

52. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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

Šéf VW Blume: „Nastavujeme kurz pro budoucnost“

Vedení automobilky Volkswagen uzavřelo s odbory IG Metall dohodu Future Volkswagen. Cílem kompromisu je připravit Volkswagen na budoucnost. Za tímto účelem bude zrušeno 35 000 pracovních míst a výrazně sníženy výrobní kapacity.

Dohodu pro F.A.Z. okomentoval generální ředitel VW AG Oliver Blume. Dohoda je podle něho pro společnost dobrou zprávou: „S tímto balíčkem opatření nastavujeme směr do budoucna. Snižujeme přebytečnou kapacitu v německých závodech. To nám umožňuje vyrábět v Německu vozidla v objemovém segmentu s konkurenceschopnými náklady.“

Koncern VW AG se značkami Volkswagen, Volkswagen Užitkové vozy a továrnami na komponenty je nyní v Německu přeinvestován a má výrobní kapacity pro mnohem více

vozů a dílů, než zákazníci požadují. Díky snížení produkce o 730 000 vozidel, které bylo nyní dohodnuto, se výrobní kapacity stanou konkurenceschopnými. Zásadní je také výrazné snížení mzdových nákladů. Skupina do roku 2030 společensky přijatelným způsobem zruší více než 35 000 pracovních míst.

V roce 2025 hrozí výrobcům automobilů v Evropě pokuty, protože automobilový průmysl nemůže splnit přísnější předpisy týkající se CO₂. Blume k tomu řekl: „Tyto cíle jsou ve skutečnosti extrémně náročné. Každé euro, které bychom museli zaplatit na pokutách, je špatně investované euro. Proto pracujeme na rozsáhlých opatřeních, abychom stanovené cíle co nejvíce splnili. Volkswagen už má velké portfolio lokálně bezemisních elektrických vozidel a hybridů. Nyní potřebujeme ty správné pobídky, aby toho využili zejména pro zákazníky v Německu.“

Šéf Volkswagenu prosazuje, aby EU v roce 2025 provedla reálnou revizi své regulace emisí CO₂ protože náběh elektromobility se nevyvíjí tak rychle, jak se v době stanovení cílů CO₂ předpokládalo.

Blume vysvětlil, že tlačí kupředu výrobu cenově dostupných elektromobilů. Podle něho bylo správné začít vyvíjet elektromobily pro mírně vyšší segmenty. S tím souvisí náklady na materiály, zejména akumulátory. Tam byl nyní dosažen velký pokrok v nákladech. „Náš slib platí: od roku 2026 uvedeme na trh čtyři modely za 25 000 eur a poté v roce 2027 vozidlo za 20 000 eur,“ prohlásil Blume.



Mega-hub Toyota Motor Europe v České republice

Toyota Motor Europe (TME) v Kolíně otevřela svůj první logistický mega-hub. S investicí 17 milionů eur je největším zařízením svého druhu v Evropě s kapacitou zpracovat až 350 000 vozidel ročně. Mega-hub slouží pro Německo, Rakousko, Českou republiku,



Slovensko, Maďarsko a Polsko. Zkracuje čekací dobu na vozidla pro zákazníky Toyota a Lexusu. Kolínský mega-hub byl postaven na pozemcích Toyota Motor Manufacturing Czech Republic (TMM CZ) a může využívat rozsáhlou železniční síť, která v současnosti spojuje několik evropských továren Toyota (TMUK, TMMF a TMM CZ). Další železniční spojení je do Polska blízko místa, kde se vyrábí nově představený Proace Max. To výrazně snižuje emise CO₂ z logistiky vozidel. Prostřednictvím mega-hubu TME zlepšit kvalitu dovybavení příslušenstvím a zkrátí dobu dodání vozidel. Zlepšit se možnosti přizpůsobení vozidla zákazníkům díky rozšíření předprodejních služeb, které se dosud realizovaly u prodejců.

Dodge udržuje Hemi při životě

Dodge zastínil Santa Klause svátečním dárkem, když oznámil, že výroba velkých SUV Durango s motory Hemi bude pokračovat i v roce 2025. Díky poptávce na trhu a zpětné vazbě zákazníků bude Durango SRT Hellcat nadále burácet s přeplňovaným 6,2 l motorem Hemi Hellcat V-8 s výkonem 520 kW (710 k) a točivým momentem 875 N.m, a také s 5,7 l Hemi V8, který je standardem pro Durango R/T a poskytuje výkon 265 kW (360 k). Dodge nastartoval produkci modelů Durango poháněných motory Hemi v roce 2004.



