

44. týden 2024



# AutoTablet.cz

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



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



## Represivní cla proti čínským automobilkám vstoupila v platnost

Navzdory protestům evropských automobilek trestná cla EU na čínská elektromobily nabývají účinnost. Evropská komise je prosadila s vysvětlením, že mají chránit evropský automobilový průmysl...

Jednání o tarifech pro elektromobily nicméně pokračují. Čínské ministerstvo obchodu potvrdilo, že EU vyšle do země své zástupce k jednání. Také EU uvedla, že po intenzivní komunikaci přijedou její zástupci do Číny pokračovat v konzultacích o specifikacích návrhu cenového závazku. *„Čína to vítá a doufá, že další kolo konzultací bude vedeno v souladu se zásadami pragmatismu a rovnováhy s cílem dosáhnout oboustranně přijatelné řešení,*“ uvedlo čínské ministerstvo. Evropská komise po osmi kolech jednání ovšem uvádí, že přetrvávají významné rozpory.

Po rozhodnutí Bruselu o uvalení represivních cel ve výši až 35,3 % ke stávajícím dovozním cípům 10 % na elektromobily vyrobené v Číně se vedoucí představitelé německých automobilek obávají, jak na ně dopadnou odvetná opatření čínské vlády. Znamý ekonom Ferdinand Dudenhöffer, bývalý ředitel Center Automotive Research k tomu prohlásil: *„Cla podřezávají větev, na které sedíme.*“

Podle agentury Reuters byli čínští výrobci automobilů, včetně BYD, SAIC, Chery a Geely, ministerstvem obchodu informováni, že mají pozastavit své investiční plány v těch zemích, které tarify podpořily.

Itálie a Francie cla podpořily v obavě z dopadu levných čínských elektromobilů na evropské výrobce. Čínská státní společnost SAIC je v procesu výběru místa pro novou továrnu na elektromobily v Evropě a má v plánu zřídit centrum náhradních dílů ve Francii. Itálie jedná s automobilkami Chery a Dongfeng Motors o potenciálních investicích do výrobních závodů v zemi. Místní výroba čínských automobilů by znamenala i významné příležitosti pro dodavatelské firmy v těchto zemích.

Španělsko patřilo k zemím, které represivní cla prosazovaly nejvíc. Po jednání s čínskými představiteli se ale zdrželo hlasování. Ve Španělsku připravuje výrobu svých vozů společnost Chery a jednájí tam i další čínští výrobci.

BYD staví závod v Maďarsku a chce tam přemístit i svou evropskou centrálu. Stellantis začal v Polsku montovat čínské elektromobily Leapmotor. Také další čínské automobilky jednájí o výstavbě výrobních závodů v Polsku a Bulharsku, které cla nepodpořily.

# Škoda Kodiaq RS dostala vyšší výkon

Sportovní varianta velkého SUV druhé generace Škody Kodiaq RS nabízí ve své druhé generaci ještě víc dynamiky. Zážehový motor 2,0 l má výkon vyšší o 15 kW (20 k), tedy 195 kW (265 k), a maximální točivý moment 400 N.m. Dodává se vždy se sedmistupňovou automatickou převodovkou DSG a pohonem všech kol. Kodiaq RS zrychlí z 0 na 100 km/h za 6,3 s a dosahuje maximální rychlosti 231 km/h. Dynamický vzhled podtrhují speciální nárazníky, specifické černě lakované designové prvky karoserie, prosvětlená maska chladiče a 20" kola. Ve standardní výbavě jsou mimo jiné Matrix LED světlomety, progresivní řízení, adaptivní podvozek DCC Plus a audiosystém Canton. Součástí výbavy je také systém Dynamic Sound Boost, který podtrhuje emotivní zvuk motoru.



## Prague Car Festival 2024 stál za návštěvu

Letošní 13. ročník veletrhu Prague Car Festival 2024 byl svátkem motorismu.



Prague Car Festival se konal ve všech osmi halách PVA Expo v Praze – Letňanech. Svým rozsahem se jednalo o největší výstavu ve střední a východní Evropě se zaměřením na automobily a motocykly ve všech podobách. Výstava spojila oblast cestovních, upravených a sportovních automobilů a motocyklů, ale i historických vozidel, doplňků a příslušenství, servisní a garážové techniky a v neposlední řadě i světa motorsportu. Jednou z největších atrakcí byla superauta v premiérové Pirelli Auto Exclusive zóně. Letošní 13. ročník veletrhu Prague Car Festival přilákal na výstaviště PVA Expo v Praze-Letňanech rekordní počet 41 200 návštěvníků.



