco vznětové a zážehové motory vzrostly o 20 %. Očekávání pro celý rok 2024 není optimistické: 91 % dotázaných prodejců hodnotí stav objednávek elektromobilů od soukromých zákazníků jako „velmi špatný“ (63 %) nebo „špatný“



(28 %) a u plug-in hybridů očekává 79 % negativní výsledek. Očekávání mezi firemními zákazníky jsou rovněž opatrná: 84 % předpovídá pro elektromobily stav objednávek jako „velmi špatný“ (50 %) nebo „špatný“ (34 %).

Volkswagen plně sází na elektromobilitu

Koncern Volkswagen chce za rok a půl omezit investice do modelů se spalovacími motory a soustředit se výhradně na vozy s elektrickým pohonem. „Do roku 2025 plánujeme investovat do poslední generace modelů se spalovacími motory a poté tyto investice snížit,“ řekl vedoucí vývoje Michael Steiner německým médiím. „Jsme přesvědčeni, že budoucnost mobility je elektrická. Volkswagen bude i nadále nabízet konkurenceschopné



modely se spalovacími motory, aby mohl pružně reagovat na změny poptávky. Je ale také jasné, že musíme splnit naše střednědobé a dlouhodobé flotilové cíle CO₂. Naším hlavním směrem je proto elektromobilita doprovázená možnými opatřeními, jako jsou syntetická paliva,“ zdůraznil Steiner. „Volkswagen chce v příštích letech na cestě k čistě elektrické mobilitě pokračovat v investicích do plug-in hybridní technologie. Kdybyste mi položili stejnou otázku loni, zněla by: „Zapomeňte na hybridy, je to drahá technologie a nevyplatí se“. V posledních šesti měsících ale najednou všichni chtějí hybridy,“ říká šéf značky Thomas Schäfer. Podle Schäfera bude Volkswagen nadále využívat stávající plug-in hybridní pohon a jeho výroba bude pokračovat, ale nové systémy PHEV se nebudou vyvíjet.

Recaro je v insolvenční

Tradiční výrobce sportovních autosedaček Recaro vyhlásil bankrot. Okresní soud v Esslingenu pro něj nařídil prozatímní správu. Konkurzní správce Holger Blümle má zkoumat ekonomickou situaci Recaro Automotive GmbH a sledovat

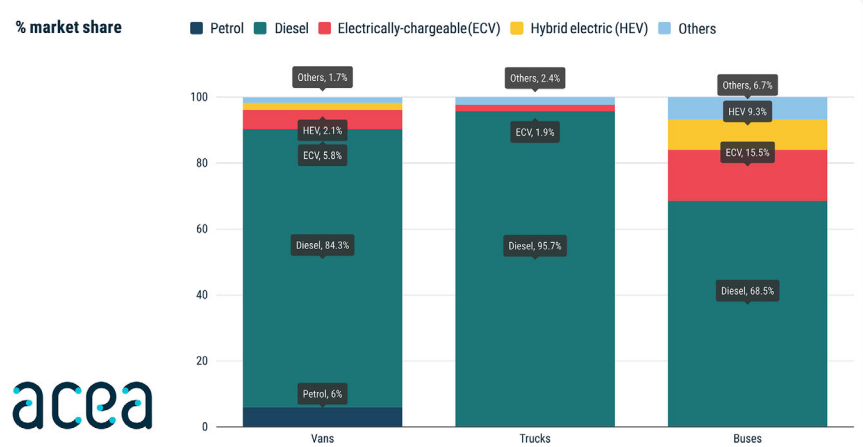


její hospodaření. Odbory IG Metall byly oznámením o konkurzu překvapeny. „Co to znamená pro 215 zaměstnanců Recaro Automotive GmbH v Kirchheimu, není jasné,“ uvedl odborový svaz. Zaměstnanci během několika let pomohli udržet společnost ekonomicky stabilní prominutím a odložením mezd. „Jsme zklamaní a cítíme se oklamáni vedením. Naši kolegové přinesli velké oběti, aby společnost podpořili,“ řekl vedoucí podnikové rady Frank Bokowits. IG Metall požaduje transparentní dialog s vedením a konkurzním správcem.