Honda a Nissan zahajují jednání o spojení

Honda Motor a Nissan Motor, druhý a třetí největší japonský výrobce automobilů podle objemu, plánují v srpnu 2026 společným převodem akcií založit holding, který bude mateřskou společností obou společností. Nissan i Honda budou v rámci holdingu i nadále fungovat pod vlastní značkou. Honda jmenuje prezidenta a většinu členů představenstva nové společnosti.

Také Mitsubishi Motors (jejímž majoritním vlastníkem je Nissan Motor) by se mohla stát součástí této konsolidace. Honda a Nissan mají za cíl uzavřít jednání v červnu 2025, zatímco Mitsubishi Motors se do konce ledna 2025 rozhodne, zda se k fúzi připojí.

„Průmyslová krajina se mění, protože se objevují noví hráči, jako jsou čínské společnosti. V automobilovém průmyslu rostou náklady na vývoj a pro jednu společnost se stalo extrémně obtížné nést břemeno investic do elektrifikace

a vývoje softwaru,“ řekl prezident Hondy Toshihiro Mibe.

Obě společnosti a Mitsubishi již spolupracují v oblasti technologie elektromobilů a Honda s Nissanem v průběhu let spolupracovaly na různých projektech, včetně segmentů miniaut, užitkových vozidel a klíčových technologií, jako jsou hybridní pohonné jednotky, autonomní řízení a elektronika/IT. Nová dohoda ovšem slibuje prohloubení této spolupráce a zvyšuje možnost sdílení výrobních kapacit.

Od vstupu na automobilový trh v 60. letech Honda sledovala cestu nezávislého růstu bez větších spolenectví. Nissan restrukturalizuje svou alianci s Renaultem a nové partnerství je zásadní v jeho boji o přežití. Toshihiro Mibe nicméně odmítá tvrzení názor, že cílem aliance je zachránit Nissan.

Jednání o fúzi byla urychlena, aby se předešlo zahraničnímu převzetí Nissanu. Renault jako jeho

největší akcionář postupně prodává svůj podíl. O získání celého nebo části podílu Renaultu v Nissan Motor usiloval tchajwanský gigant v oblasti elektroniky Hon Hai Precision Industry (Foxconn).

Kombinovaný prodej Hondy, Nissanu a Mitsubishi Motors přesáhl v roce 2023 8 milionů vozů ve srovnání s 11,23 milionu u Toyoty a 9,24 milionu u VW AG. Toyota spolupracuje na vývoji elektromobilů se Subaru a Suzuki, ale všechny tři společnosti zůstávají nezávislé.



Nissan, Honda, and Mitsubishi Motors Press Conference 2024.12.23

Elektrický crossover Ford Capri

Ford začal prodávat elektricky poháněný crossover Capri. Při uvedení na trh začíná zvýhodněná cenová nabídka na 1 046 900 Kč, v případě skladových vozů se slevou 35 000 Kč. Capri je druhým elektrickým modelem, který spolu s novým Explorerem sjíždí z nové linky v Kolíně n. R.



Ford přizpůsobil své tradiční výrobní místo požadavkům elektromobility investicí dvě miliardy eur. Stejně jako Explorer i Capri používá platformu MEB a komponenty pohonu od koncernu VW, tedy stejné jako mj. Škoda Enyaq. Capri je 4634 mm dlouhé a rozvor náprav je 2767 mm. Verze s pohonem zadních kol má NMC akumulátor s čistou kapacitou 77 kWh pro dojezd až 627 km a motor s výkonem 210 kW (286 k). Verze s pohonem všech kol má akumulátor s využitelnou kapacitou 79 kWh pro dojezd až 592 km a druhý elektromotor na přední nápravě pro maximální výkon systému 250 kW (340 k).

Nextbase představuje nejmenší model Piqo

Piqo je nejdiskrétnější chytrá palubní autokamera od přední světové značky Nextbase, která kombinuje bezpečnost řidiče i zabezpečení vozidla. Poskytuje vedle prvotřídní kvality obrazu a snadno použitelné aplikace také řadu funkcí, které mohou pomoci při záchraně života. Kompaktní palubní kamera je k dispozici ve dvou specifikacích Piqo 1K (Full UHD/1080p za 2990 Kč) a Piqo Pro 2K (Quad HD/1440p za 3590 Kč). Obě zahrnují funkci Emergency SOS, která je podporována vysoce přesnou 10 Hz GPS a technologií G-sense+, která automaticky upozorní záchranné složky a poskytne přesné informace o poloze v případě nehody. Oba modely Piqo nabízejí inovativní technologie poprvé



představené v chytré autokameře Nextbase iQ. Pokud je kamera připojena k Bluetooth, hlasem aktivovaná funkce Witness Mode Lite v případě incidentu okamžitě sdílí záznam z vozidla s určeným nouzovým kontaktem.



Kolik stojí dobíjení elektromobilu?