## Příslib řešení krize ve Volkswagenu

Několik hodin před jednáním s odbory Volkswagen oznámil své z hlediska ziskovosti nejhorší čtvrtletí za poslední roky, což podpořilo argument managementu pro realizaci drastických opatření v Německu. Představitelé Volkswagenu začátkem týdne představili plány zahrnující 10% snížení mezd a uzavření nejméně tří továren v Německu.

K poklesu zisku přispěl klesající prodej v Číně i Evropě. Evropský trh se se dosud nevrátil na úroveň poptávky před pandemií – zmenšil se o 2 miliony vozů, což má pro Volkswagen za následek 500 000 vozů ročně prodaných méně.

Finanční ředitel VW Arno Antlitz řekl: „Nezapomněli jsme, jak se staví skvělá auta, ale naše výrobní náklady zdaleka nejsou konkurenceschopné.“ Povož německých závodů je mnohem dražší než u konkurentů kvůli vysokým nákladům na pracovníky a energie.



Volkswagen předložil zaměstnancům návrh na úsporu nákladů, jímž by se mohlo předejít zavírání továren. Hlavní vyjednávač VW Arne Meiswinkel dal jasně najevo na co se zaměstnanci v německých pobočkách Volkswagenu budou muset připravit. „Jen ti, kteří úspěšně fungují a mohou nabídnout jistá pracovní místa. To je i náš cíl. Abychom to dosáhli, musíme mimo jiné snížit náklady na práci,“ uvedl. Konkrétně to znamená pokles mezd o 10 %, zrušení mimořádných příspěvků, pracovní dobu 35 hodin týdně a omezení bonusů. „Z pohledu Volkswagenu je to základní předpoklad pro udržení naší konkurenceschopnosti a v konečném důsledku udržitelného zajištění pracovních míst,“ dodal.

Zástupci zaměstnanců naopak přišli s požadavkem zvýšení mezd o 7 %. Na hrozbu uzavření továren, zánik pracovních míst a snížení platů podniková rada pohrozila stávkami a „horkou zimou“. K přátelské dohodě je daleko. Šéfka podnikové rady Daniela Cavallo po sedmi hodinách vyjednávání řekla, že vedení varovala před jeho interpretací jako prvního ústupku. Rétorika podnikové rady však nyní zní méně agresivně než na začátku týdne. I když nedošlo k dohodě, chtějí se obě strany vyhnout zavírání závodů a propouštění.

# Unikátní plug-in hybrid Renault Rafale E-Tech 4x4 300

Renault Rafale E-Tech 4x4 s výkonem 220 kW (300 k) nabízí unikátní plug-in hybridní pohon všech kol navržený speciálně pro tento model. Poskytuje celkový dojezd až 1000 km a spotřebu paliva, která je mezi plug-iny nejlepší na trhu – 0,5 l/100 km v kombinovaném cyklu a 5,8 l/100 km s vybitým akumulátorem. K tomu přidává čistě elektrický dojezd 105 km s akumulátorem 22 kWh. Ke spalovacímu motoru 1,2 turbo/110 kW (150 k) jsou připojeny tři elektromotory pro maximální kombinovaný výkon 220 kW (300 k). Díky elektromotoru na zadní nápravě má stále aktivní pohon všech kol. Základní výbava Esprit Alpine je standardně vybavena dynamickým řízením všech kol 4Control advanced. Nová vrcholná výbava Atelier Alpine díky spolupráci s odborníky ze značky Alpine nabízí specifický podvozek s inteligentním adaptivním tlumením



s kamerovým skenováním vozovky a novou konfigurací Dynamics Driving. V kombinaci s řízením i pohonem všech kol nabízí unikátní vlastnosti. Renault Rafale E-Tech 4x4 300 k se vyrábí v továrně ve španělské Palencii a v České republice bude dostupný v autorizované dealerské síti začátkem roku 2025.