Nafta posiluje vedení

Registrace nových užitkových vozidel v EU v 1. pololetí 2024 vzrostly o 15 %, u nákladních aut o 3 % a autobusů o 28,6 %. Nafta zůstala preferovanou volbou pro nová lehká užitková vozidla s růstem registrací o 16,2 % na podíl na trhu 84,3 %. Vozidla na benzin zaznamenala nárůst o 15,3 % na 6% podíl na trhu. Naopak elektrické dodávky zaznamenaly pokles o 3,7 % na tržní podíl 5,8 % oproti 6,9 % v loňském roce. Prodej hybridních dodávek vzrostl o 8,3 %, ale ty představují pouze 2,1 % trhu. Mezi nákladními automobily dominují vozy s motory na naftu, které představovaly 95,7 % nových registrací v EU, což bylo o 2,6 % víc než ve stejném období loňského roku. Nákladní vozidla s elektrickým pohonem vzrostla o 51,6 %, čímž se jejich podíl na trhu zvýšil na 1,9 %

NEW COMMERCIAL VEHICLES BY POWER SOURCE, H1 2024



oproti 1,3 % v loňském roce. Tuto expanzi vedlo Německo s 53 % prodeje elektrických nákladních vozidel v EU. Registrace nových elektricky poháněných autobusů vzrostly o 45,4 %, přičemž jejich podíl na trhu vzrostl z 13,7 % na 15,5 %. Registrace autobusů na naftu vzrostly o 35,3 %, čímž se jejich podíl na trhu zvýšil z 65,1 % na 68,5 %.

Souhrn informací o trhu ojetých vozidel

Informace, statistiky a zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel Cebia Summary 2/2024.

Průměrná cena prodáváných osobních ojetých aut se v prvním pololetí meziročně snížila o 3,04 % z 296 000 Kč na 287 000 Kč. K poklesu došlo i mezičtvrtletně, neboť v prvním čtvrtletí se ojetá auta prodávala v průměru za 294 500 Kč. Oproti prvním třem měsícům jde tedy o pokles o 2,55 %.

Důvodem poklesu ceny je vyšší stáří prodáváných aut, které v průměru narostlo na 9,3 roku, meziročně o 2,5 měsíce. Co je ale důležitější, zvýšilo se stáří ojetých aut s tuzemským původem o 0,75 roku na 7,9 roku. Právě mladší vozy na trhu, což jsou ve větší míře ty české, mají na průměrnou cenu větší vliv. Mezi důvody cenového poklesu ojetin rovněž patří snížení cen a dlouhodobé akční ceny u vybraných nových vozidel, které se následně projevilo poklesem cen u zánovních ojetin do 2 let stáří. V kategorii ojetin do 2 let se rovněž na poklesu cen podepsalo zkrácení čekacích dob na nová vozidla a nabídka nových skladových vozů.