Podle tabulky porovnávající náklady na ujetých 100 km, kterou pravidelně zveřejňuje MPO, si elektromobily vedou oproti vozům na benzin či naftu velmi dobře. V praxi je ale velmi těžké získat vypovídající číslo, protože do hry vstupuje řada proměnných. Jeden kilometr ujetý elektromobilem totiž může stát méně než jednu korunu, ale také víc než tři.

Z aktuálního srovnání, které vydalo MPO v říjnu a které reflektuje ceny energií v prvním pololetí, plyne, že u vozu na benzin palivo na 100 km jízdy vyjde okolo 200 až 250 Kč. V případě nafty to je okolo 150 až 200 Kč. Za energii spotřebovanou na ujetí 100 km elektromobilem dáte podle propočtů ministerstva asi 100 až 130 Kč. Z hlediska provozních nákladů to vypadá na jasnou výhodu elektrických vozidel. „V praxi ale může být cenový rozptyl nabíjení výrazně větší. O ceně za ujetý kilometr totiž rozhoduje řada faktorů,“ upozorňuje Damir Duraković, generální ředitel aliance Axigon, která poskytuje Energokarty akceptované v sítích PRE, ČEZ a u 100 000 dobíjecích míst po celé Evropě.

Jako nejvýhodnější varianta vychází dobíjení elektromobilu doma. „Většina domácností v ČR platí cca 3,5 Kč za 1 kWh bez DPH. Na trhu jsou ale i nabídky s cenou 2,6 Kč za kWh. Vždy ale záleží na tom, kolik dále platíte za distribuční poplatky a jak se vám bude dařit nabíjet v době platnosti nízkého tarifu. Pokud máte sazbu pro

běžný odběr D02d, zaplatíte za dopravu elektřiny cca 2,5 Kč/kWh. Pokud si ale pořídíte sazbu na elektromobil, budete platit o malinko víc při nabíjení v době platnosti vysokého tarifu, ale desetkrát méně – opravdu jen cca 0,25 Kč/kWh – při nabíjení v době platnosti nízkého tarifu,“ říká Lukáš Kaňok, ředitel sekce Energie portálu Kalkulátor.cz. Průměrná cena pro domácnosti je okolo 6 Kč/kWh, v případě čistě „nočního proudu“ 5 Kč/kWh, a to při uvažované spotřebě 10 MWh.

Pokud menší elektromobil spotřebuje v průměru 15 kWh na 100 km, tak při domácím nabíjení a ceně 6 Kč/kWh vyjde 100 km na 90 Kč. (pozn.: jak ukazují měření v běžném provozu EcoBest Challenge, je hodnota spotřeby energie 15 kWh/100 km velmi optimistická)

„S využitím Energokarty lze dobíjet v síti stanic PRE za 8 Kč/kWh v případě nabíječek AC, za 11 Kč/kWh u DC nabíječek a při využití ultrarychlého dobíjení UFC za 13 Kč/kWh. V jiných případech ale může UFC nabíjení vycházet i na 18 Kč/kWh. Cena může dále šplhat v případě roamingového dobíjení u partnerských provozovatelů klidně na 26 Kč/kWh i víc při nabíjení v zahraničí,“ říká Damir Duraković.

Už při ceně 20 Kč/kWh tak najednou vychází 100 km na 300 Kč. A to není brán v úvahu dálniční provoz nebo větší a těžší elektromobil, což dohromady může spotřebu výrazně navýšit, klidně zdvojnásobit.

Rekordní rok pro Dachser Czech Republic

Mezinárodní logistický provider Dachser Czech Republic letos realizoval nejvyšší počet zásilek na svých mezinárodních i národních linkách za dobu své existence. Společnost Dachser Czech Republic musela reagovat na zpomalování evropské ekonomiky, pokračující inflaci a růst provozních nákladů. Přesto se jí podle předběžných výsledků podařilo přepravit 1 244 000 zásilek o celkové tonáži 850 000 t. Dachser v České republice



zároveň posílil v obratu na 4,3 miliardy Kč. „Číslo letošního roku je zapotřebí číst v kontextu zpomalování evropské ekonomiky a globálních změn. Jsme tedy rádi, že se nám právě letos podařilo pro naše zákazníky realizovat nejvíce zásilek v naší historii, protože se nám dlouhodobě daří uspokojovat požadavky na přesnost a rychlost doručování jako dva nejdůležitější ukazatele kvality přepravních služeb,“ říká obchodní ředitel Dachser Czech Republic Jan Polter. Dachser také uskutečnil největší investici za posledních deset let v celkové výši 300 milionů korun do výstavby v Kladně a spustil další projekty pro ochranu klimatu. Mimořádné finance plynuly i do vzdělávání zaměstnanců.