## Průlomový akumulátor CATL pro EREV a PHEV

Společnost CATL uvedla na trh akumulátor Freevoy Super Hybrid Battery, první pro hybridní vozidla na světě, která



umožňuje čistě elektrický dojezd víc než 400 km a extra rychlé nabíjení. Tím představuje úplně novou éru pro vozidla s prodlužovačem dojezdu EREV a plug-in hybridním pohonem PHEV. Zde stačí jedno nabití na celý týden dojíždění. Kromě toho má působivou rychlost nabíjení zajišťující nabití na dojezd přes 280 km za 10 minut. CATL Freevoy se již používá v mnoha modelech různých značek, například Li Auto, Avatr, Deepal, Changan Nevo a Neta. Do roku 2025 se má uvést na trh 30 modelů hybridních vozidel značek Geely, Chery, GAC a Voyah vybavených systémem Freevoy společnosti CATL.

## Výhody a nevýhody syntetických paliv

1. Potenciálně 100 % úspora CO<sub>2</sub> „well to wheel“
  2. „Záchrana“ spalovacích motorů po 2035
  3. Řešení pro bezuhlíkovou leteckou dopravu
  4. Vysoká energetická hustota
  5. „Čistá“ paliva s dobrými palivářskými vlastnostmi
  6. Drop-in paliva - okamžitá použitelnost ve stávajícím vozovém parku a distribuční síti
  7. Snadný transport a bezproblémové dlouhodobé skladování
1. Malá účinnost (well to wheel), enormní potřeba OZE
  2. Problematická dostupnost zdroje surovin v potřebném množství
  3. Stávající technologie pouze v pilotním měřítku
  4. Potřeba značných investic
  5. Použití e-paliv neřeší beze zbytku výfukové emise

## Petrol Summit 2024

Setkání dodavatelů a prodejců pohonných hmot Petrol Summit 2024 přineslo zásadní informaci, že v prosinci skončí závislost České republiky na dodávkách ropy z Ruska. Mezi alternativními palivy byl opakovaně vyzdvižen význam HVO.

Na úvod 15. ročníku konference Petrol Summit 2024 předseda a generální ředitel ČAPPO Jan Duspěva připomenul, že odvětví palivářů generuje 6,3 % HDP. Zdůraznil, že bez fosilních paliv nebudou zdroje pro realizaci Green Dealu ani elektromobility a že i po roce 2030 budou nosným dodavatelem energie pro dopravu fosilní paliva, i když s vysokým podílem obnovitelných složek.

Předseda představenstva a generální ředitel MERO Jaroslav Pantůček připomenul, že v době, kdy se před 60 lety spouštěl ropovod Družba, se tvrdilo, že světové zásoby ropy jsou na 20 let. Totéž se tvrdí i dnes... Na konci roku bude Česká republika schopna se po 60 letech obejít bez ropy dodávané z Ruska. Podařilo se realizovat velmi náročný projekt TAL Plus, takže jeho prostřednictvím bude zabezpečena veškerá potřeba České republiky dodávkami ropy z Terstu.



Daniel Maxa z Ústavu udržitelných paliv a zelené chemie VŠCHT Praha zhodnotil situaci v možnosti dodávek syntetických paliv. Jejich výroba je technicky vyřešena a mají výhodu ve vysoké energetické hustotě ve srovnání s akumulátory elektromobilů. Jenže pouze velmi malé množství z vyprodukované energie se při jejich výrobě dostane na kola – pouze 13 % v porovnání se 73 % u přímého nabíjení. Jen zlomek z ohlašovaných projektů se skutečně realizuje. Pro Českou republiku produkce syntetických paliv vzhledem k enormní potřebě energie nedávají smysl.

Podobně nereálná je podle generálního ředitele a předsedy představenstva Orlen UniCRE Jiřího Hájka náhrada fosilních paliv biopalivy s ohledem na nedostatek zdrojů. K výrazné emisní výhodě by pomohlo jen využití biometanu a jako nejvýhodnější se ukazuje produkce HVO.

Dávid Halász, který má ve společnosti Eurowag na starosti alternativní paliva, vyzdvihl přednosti HVO. Zdůraznil, že HVO není bionafta, nejde o B100, jak se stále většina uživatelů domnívá, ale je to syntetická nafta se zcela čistými uhlovodíky. S vysokým cetanovým číslem 70 je navíc efektivnější než nafta a má velmi dobré vlastnosti v zimě. Problémem HVO je jen poněkud vyšší cena, ale například v Rakousku je levnější než nafta, protože není zatíženo spotřební daní.