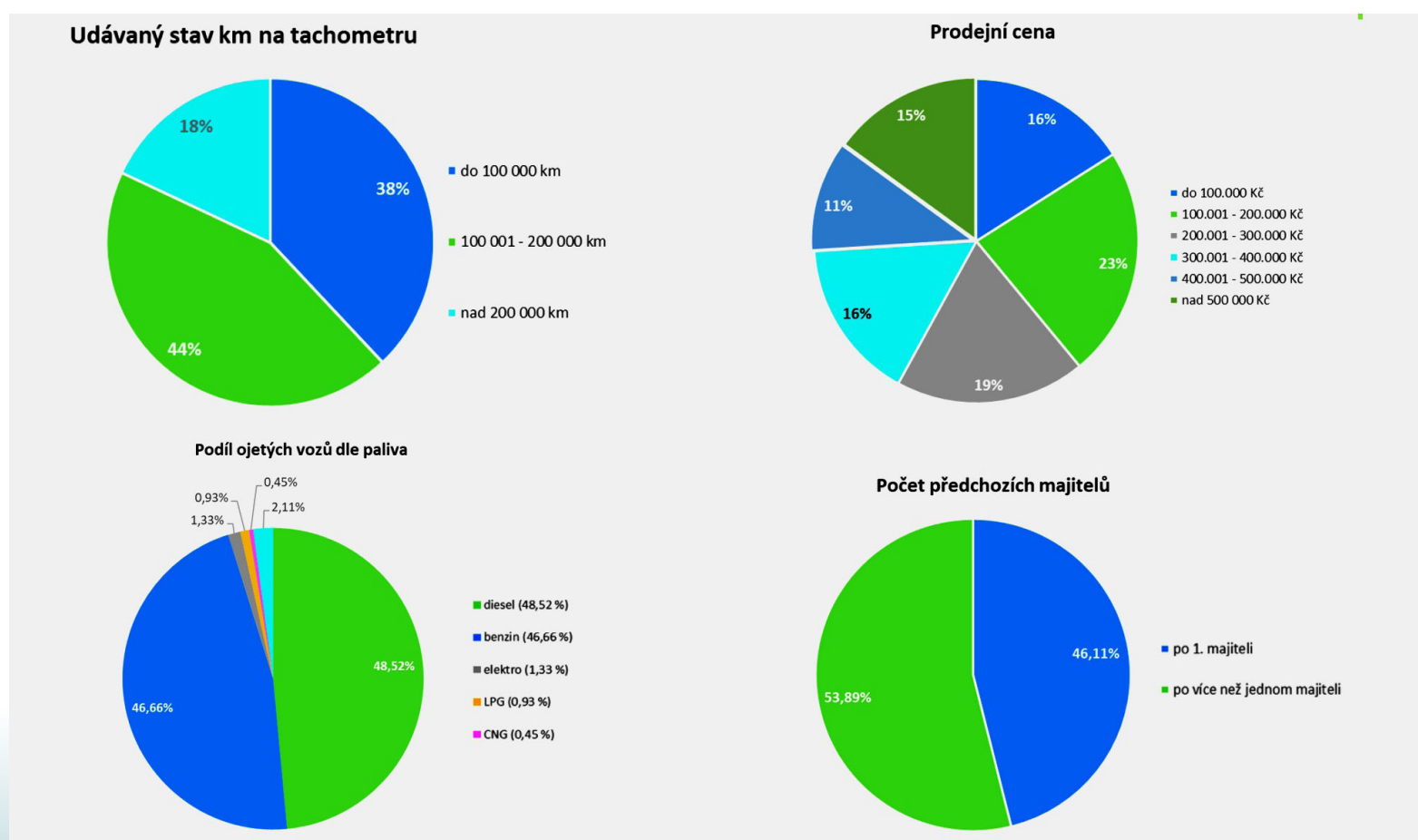
V letošním roce pokračuje návrat ojetých aut s českým původem na podíl 51,38 % (loni 49,56 %). Do České republiky se dovezlo 71 568 ojetých osobních vozidel, o 9801 míň než ve stejném

období uplynulého roku. Jejich průměrné stáří meziročně kleslo z 10,8 roku na 10,4 roku. Podíl starších 10 let činil 48,77 %. Nad 15 let stáří bylo 22,82 % z nich, což je meziročně beze změny.

Průměrná hodnota údaje na tachometrech u prodáváných ojetých osobních vozů činila 144 000 km, meziročně o 3000 km méně. Vzhledem k tomu, že se nesnižuje průměrné stáří prodáváných vozů, lze usuzovat, že dochází k častějšímu stáčení tachometrů nebo se stáčí o větší počet kilometrů.

Mezi ojetými vozy se stále nejčastěji prodávají vozy se vznětovým motorem (48,52 %) i přesto, že již delší dobu netvoří většinu nabídky. Vozy na elektřinu tvořily 1,33 % trhu (loni 0,88 %).