Mistři přestaveb

Renault pozval své obchodní partnery do Olomouce, kde na výstavišti Flora připravil školení pro přestavběře a předvedl mnoho přestaveb na bázi modelů Master, Trafic Van a Kangoo Van dokládající opět vysokou úroveň a schopnosti českých a slovenských výrobců. Renault i nadále kraluje trhu lehkých užitkových automobilů v České republice s podílem na trhu 14,6%. Jedničkou v nabídce užitkových vozidel značky Renault je model Master. Výhodou značky je vedle kvalitních modelů i síť 15 partnerů Renault Pro+ specializovaných na prodej a servis užitkových vozidel. Zde zákazníci nacházejí experty na prodej a poprodejní služby, kteří jim

poskytnou pomoc při hledání optimálního řešení. Součástí nabídky je i pomoc při hledání vhodné přestavby nebo nástavby. Nejrozšířenější jsou přestavby pro mezinárodní transport, dvoukabinové a skříňové. Při spolupráci s přestavběři Renault klade důraz na kvalitu a bezpečnost. Záruku kvality poskytují certifikovaní přestavběři. Významnou novinkou je Convertor Companion. Díky této aplikaci lze specifické prvky přestavby ovládat



nebo kontrolovat přímo z 10" displeje v interiéru vozu pomocí systému openR link.

Zemřel Osamu Suzuki

Společnost Suzuki Motor oznámila, že Osamu Suzuki, působící jako čestný seniorní poradce společnosti, zemřel 25. prosince 2024 ve věku 94 let. Osamu Suzuki řídil společnost Suzuki Motor během čtyř desetiletí v období její rychlé globální expanze a provedl ji několika spojeními a rozchody.

Narodil se jako Osamu Matsuda a přijal příjmení své manželky, což je běžná praxe mezi japonskými rodinami, které postrádají mužského dědice. Vstoupil do společnosti založené dědečkem manželky v roce 1958 a o dvě dekády později se vypracoval do vyšší pozice prezidenta. V roce 2016 předal funkci generálního ředitele svému synovi Toshihirovi a dalších pět let až do věku 91 let zůstal ve funkci předsedy představenstva.

Stál za zrodem japonských Kei car a přeměnil je v japonské lidové auto. Nenákladná jednoduchá minivozidla s motorem 660 cm³ těžila z velkorysých daňových úlev. Jejich produkce ovšem vyžadovala přísné omezení nákladů, což se stalo klíčovou vlastností automobilky.

V 70. letech zachránil společnost před zhroutilím tím, že přesvědčil Toyotu, aby mu

dodávala motory splňující nové emisní předpisy, které Suzuki Motor ještě nevyvinula. Další úspěch následoval s uvedením minivozidla Alto v roce 1979, které se stalo prodejním hitem a posílilo jeho vyjednávací sílu, když se v roce 1981 spojil s General Motors.

Osamu Suzuki poté učinil velké a riskantní rozhodnutí investovat celoroční zisk společnosti do vybudování národního výrobce automobilů v Indii. Jak sám později řekl, jeho osobní zájem byl motivován silnou touhou být někde na světě jedničkou. V té době byla Indie zcela bezvýznamným trhem s ročním prodejem vozů pod hranicí 40 000 vozů. Když indická vláda znárodnila společnost Maruti, hledala zahraničního partnera. Když Osamu Suzuki viděl novinový článek o dohodě Maruti s jeho japonským konkurentem v malých vozech Daihatsu, pozval tým Maruti do Japonska. První vůz Maruti 800, založený na Suzuki Alto, byl uveden v roce 1983. Dnes Maruti Suzuki ovládá 40 % indického automobilového trhu s ročním prodejem 1,74 milionu vozů.

Po rozchodu s GM v prosinci 2009 zajistil multimiliardové spojení s koncernem Volkswagen. Jenže projekt brzy selhal. Od roku 2016 jeho společnost prohloubila vazby s Toyotou, která v roce 2019 získala 5% podíl v Suzuki Motor. Maruti Suzuki má od příštího roku dodávat elektromobily pro Toyotu.

Pod jeho vedením Suzuki formovala globální automobilový trh a byl to právě on, kdo inicioval expanzi společnosti do Evropy vybudováním výrobního zázemí v Maďarsku.

Osamu Suzuki řídil společnost směrem k vývoji malých, účinných vozidel. Jeho strategie učinila ze Suzuki jednoho z nejúspěšnějších výrobců v regionu.



AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)

Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)

RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:

BcA. Anna Rybecká, DiS. (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

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

vladimir.rybecky@gmail.com

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

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



Pohled do autoservisu budoucnosti

Na podporu zejména předloží automobilů a autoservisů při zvládnutí transformace tradiční výroby. Automechanika připraví speciální výstavbu. Zkušňové laboratoře (ševička) budou navazovat v úseku školství. Štíhlým směrem německého automobilového průmyslu ZDK a společnosti Future Workshop 4.0. Institut pro automobilový průmysl IFA. V inovativní laboratoři si odborníci rozvíjejí nové metody výroby, jak by mohla v blízké budoucnosti přehledně vypadat. Následně speciální přehledy byly inovativní laboratoři v interiéru, kde nově vznikají možnosti přímo navázat koncepty servisní aplikace. Ukazovány se zde velké části procesů, které měly být v blízké budoucnosti přehledně vypadat. Zvláštním vrcholem inovativní laboratoře bylo živočišné kolo, jak zvládnout průmyslové vozky autonomně obsluhovat díky poměrně propracované síti. Inovátoři automobilové techniky KTI se zabývají profesionálními a ekonomickými opatřeními pro neobdobí na příkladu silových senzorů jako součásti asistenčních systémů.

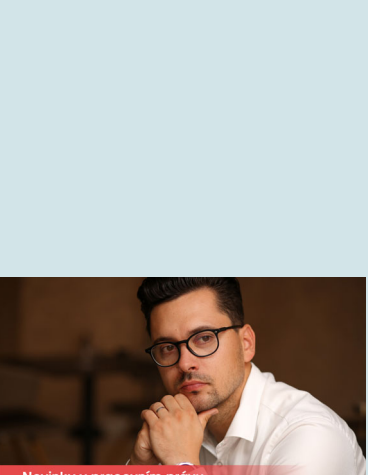


Geely představuje novou hybridní technologii

Společnost Geely Automobile Holdings představuje svou novou hybridní technologii. K tomu se může pochválit velmi úspěšným a spolehlivým a dostupným konceptem systému do oblasti kompozitních materiálů. Geely v odstavci na výsledky testů medí uvádí, že technologie Leashen EMi může mít spotřebu jen 2,2 l/100 km a nabízí samostatný výkon 220 kW. Díky tomu je tato technologie ideální pro městské podmínky. Geely v odstavci na výsledky testů medí uvádí, že technologie Leashen EMi může mít spotřebu jen 2,2 l/100 km a nabízí samostatný výkon 220 kW. Díky tomu je tato technologie ideální pro městské podmínky. Geely v odstavci na výsledky testů medí uvádí, že technologie Leashen EMi může mít spotřebu jen 2,2 l/100 km a nabízí samostatný výkon 220 kW. Díky tomu je tato technologie ideální pro městské podmínky.

Konec spalovacích motorů v roce 2035 Němce polarizuje

Podle průzkumu, který si nechala vypracovat společnost Deloitte, 40 % Němců podporuje rozhodnutí EU o ukončení prodeje spalovacích motorů v roce 2035. Téměř stejně často to jich je proti. Rozhodnutí EU vyvolalo spoustu otázek. Vypovídá o zmatenosti průzkumu, který je pro syntetické palivo a obnovitelné zdroje. Konečně 57 % dotázaných ve věku 18 až 34 let bylo pro ukončení prodeje motorů, zatímco ostatní byli jen za. Negativní postoj nastává i v průběhu ukončení - nejdříve je



Novinky v pracovním právu

Na začátku roku 2025 vstoupí v účinnost významné změny v pracovním právu. Středně zjednodušené změny zjednoduší zaměstnavatele. Jednou z nejdůležitějších změn je nový systém výpočtu pracovní doby. To je reálná pracovní doba, která zahrnuje nejen pracovní dobu, ale i dobu, kterou zaměstnanec tráví v práci. Změny v pracovním právu v roce 2025 budou mít vliv na pracovní podmínky zaměstnanců. Změny v pracovním právu v roce 2025 budou mít vliv na pracovní podmínky zaměstnanců. Změny v pracovním právu v roce 2025 budou mít vliv na pracovní podmínky zaměstnanců.

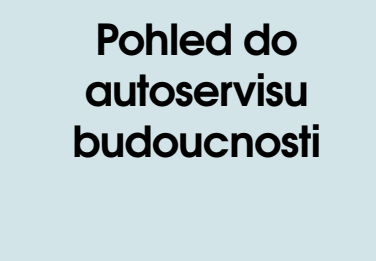


Anna Kevořkvan, novinářka z časopisu JENPRACE.CZ

Byť každá změna, která přijde po roce 2025, nově vstoupí v platnost v zákoníku práce. V současné době je to řešení nově zavedené práce ve věci prodeje zboží a služeb. Zaměstnavatelé a zaměstnanci se musí připravit na změny. Zaměstnavatelé a zaměstnanci se musí připravit na změny. Zaměstnavatelé a zaměstnanci se musí připravit na změny.