Pečujeme  
o dlouhodobou  
stabilitu  
trhu

## LPG automobily míří k dalšímu rekordu

Poslední tři roky byly co do počtu registrací nových vozidel na LPG rekordní. Historicky nejvíc továrních modelů na LPG přibýlo na českých silnicích v roce 2022, a to téměř 4000. Letošní rok má našlápnuto tento rekord překonat. „Za první tři čtvrtletí bylo registrováno téměř 3200 automobilů, takže lze předpokládat, že na konci roku se s touto dynamikou přiblížíme k celkovým 4300 nových továrních vozů na autoplyn,“ říká Ivan Indráček, výkonný předseda České asociace LPG. Novým registracím jednoznačně dominují vozy Dacia. Pozadu nezůstávají ani dodatečné přestavby. V současnosti se ročně realizuje kolem 6000 přestaveb na LPG. Zájem

o přestavby je stále velký, mění se však spektrum zákazníků. Jestliže dřív přestavbu poptávaly hlavně fyzické osoby pro starší vozy, nyní se stále víc prosazují firmy s novými auty. Také čerpací stanice vycházejí vstříc zákazníkům. Zásadní průlom v tankování LPG před dvěma roky přinesla změna legislativy umožňující samoobslužný výdej paliva LPG přímo zákazníkem.



## „Zelená“ pneumatika Continental UltraContact NXT

Letní pneumatika UltraContact NXT je dosud nejudržitelnější sériově vyráběnou pneumatika díky svému složení i výrobní technologii. Inovativní pneumatiky UltraContact NXT představují významný krok vpřed v oblasti ekologicky šetrné dopravy díky vysokému podílu obnovitelných, recyklovaných a certifikovaných materiálů bez ohrožení kvality zpracování. Jedním z rozhodujících rysů těchto pneumatik je



složení. Při jejich výrobě společnost využívá až 65 % recyklovaných a obnovitelných materiálů. Do pneumatik Continental integruje netradiční suroviny, například křemičitany ze spálených rýžových slupek a polyesterová vlákna z recyklovaných PET lahví. Pneumatiky se vyrábějí v portugalském Lousadu. Výroba zde probíhá způsobem, který nezatěžuje životní prostředí emisemi CO<sub>2</sub>. Designéři pneumatiky použili propracované 3D textury, dosud v pneumatikách neuplatněné. Rozmístění podélných a bočních drážek zajišťuje vynikající hodnoty ve všech bezpečnostních aspektech a zároveň umožňuje absolvovat vysoký počet najetých kilometrů.

## Zemřel Frank Farský, jeden z mužů první hodiny

Ve věku nedožitých 73 let zemřel v pondělí 28. října 2024 Frank Farský, muž, který se po roce 1991 významným způsobem zapsal do českého automobilového průmyslu.

Frank Farský se narodil 13. února 1952 v Bratislavě a v roce 1968, za poměrně složitých okolností, emigroval s rodiči přes Indii do Kanady, kde vystudoval prestižní montrealskou vysokou školu McGill University a dosáhl titulu MBA.

Prakticky hned po ukončení studia zahájil kariéru obchodního a finančního manažera ve službách severoamerické větve koncernu Volkswagen. Nejprve se věnoval rozvoji prodejní sítě a řízení vztahů s dealery značky. Později převzal odpovědnost za VW Canada Financial Services. Když se začal rýsovat plán převzetí mladoboleslavské automobilky Škoda, byli v rámci koncernu hledáni vyjednávači se znalostí

českého (a slovenského) jazyka, a tak padla volba na Franka Farského.

Po uzavření smlouvy mezi Škodou, resp. Československou vládou, a koncernem Volkswagen následovalo urychlené vytváření nové silné manažerské skupiny pro řízení mladoboleslavské automobilky. Této skupině se říkalo „muži první hodiny“ a Frank se stal její nedílnou součástí.

Jednu z klíčových rolí v tomto novém managementu – řízení marketingu – převzal právě Frank Farský a způsob, jakým své oddělení řídil, spolu s kreativními nápady, jak lépe propagovat značku s okřídleným šípem po celém světě, začaly rychle přinášet úspěchy. Frank Farský patřil ve své době mezi ty manažery, kteří během pouhých pěti let dokázali dostat značku Škoda do evropské první ligy.

Frank stál u zrodu z dnešního pohledu geniálního nápadu spojit znak a jméno boleslavské automobilky se světovým ledním hokejem a pozice titulárního sponzora světového šampionátu, spolu s partnerstvím s IIHF, vydržela dodnes. Pro Škodu Auto pracoval celých deset let, z toho poslední dva roky jako šéf komunikace.