Podíl prodáváných ojetých vozů deklarovaných jako po prvním majiteli meziročně vzrostl ze 45,4 % na 46,1 %. Ve skutečnosti však dosahuje podíl aut po prvním majiteli 16 %. Jedná se tedy o klamavou informaci, která zvyšuje hodnotu vozu. Podíl osobních ojetých aut, u kterých je v inzerci uváděno, že nebyla v minulosti havarovaná, dosahoval 99,47 %. Je však zcela zřejmé, že podíl havarovaných aut je ve skutečnosti výrazně vyšší – v případě desetiletých aut je například po havárii 60 % z nich.

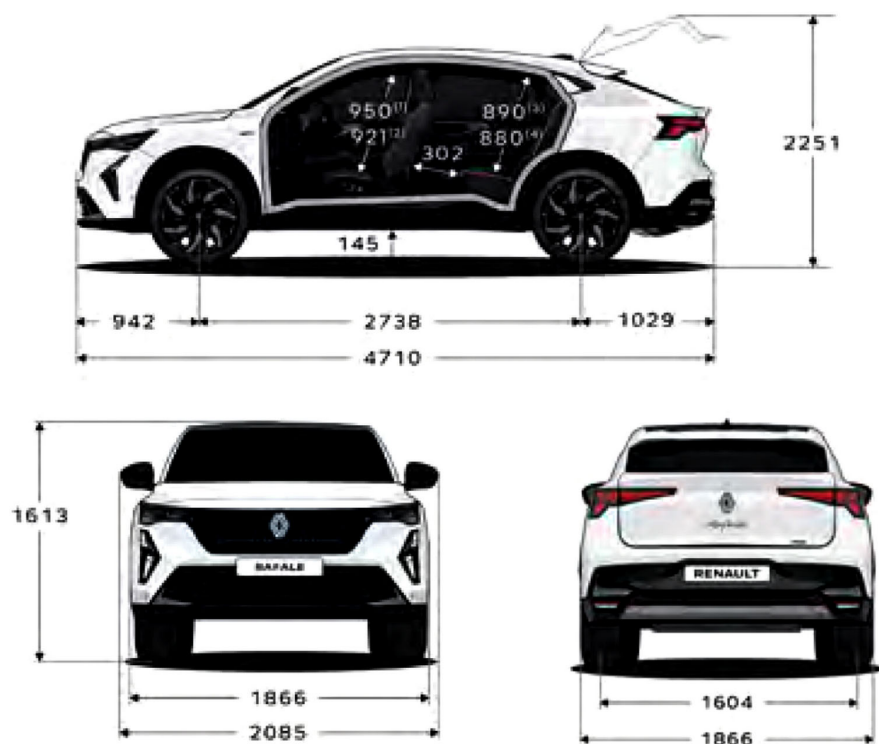




Renault Rafale komunikuje na platformě Google

Unikátní v interiéru vrcholného modelu značky Renault je použití tenkých plátek přírodní břidlice, která v této podobě není křehká, ale dá se tvarovat. Řidič Rafale má před sebou 12,3" displej ve funkci přístrojového panelu a 12,0" displej informačního systému. Ty doplňuje projekční Head up displej. Informační systém je založen na platformě Google (Renault je jediný, který ji používá) s přímým připojením ke službám Googlu bez zprostředkování přes telefon. Díky tomu má např. navigace silnější signál GPS. V rámci 50 aplikací GooglePlay jsou i takové, které byly vyvinuty jen pro Renault open R Link.

Zajímavostí je panoramatická střecha Solarbay, kde krystalky polymeru chemickou reakcí způsobují její zprůhlednění nebo zatemnění ve čtyřech oddělených plochách. Ovládání je tlačítkem nebo hlasem.