Novinky v zákoníku práce

Novinky v zákoníku práce. Zaměstnavatelé a zaměstnanci se musí připravit na změny. Zaměstnavatelé a zaměstnanci se musí připravit na změny. Zaměstnavatelé a zaměstnanci se musí připravit na změny.



Pohled do autoservisu budoucnosti

Konec spalovacích motorů v roce 2035 Němce polarizuje

Podle průzkumu, který si nechala vypracovat společnost Deloitte, 40 % Němců podporuje rozhodnutí EU o ukončení prodeje spalovacích motorů v roce 2035. Téměř stejně často to jich je proti. Rozhodnutí EU vyvolalo spoustu otázek. Vypovídá o zmatenosti průzkumu, který je pro syntetické palivo a obnovitelné zdroje. Konečně 57 % dotázaných ve věku 18 až 34 let bylo pro ukončení prodeje motorů, zatímco ostatní byli jen za. Negativní postoj nastává i v průběhu ukončení - nejdříve je

Novinky v pracovním právu. Na začátku roku 2025 vstoupí v účinnost významné změny v pracovním právu. Středně zjednodušené změny zjednoduší zaměstnavatele. Jednou z nejdůležitějších změn je nový systém výpočtu pracovní doby. To je reálná pracovní doba, která zahrnuje nejen pracovní dobu, ale i dobu, kterou zaměstnanec tráví v práci. Změny v pracovním právu v roce 2025 budou mít vliv na pracovní podmínky zaměstnanců. Změny v pracovním právu v roce 2025 budou mít vliv na pracovní podmínky zaměstnanců.

Novinky v zákoníku práce. Zaměstnavatelé a zaměstnanci se musí připravit na změny. Zaměstnavatelé a zaměstnanci se musí připravit na změny. Zaměstnavatelé a zaměstnanci se musí připravit na změny.

Geely představuje novou hybridní technologii

Společnost Geely Automobile Holdings představuje svou novou hybridní technologii. K tomu se může pochválit velmi úspěšným a spolehlivým a dostupným konceptem systému do oblasti kompozitních materiálů. Geely v odstavci na výsledky testů medí uvádí, že technologie Leashen EMi může mít spotřebu jen 2,2 l/100 km a nabízí samostatný výkon 220 kW. Díky tomu je tato technologie ideální pro městské podmínky. Geely v odstavci na výsledky testů medí uvádí, že technologie Leashen EMi může mít spotřebu jen 2,2 l/100 km a nabízí samostatný výkon 220 kW. Díky tomu je tato technologie ideální pro městské podmínky.



Pohled do autoservisu budoucnosti

Na podporu zejména prodejců automobilů a autoservisů při zvládnutí transformace frankfurtský veletrh Automechanika připravil speciální výstavu Zukunftswerkstadt (Servis budoucnosti). Byla navržena v úzké spolupráci s Ústředním svazem německého automobilového průmyslu ZDK a iniciativou Future Workshop 4.0 Institutu pro automobilový průmysl IfA. V inovační laboratoři si odborní návštěvníci mohli naživo vyzkoušet, jak by mohla v blízké budoucnosti probíhat návštěva autoservisu.

Těžištěm speciální přehlídky byla inovační laboratoř v interiéru, kde návštěvníci mohli přímo naživo zažít konkrétní servisní aplikace. Ukazovaly se zde velké části procesního řetězce návštěvy servisu. Bylo možné vidět, jak vozidlo projíždí skenerem, který diagnostikuje jeho stav pomocí AI a přenáší interpretované informace do následných dílenských procesů.

Zvláštním vrcholem inovační laboratoře byla živá ukázka toho, jak robotické průmyslové vozíky autonomně dodávají díly potřebné pro opravy ze skladu. Institut automobilové techniky KTI se zabýval profesionálními a ekonomickými opravami po nehodách na příkladu skrytých senzorů jako součástí asistenčních systémů.

Německá obchodní akademie pro motorová vozidla TAK představila vozidlo Toyota Mirai s vodíkovou technologií a řešení problémů spojených s jeho opravami a údržbou. Pozornost poutal supersport McLaren od společnosti Partner Carbon, která předváděla svůj systém CBR pro moderní opravy karoserií.

Na samostatné druhé výstavní ploše představilo 14 společností, jako VEACTION, Xolvis, IAV a Stahlwille, svá budoucí řešení pro dílenský sektor v sedmi tematicky strukturovaných oblastech: diagnostika a automatizace, elektromobilita, automatizace procesů, AI a robotika, rozšířená realita (XR), síťový workshop, školení a další vzdělávání, digitální workflow a udržitelnost. V každé oblasti nabídly souhrnné informace tří nezávislé společnosti nebo instituce.