Následně přijal nabídku převzít post generálního ředitele importu Renault Trucks pro Českou republiku a na Slovensko. Bohatou kariéru v tuzemském automobilovém průmyslu uzavřel jako obchodní ředitel kopřivnické Tatry. Věnoval se také poradenské činnosti a své bohaté zkušenosti uplatnil i ve sféře Public Relations, když byl zvolen členem dozorčí rady významné komunikační skupiny Ewing Group. V poslední době se potýkal s těžkou nemocí, které bohužel nakonec podlehl. Podle našich informací proběhne poslední rozloučení s Frankem Farským jen v úzkém rodinném kruhu.

*Text: Karel Beránek*









## Studie nezávislého trhu s náhradními díly

Studie společnosti Roland Berger a oborového sdružení FIGIEFA „*Nezávislý automobilový trh s náhradními díly jako poskytovatel řešení po celou dobu životnosti vozidla*“ uvádí:

Objem trhu s díly a komponentami prodávanými nezávislými dílnami a prodejci dílů činí 73 miliard eur (62 % celkového trhu bez mzdových nákladů).

Vysoká efektivita a hustá síť zajišťují rychlé služby, provozovatelé užitkových vozidel získají v celé EU 230 milionů provozních hodin.

Výrobci vozidel potřebují nezávislý trh s náhradními díly, zejména pro elektromobilitu. Spolupráce dál zvyšuje efektivitu a snižuje náklady.

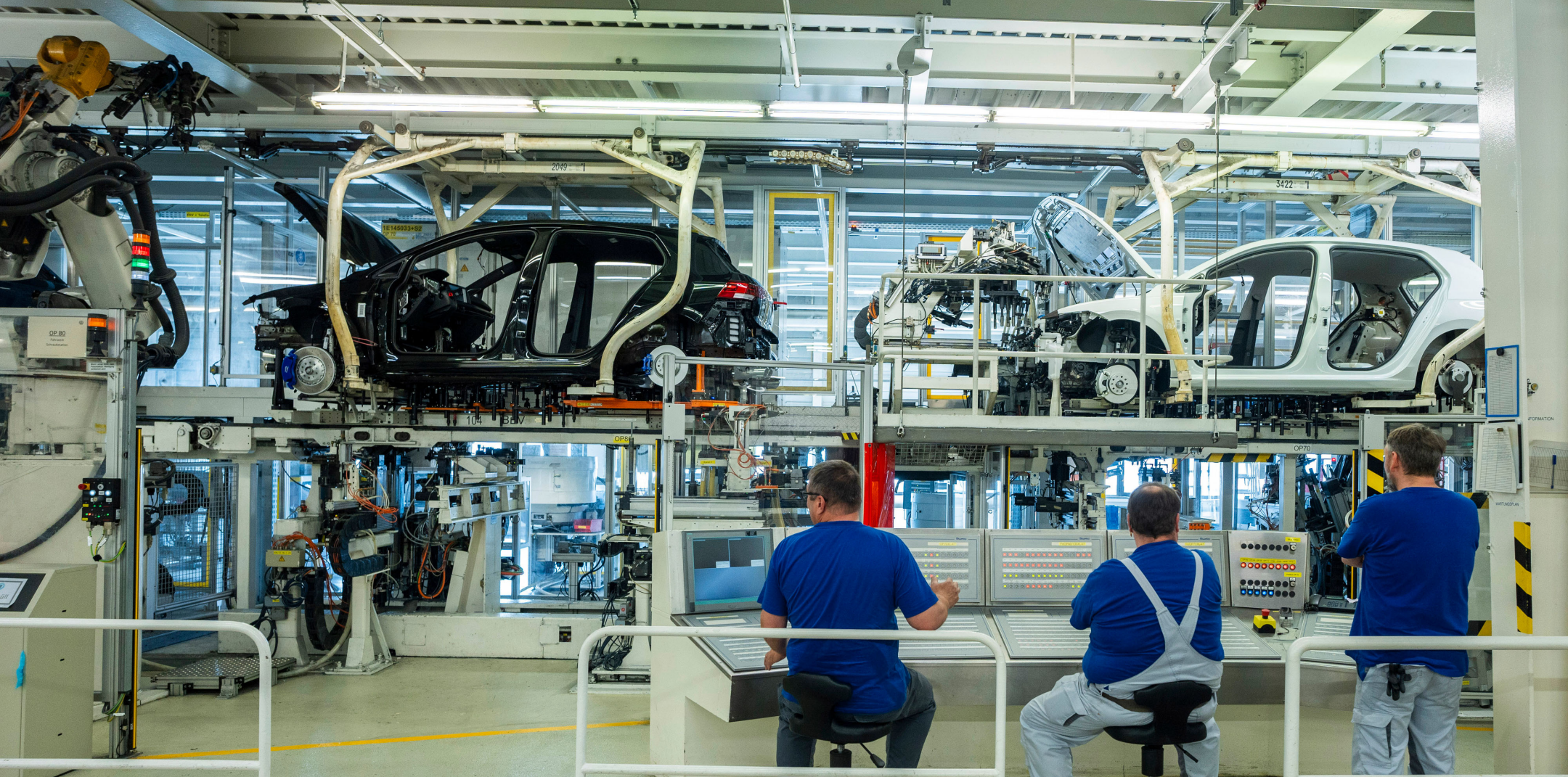
Nezávislí distributoři jsou hlavní hnací silou inovací: 15 % investuje do inovací 6 až 10 % svých příjmů