Rafale	E-Tech full hybrid 200
motor	1,2 l turbo
palivo	B (HEV)
výkon (kW/k)	96 (130) + 50 (68) + 25(34)
točivý moment (N.m)	205 + 205 + 50
převodovka	AT (4 + 2)
rychlost (km/h)	175
0-100 km/h (s)	8,9
spotřeba (l/100 km)	4,7

verze	ceniková cena	ckóní cena
TECHNO**		
E-Tech full hybrid 200	999 000	969 000
ESPRIT ALPINE		
E-Tech full hybrid 200	1 099 000	1 069 000

4Control advanced je u výbavového stupně techno dočasně povinný. výbavový stupeň techno bez 4Control advanced bude k dispozici později. Akční cena zahrnuje bonus SUV DNY ve výši 30 000 Kč. Bonus SUV DNY platí pouze pro fyzické osoby a není kumulovatelný s velkoobdobatelskými podmínkami.

Od podzimu nabídku kromě hybridního pohonu E-Tech 200, který je zaměřen jak na výkon, tak na efektivitu, doplní plug-in hybridní verze E-Tech 4x4 300 s pohonem všech kol pro výbavy Esprit Alpine a Atelier Alpine. V této podobě má zážehový motor 1,2 l jiné turbo a výkon 110 kW (150 k), hlavní elektromotor poskytne 70 kW a startér/generátor 35 kW. K tomu se přidává elektromotor na zadní nápravě o výkonu 100 kW zajišťující pohon všech kol. Akumulátor má kapacitu 22 kWh. Tato verze bude standardně vybavena systémem 4Control advanced. Nová vrcholná verze v Atelier Alpine bude mít speciálně naladěný podvozek a nabídne jízdní režimy i aktivní podvozek propojený s kamerou pro prediktivní řízení.



Ford vyhazuje elektromobily kvůli pickupům

Evropský automobilový korespondent Reuters Nick Carey pozdravuje se zpravodajstvím z Londýna.

Před necelými dvěma lety se globální automobilky zavázaly investovat do roku 2030 1,2 bilionu dolarů do vývoje elektrických vozidel a akumulátorů a těžby surovin na podporu výroby elektromobilů. Některé automobilky si vytyčily smělé plány, že do roku 2030 budou v Evropě plně elektrické, pět let před tím, než v Evropské unii vstoupí v platnost zákaz prodeje aut na fosilní paliva. Slabá poptávka po elektromobilech v letošním roce však narušila ambiciózní plány tradičních výrobců automobilů a pohánění investory se dávají na ústup.

Ford je další starší společností, která ustoupila od předchozích odvážných plánů výroby elektromobilů, protože její elektrický pick-up F150 Lighting se ukazuje jako neprodejný. Detroitská automobilka upustila od plánu výroby elektrických SUV se třemi řadami sedadel ve svém závodě v Oakville Assembly v Kanadě s tím, že místo toho vynaloží 3 miliardy dolarů na výrobu větších verzí svých dolary vydělávajících pick-upů F-Series Super Duty. Ford odsunul elektrické

SUV z roku 2025 do roku 2027 s odkazem na pomalejší než očekávaný růst poptávky po elektromobilech. Automobilka říká, že tato elektrická vozidla bude stále vyrábět od roku 2027, ale neuvádí kde.

Společnost Ford Motor v roce 2023 ztratila téměř 4,7 miliardy dolarů ve svém podnikání v oblasti elektromobilů a uvedla, že letos ztratí až 5,5 miliardy dolarů.

Rozhodnutí v Kanadě přivádí Ford zpět na jeho silné místo, a to k výrobě velmi oblíbených pick-upů na benzin prodávaných s vysokou marží, které pohánějí jeho zisk. Je to také vítaná zpráva pro odbory, protože by se tím mělo zajistit 1800 pracovních míst a vytvořit dalších 220 v závodech na výrobu motorů a komponent.