Odborníci ZDK poskytovali informace v dialogu s odborníky z oboru ve 30minutových technických prezentacích o aktuálních tématech, jako jsou hodnocení stavu trakčních akumulátorů, kalibrace asistenčních systémů řidiče, měření částic, hygiena klimatizace, marketing pro mladé talenty a digitální registrace vozidel.

Thermal Efficiency

46.5%



Geely představuje novou hybridní technologii

Společnost Geely Automobile Holdings představila svou nejnovější hybridní technologii, která se může pochlubit lepšími údaji o spotřebě paliva a dojezdu než konkurenční systém od čínského šampiona plug-in hybridů BYD.

Geely s odkazem na výsledky testů médií uvádí, že technologie Leishen EM-i může mít spotřebu jen 2,67 l/100 km a nabízí kombinovaný dojezd s využitím benzínu i akumulátoru 2390,5 km. Plug-in hybridní systém nejnovější generace BYD DM-i, uvedený na trh v květnu, nabízí spotřebu paliva 2,9 l/100 km při vybitém akumulátoru a dojezd 2100 km s plně nabitým akumulátorem a plnou nádrží.

První vůz vybavený novým hybridním systémem Leishen EM-i je crossover Galaxy Starship 7 a podle Geely může při testech ve skutečných provozních podmínkách dosáhnout spotřebu kolem 3,0 l/100 km. Hybridní technologie Geely Leishen EM-i bude použita také ve vozech značek Renault (v rámci partnerství ve skupině HORSE), Volvo a Lotus.

Pohonná jednotka Geely Leishen (také se označuje NordThor) má dvě různé modifikace. První z nich je systém EM-P zaměřený na výkon. V současné době jej používají vozy značky Lynk & Co. Další variantou je EM-i (NordThor 2.0) používající nepřepíňovaný zážehový motor 1,5 l s nejvyšší tepelnou účinností na světě 46,5 %. Tím překonává i motor BYD 1,5 l v systému DM-i,

u něhož se uvádí hodnota 46,06 %. Motor Geely může spalovat i metanol a pracovat při -35 °C. Systém EM-i má systém tepelného managementu se spotřebou energie sníženou o 30 %.

Závod o vylepšení technologie plug-in hybridního pohonu přichází v době, kdy se Geely snaží dohnat ztrátu na BYD na největším světovém automobilovém trhu, kde v rámci rostoucího prodeje vozidel NEV (elektromobily jen s akumulátory, plug-in hybridy, elektromobily s prodlužovačem dojezdu a elektricky poháněná vozidla s palivovými články) roste podíl plug-in hybridního pohonu a systémů s prodlužovači dojezdu, zatímco prodej elektromobilů stagnuje, resp. mírně klesá. BYD byl po třech čtvrtletích na vrcholu čínského žebříčku prodeje NEV s podílem na trhu 34,6 % výrazně před druhým Geely se 7,4 %. Až třetí místo drží Tesla s 6,5 %. BYD překonal svůj čtvrtletní prodejní rekord především díky silnému růstu prodeje plug-in hybridů, který vyskočil o 76 %.



Konec spalovacích motorů v roce 2035 Němce polarizuje

Podle průzkumu, který si nechala vypracovat společnost Deloitte, 40 % Němců podporuje rozhodnutí EU o zákazu prodeje spalovacích motorů v roce 2035. Téměř stejně (36 %) jich je proti.

Rozhodnutí EU vyřadit spalovací motory pro automobily v roce 2035 Němce rozděluje. Vyplyvá to z reprezentativního průzkumu, který si nechala vypracovat poradenská společnost Deloitte. Podle toho 40 % dotázaných podporuje rozhodnutí vlád EU a Evropského parlamentu nezaregistrovat od roku 2035 žádná nová auta se spalovacím motorem. Naopak 36 % je striktně proti konci spalovacích motorů. Zbývajících 24 % je v této otázce nerozhodnutých nebo zaujímá neutrální postoj.

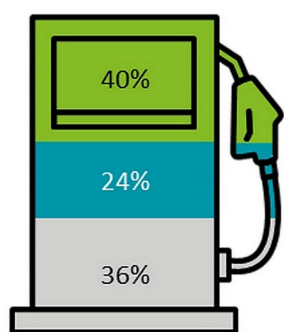
Průzkum v tomto tématu jasně odhalil vysoký stupeň závislosti na věku: většina mladších lidí je pro ukončení emisí CO₂ z automobilů, zatímco starší lidé jsou k zákazu mnohem skeptičtější. Konkrétně 57 % dotázaných ve věku 18 až 34 let bylo pro ukončení spalovacího motoru, zatímco proti byla jen asi pětina. Negativní postoj narůstá s rostoucím věkem – největší je

mezi lidmi ve věku 55 až 64 let: 56 % hodnotí rozhodnutí EU jako špatné nebo velmi špatné. Dřívější zákaz spalovacích motorů by si přálo jen 11 % dotázaných. Pouze 9 % uvedlo, že si vůbec nepřeje žádná opatření na ochranu klimatu.