Spojeno se značkou není v EU 82 % všech autoservisů a 62 % objemu trhu s náhradními díly a komponentami se prodává na nezávislém trhu s náhradními díly. To znamená, že velká část z téměř 280 milionů osobních a užitkových vozidel v EU je servisována na nezávislém trhu s náhradními díly pro více značek (zkráceně IAM), zejména proto, že výrobci vozidel (OEM) nadále snižují počet svých vlastních prodejních a servisních míst. IAM je proto důležitým partnerem pro výrobce, dodavatele a provozovatele vozových parků. Velkoobchodní

distributoři odebírají v průměru více než tři čtvrtiny svých dílů od dodavatelů originálního vybavení (OES) Tier-1 a nezávislých výrobců značkových náhradních dílů.

S průměrem více než tří dodávek denně zásobují nezávislé (a také autorizované) dílny, které zase zajišťují rychlé opravy a krátké vzdálenosti pro zákazníky se svou hustou sítí, což je důležitý faktor zejména pro provozovatele užitkových vozidel a vozových parků. S rostoucí elektrifikací osobních a užitkových vozidel význam IAM ještě více roste, a to i pro výrobce OEM.

*„Když se mluví o automobilovém průmyslu, obvykle se klade důraz na výrobu a prodej nových vozidel. Trh s náhradními díly, údržbou a opravami je však klíčovou součástí tohoto odvětví a klíčovým ekonomickým faktorem v rámci EU. Svědčí o tom i skutečnost, že údržba a opravy každého vozidla stojí v průběhu jeho životnosti v průměru více než 15 000 eur – plus mzdové náklady. Z toho 62 %, tj. 73 miliard eur ročně, vzniká v IAM, která se svými 280 000 dílnami a prodejci dílů poskytuje také přibližně 1,1 milionu pracovních míst, což je více než dvakrát více než v servisní a opravárenské síti OEM,“* říká Sylvia Götzenová, výkonná ředitelka mezinárodní federace nezávislých distributorů automobilových náhradních dílů FIGIEFA.



## Elektromobilita v Německu přinese ztrátu 186 000 pracovních míst

Co bude znamenat pro zaměstnanost v německém automobilovém průmyslu pokud se v roce 2035 již nebudou prodávat vozy se spalovacími motory? Svaz německého automobilového průmyslu VDA si o tom nechal vypracovat studii. „Přechod k elektromobilitě povede ke ztrátě pracovních míst. Za transformací si stojíme, ale musíme si uvědomit její důsledky,“ říká prezidentka VDA Hildegard Müllerová.

Výzkumný ústav Prognos ve studii sledoval důsledky transformace k elektromobilitě pro 700 profesí. Výsledek: dochází ke snižování pracovních míst, zejména v tradičních profesích. Povolání, která budou v budoucnu víc žádaná, jako je zpracování plastů nebo IT, mohou tuto ztrátu zaměstnání kompenzovat jen částečně: 300 000 pracovních míst, která zaniknou do roku 2035, bude vykompenzováno pouze 110 000 novými pracovními místy v růstových oblastech.