Není to jen Ford. Konkurenční General Motors ustoupil od svého cíle mít dostatek severoamerické výrobní kapacity pro 1 milion elektromobilů. Zatím ovšem manažeři trvají na tom, že GM zvyšuje výrobu Chevroletu Equinox EV a v nadcházejících měsících plánuje několik nových modelů s pohonem s akumulátory. Lepší než očekávaný zisk GM ve druhém čtvrtletí ovšem byl tažen pick-upy na benzin.



Je regulace vozového parku EU nezákonná?

Regulace emisí CO₂ na základě kalkulace flotilových emisí je v rozporu s právem EU a poškozuje účinnou ochranu životního prostředí. K tomuto závěru ve svém právním rozboru dospěl prof. Dr. Martin Kment, výkonný ředitel Institutu pro právo životního prostředí na Univerzitě v Augsburgu a vedoucí katedry pro veřejné právo a evropské právo, právo životního prostředí a právo územního plánování. Zprávu si nechala vypracovat Spolková asociace středních energetických společností UNITI, která reprezentuje 90 % obchodníků s energií (vč. pohonných hmot) střední velikosti v Německu.

Těžištěm zprávy je metoda měření, podle níž se emise CO₂ ve výfukových plynech měří pouze na konci výfukového potrubí. V rámci certifikace WLTP musí být splnění limitních hodnot prokázáno v silničním testu RDE (Real Driving Emissions). Tato testovací metoda podle Kmenta přináší porušení evropského primárního práva o svobodě podnikání a ochraně životního prostředí. Analýza dochází k závěru, že metodu posuzování emisí jen na základě měření na konci výfuku je nutné nahradit moderní metodikou

měření, která zohledňuje emise CO₂ v průběhu celého životního cyklu vozidla.

Předpisy EU pro emise CO₂ vyžadují, aby výrobci vozidel platili pokuty pokud průměrná hodnota emisí CO₂ všech prodaných modelů je nad cílovým limitem vozového parku EU. Prof. Dr. Martin Kment však ukazuje, že Evropská komise není oprávněná k ukládání a vybírání pokut nebo daní za nadměrné emise. Neexistuje žádný právní základ pro to, aby výrobci vozidel platili pokuty v případě překročení stanovených cílů flotilových emisí.

Ze zprávy vyplývá, že nejen výrobci osobních automobilů se spalovacími motory, ale i výrobci alternativních paliv jsou metodou měření ve výfuku znevýhodněni.

Generální ředitel UNITI Elmar Kühn k tomu uvádí: „Použití přístupu měření ve výfuku, které je v rozporu s právem EU, jednoznačně vede k jednostranné regulační preferenci elektrické mobility s akumulátory na úkor jiných ekologicky rozumných řešení, jako jsou obnovitelná paliva. O výsledcích právního posudku jsme informovali německé výrobce automobilů a dodavatele.“

EU zasáhla čínskou bionaftu antidumpingovými opatřeními

Evropská komise oznámila, že zavede antidumpingová cla ve výši až 36,4 % na dovoz bionafty z Číny. Podle nevládní organizace Transport & Environment ale samotná cla nebudou stačit, aby zabránila vstupu podvodně nesprávně označeného palmového oleje na evropský trh.

Během posledních dvou let byl evropský trh s biopalivy zaplaven dovozem biopaliv z použitého kuchyňského oleje (Used Cooking Oil – UCO) z Číny, což způsobilo propad tržní ceny z 2250 eur za tunu na 1100 eur. Studie T&E ukázala, že sběr použitého kuchyňského oleje v Číně je až o 30 % levnější než v Evropě. Problémy s ověřováním a certifikací znamenají, že jako velká část UCO vstupujícího do Evropy může být také podvodně označen palmový olej, levná surovina silně spojená s odlesňováním.