Podle studie bylo v letech 2019 a 2023 především přechodem na elektricky poháněná vozidla ztraceno 46 000 pracovních míst, většinou u dodavatelů. Celkový pokles zaměstnanosti

o 75 000 lidí byl kompenzován nárůstem o 29 000 v jiných oblastech. Do roku 2035 zanikne dalších 140 000.

Průzkumy mezi členy VDA ukazují na klesající konkurenceschopnost Německa. Cena elektrické energie je zde až třikrát vyšší než u zahraniční konkurence, Německo je i zemí s nejvyššími daněmi a byrokratická zátěž se stále zvyšuje. Nedávno se ukázalo, že 82 % společností odkládá nebo zcela ruší plánované investice v Německu a 37 % společností plánuje přesun investic do zahraničí.

Zaměstnanost v automobilovém průmyslu dosáhla vrchol v roce 2019, kdy v něm bylo v Německu pracovalo 960 000 lidí. V současné době v oboru pracuje 911 000 lidí. Ze právy je jasné, že transformace bude stát 190 000 pracovních míst. Každý čtvrtý zaměstnanec odejde v příštích letech do důchodu, ale většina postižených bude potřebovat novou práci. „Demografie problém nevyřeší,“ říká hlavní ekonom VDA Manuel Kallweit. Kolik pracovních míst bude vytvořeno v nových oblastech, jako je výroba akumulátorů, není jasné.



## Amnesty International kritizuje výrobce elektromobilů

Výroba elektromobilů a akumulátorů způsobuje vykořisťování, poškozování zdraví a životního prostředí zejména při těžbě surovin. Amnesty International hodnotí povinnosti náležité péče v oblasti lidských práv u 13 hlavních výrobců elektrických vozidel.

V hodnocení porušování lidských práv mezi výrobci elektromobilů nejsou podle Amnesty International žádní vítězové. Ani jeden z výrobců nedokázal dostatečně vysvětlit, jak se vypořádává s lidskoprávními riziky v dodavatelských řetězcích surovin.

*„Rostoucí globální poptávka po elektricky poháněných vozidlech a akumulátorech zajišťuje rychlý růst tohoto odvětví. Výrobci automobilů mají povinnost identifikovat a minimalizovat rizika porušování lidských práv ve svých dodavatelských řetězcích. Patří mezi ně vysídlování lidí z jejich bydliště, poškození zdraví způsobené znečištěním životního prostředí a porušování práv původních obyvatel v zemích, kde se těží nerostné suroviny. Vyšetřování ukázalo, jak je kobaltový průmysl zapleten do nezákonného vystěhovávání v Demokratické republice Kongo,“* uvádí se ve zprávě.

*„Průmysl se skrývá za neprůhlednými dodavatelskými řetězci. Náš výzkum znovu ukazuje, že dobrovolná opatření nestačí. Aby se zajistilo, že nikdo při přechodu k elektromobilitě nezůstane pozadu, jsou zapotřebí závazné zákony o lidských právech a náležitá péče související s životním prostředím a klimatem. Povinné transparentní podávání zpráv ze strany společností také pomáhá spotřebitelům činit informovaná rozhodnutí o nákupu,“* říká Julia Duchrowá, generální tajemnice Amnesty International v Německu.

*„Výrobci elektromobilů mohou využít svůj masivní ekonomický vliv na globálním trhu se surovinami ke zmírnění porušování lidských práv mezi svými dodavateli“* vysvětluje Amnesty International.

Podle hodnocení Amnesty International si německé automobilky Mercedes-Benz, BMW a VW vedou poměrně dobře. Naopak na nejnižších místech jsou BYD, Mitsubishi a Hyundai. Hodnocení ovšem vychází jen z odpovědí automobilek na její dotazy a nikoliv ze skutečně prověřených dat.



## Muskova odvážná předpověď pro elektromobilitu

Zprávy Reuters z automobilového průmyslu.

Město Dillí, ale ve skutečnosti většina Indie, je vyzdobeno světly a květinami, protože tento týden se země připravuje na oslavu svého největšího svátku Diwali. Nálada je radostná, protože se přátelé a rodiny společně scházejí k jídlu, pití a veselí. Je to jako Vánoce, ale s mnohem více sladkostmi a ohňostroji. Vydejte se 4000 mil (6500 km) na západ do Německa a nálada je tam o poznání pochmurnější, protože největší výrobce automobilů v zemi Volkswagen plánuje uzavřít nejméně tři závody a zrušit desítky tisíc pracovních míst v rámci masivního přepracování nákladů.