Cian Delaney, aktivista za biopaliva ve společnosti T&E, řekl: „Evropa je zcela přehnaně závislá na neověřitelném použitém kuchyňském oleji ze vzdálených zemí, jako je Čína. Omezení dovozu z Číny je krokem správným směrem, nicméně samotná antidumpingová cla nebudou k řešení podvodů UCO stačit. Bez úplného přepracování certifikačního procesu bude EU

pokračovat ve hře, protože podvodníci z jiných zemí jednoduše zaplní mezeru. EU musí přestat podporovat neověřitelné dovážené odpadní oleje a přejít od ověřovacího systému vedeného průmyslem k přísnější regulaci.“

Oblast biopaliv je bezprecedentním prostorem pro podvody při dovozu použitého kuchyňského oleje, což je jeden z nezamýšlených důsledků úsilí EU o větší udržitelnost letectví a dopravy. Použitý kuchyňský olej je jednou z nejjednodušších surovin pro výrobu pokročilých biopaliv, tedy těch, která nejsou získávána z krmných a potravinářských plodin.

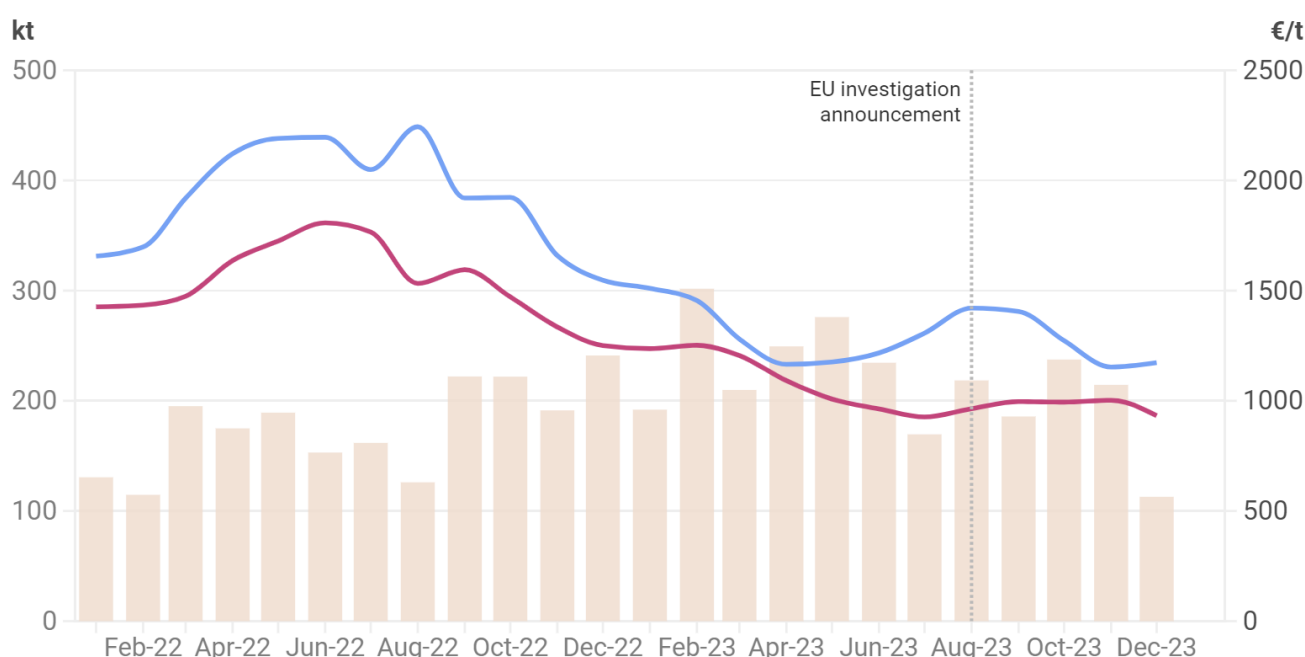
A byla to i jedna z nejlevnějších možností: podle údajů shromážděných ze zemědělského think-tanku Farm Europe stála tuna v roce 2017 800 eur. V důsledku prudce rostoucí poptávky, kterou tlačí snaha o výrobu udržitelných paliv, se podle organizace Transport & Environment spotřeba UCO v Evropě v letech 2015–22 víc než zdvojnásobila. Téměř 80 % paliv na bázi UCO, používaných v letadlech, nákladních a osobních automobilech v EU, se dováží, přičemž 60 % dovozu pochází z Číny.

Vysoká poptávka vyvolala podvody. Označení běžného rostlinného oleje (např. palmového)

jako použitý kuchyňský olej je nejjednodušší způsob, jak využít silnou poptávku s nadsazenou cenou. To má dvojí dopad: biopaliva z plodin nahrazují biopaliva vyrobená z odpadu, čímž se neutralizuje přínos pro klima a životní prostředí, a společnosti ze třetích zemí nečestně soutěží s producenty z EU.

Collapse of UCO biofuels prices following increased biodiesel imports from Asia

■ UCO biodiesel price (China) ■ UCO biodiesel price (Europe) ■ Biodiesel imports from China, Malaysia and Indonesia



Darwinovský výhled pro Stellantis

Evropský automobilový korespondent Reuters Nick Carey pozdravuje se zpravodajstvím z Londýna.

Blížíme se ke konci další výsledkové sezóny velkých výrobců automobilů a dosud zveřejněné statistiky ukázaly množství problémů, kterým čelí. Faktory, uváděné výrobci automobilů pro vysvětlení neuspokojivých výsledků, sahají od cenové války v Číně přes nepořádky v dodavatelském řetězci až po záruční problémy nebo problémy se skladovými zásobami.

„*Neznepokojte se,*“ uklidňují velké automobilové společnosti investory. Nové modely už jsou na cestě ke zvýšení prodeje, zejména nové hybridy pro ty, kteří nejsou připraveni na přechod k elektrickému pohonu, a mnohem dostupnější elektromobily pro ty, kteří již připraveni jsou.



Generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares často cituje frázi, která popisuje narušení způsobené tradičním výrobcům automobilů příchodem čínských výrobců elektromobilů jako darwinovské období. Charles Darwin řekl, že nepřezívají ty silné nebo nejinteligentnější druhy, ale ty, které se nejvíc přizpůsobují změnám. Tavares varoval, že tvrdá konkurence nových levných rivalů poškodí prodejce, dodavatele, pracovníky i výrobce automobilů. Podle Tavarese tato darwinovská epocha platí také pro značky v rozsáhlém portfoliu Stellantisu. Poté, co se v první polovině roku propadl prodej Stellantisu na americkém trhu, kde automobilka vydělává většinu svých peněz na velkých pick-upech a jeepech, Tavares varoval, že pokud některá z jeho značek „*nevydělává, tak ji zavřeme.*“

Bojovný předseda Toyoty Akio Toyoda minulý měsíc přežil hlasování akcionářů a zůstal ve své roli, ovšem s výrazným poklesem podpory investorů – 72 % oproti 85 % v roce 2023. V rozhovoru vysílaném živě na webových stránkách Toyoty Toyoda řekl, že možná nebude znovu zvolen ředitelem pokud bude podpora akcionářů nadále klesat tímto tempem. Výsledky nespokojenost mezi investory s tím, jak Toyota zvládla doma rostoucí skandál kvůli porušování certifikačních testů. Celosvětová produkce Toyoty se v červnu oproti předchozímu roku propadla o 13 %, což je pátý po sobě jdoucí měsíc s klesající produkcí zasaženou pohromou certifikačního skandálu a cenovou válkou v Číně.

Jen pár dní poté, co Nissan uvedl, že jeho fiskální zisk za první čtvrtletí byl téměř vymazán výraznými slevami, aby se v USA vozidla dostala od prodejců, korespondenti agentury Reuters zjistili, že automobilka snížila produkci ve svém největším závodě v Kjúšú na jihozápadě Japonska o třetinu. Na rozdíl od konkurenčních Toyoty a Hondy Nissan postrádá hybridní modely, takže nemá jinou možnost, než pokračovat v nabízení slev, aby mohl pohnout se skladovými zásobami.