Tlak se hromadí ze všech stran: vysoké náklady na energii a pracovní sílu, asijská konkurence, slábnoucí poptávka v Evropě a Číně a pomalejší přechod na elektromobilitu než se očekávalo. Volkswagen uvedl, že některé z jeho německých továren nebyly dostatečně produktivní a fungovaly o 25–50 % nad cílovými náklady, čímž se společnost stala méně konkurenceschopnou než ostatní.

Ostatní to také bolí. Ford Motor zmínil svou prognózu zisku za celý rok a obvinil z toho narušení dodavatelských řetězců a globální cenovou válku. Hyundai varoval, že „podnikatelské

*prostředí se pro automobilový průmysl zhoršuje.*“

A největší indický výrobce automobilů Maruti Suzuki oznámil svůj nejpomalejší čtvrtletní růst tržeb za tři roky.

Jediní, kdo jsou ve slavnostní náladě, jako Indie, jsou investoři Tesly, kteří zaznamenali nárůst svého majetku o 150 miliard dolarů poté, co akcie výrobce elektrických vozidel minulý týden vzrostly nejvíc za posledních deset let poté, co Elon Musk uvedl 20-30% růst tržeb pro rok 2025 a slib, že příští rok uvede na trh cenově dostupné vozidlo.

Elon Musk je opět ve formě. Alespoň si to museli říct někteří jeho investoři poté, co jejich majetek za den vzrostl o 150 miliard dolarů. Šéf Tesly předpověděl 20-30% růst prodeje v příštím roce a slíbil, že v první polovině roku 2025 uvede na trh cenově dostupné vozidlo, takže akcie společnosti po výsledcích za třetí čtvrtletí prudce rostou. Tesla snížila výrobní náklady, což zvýšilo její nejlepší marže v oboru – to Muskovi poskytlo vzácné vítězství v době, kdy jeho konkurenti čelí tlaku na zisk. Zatímco Musk přeměnil Teslu na společnost zabývající se umělou inteligencí a robotikou s plány nabídnout robotaxi, investoři ale byli potěšeni, že je stále „zapálený a investuje“ do hlavní činnosti výroby elektromobilů.



## Novela o autonomních vozidlech

Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Sdružením automobilového průmyslu a Svazem dovozců automobilů připravilo novelu zákonů, která umožní maximální využití současných technických možností automobilů prodávaných v ČR a EU. Změna bude předložena k projednání do Poslanecké sněmovny. *„Připravovanou novinkou chceme umožnit provoz schválených automatizovaných vozidel na území ČR, která svými technologiemi výrazně zvýší řidičský komfort a bezpečnost na našich silnicích,“* uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Automatizované vozidlo je takové, které díky pokročilým systémům a funkcím dokáže za stanovených podmínek jezdit bez zásahů řidiče. V momentě, kdy je aktivován autonomní režim, vozidlo nevyžaduje řidičovu pozornost, tedy funguje dle tzv. konceptu *„nohy mimo pedály, ruce v klíně, oči mimo silnici, mozek v pohotovosti“*. Tento režim představuje vyšší stupeň autonomie než částečná automatizace, kterou již řada vozidel nabízí, avšak při níž se řidič stále musí plně soustředit na řízení.

*„Návrh nejenže přináší na české silnice nejmodernější technologie z oblasti autonomní mobility, ale současně dále rozvíjí konkurenceschopnost firem českého autoprůmyslu, které se vývoji a výrobě těchto technologií věnují,“* říká Zdeněk Petzl, výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu.

Technologie, pro které je nyní připravován legislativní rámec, vycházejí z asistentů řízení, jako jsou např. adaptivní tempomat nebo hlídání jízdních pruhů. Zatímco ty řidiče pouze podporují a nezodpovídají za řízení, systémy automatizovaného řízení tuto odpovědnost plně přebírají. Pro řidiče to znamená, že budou moci během jízdy na vybraných úsecích řízení dočasně předat vozidlu. Podmínky pro převzetí řízení si vozidlo hlídá samo a na displeji vizuálně informuje řidiče, že je připraveno převzít kontrolu.

Jedná se o přirozenou technologickou evoluci, která vychází z přísných mezinárodních regulací. Aktuální novelizace upravuje především otázku odpovědnosti a povinností řidiče související s řízením vozidla v autonomním režimu.