Na dotaz ohledně dalších opatření na ochranu klimatu uvedlo 46 % dotázaných spotřebitelů větší podporu místní dopravy. 36 % je pro syntetická paliva a alternativní pohony, následuje jen 29 % těch, kteří požadují větší podporu elektromobilů.

Harald Proff, partner a vedoucí automobilového sektoru ve společnosti Deloitte, k výsledkům průzkumu uvedl: „Abychom podpořili akceptaci elektromobility, jsou nezbytné spolehlivé rámcové podmínky, protože společnosti potřebují jistotu plánování. Zásadní jsou také dostupnější elektromobily a komplexní a spolehlivá síť dobíjecích stanic. Výrobci automobilů také jednotně volají po jasných politických rámcových podmínkách. Opakované výzvy politiků po revizi klimatické politiky naopak mnohé spotřebitele zneklidňují, a proto způsobují jejich neochotu koupit si elektromobil.“

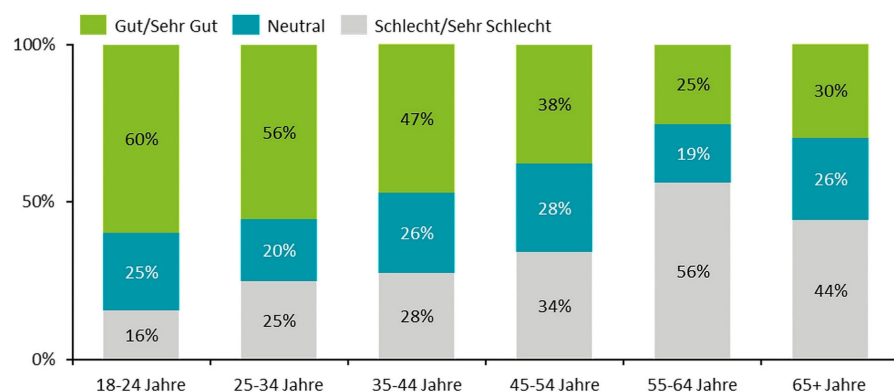
Frage: Wie finden Sie die Entscheidung, dass ab 2035 in der EU nur noch Autos verkauft werden dürfen, die kein CO₂ mehr ausstoßen?



■ Finden das Verbot gut/sehr gut
■ Sind neutral
■ Finden das Verbot schlecht/sehr schlecht

Quelle: Deloitte Consumer Survey Data

Frage: Wie finden Sie die Entscheidung, dass ab 2035 in der EU nur noch Autos verkauft werden dürfen, die kein CO₂ mehr ausstoßen? (nach Altersgruppen)



Quelle: Deloitte Consumer Survey Data
Aufgrund von Rundungen können sich die Prozentsätze nicht auf 100 % aufaddieren.



Novinky v pracovním právu

Na začátku roku 2025 vstoupí v účinnost významné změny v pracovním právu, které zásadně ovlivní zaměstnance i zaměstnavatele.

Jednou z nejvýznamnějších změn je nový systém výpočtu minimální mzdy. Ta již nebude stanovována rozhodnutím vlády na konci každého roku, ale bude pevně navázána na průměrnou mzdu v národním hospodářství. Vláda určí koeficient, kterým se průměrná mzda vynásobí, a stanoví tím výši minimální mzdy na dva roky dopředu. „V minulosti bylo běžné, že zaměstnavatelé čekali na oznámení výše minimální mzdy až do konce roku. Nový systém jim přináší mnohem větší předvídatelnost,“ zdůrazňuje JUDr. Adam Valíček, vedoucí partner advokátní kanceláře Valíček & Valíčková. Předpokládá se, že minimální mzda v roce 2026 dosáhne 22 500 Kč.

Další důležitou změnou je zrušení zaručené mzdy v soukromém sektoru. Zaměstnavatelé tak již nebudou muset zařazovat zaměstnance do osmi skupin zaručené mzdy na základě složitosti práce. „Zrušení zaručené mzdy přináší úlevu zejména zaměstnavatelům, kteří již nebudou čelit riziku pokut a nutnosti doplacení mzdy až tři roky zpětně,“ uvádí Adam Valíček.

Druhá vlna změn v pracovním právu nastane s účinností flexibilní novely zákoníku práce, která je očekávána v dubnu 2025. Novela zavede významné změny. Jednou z nejvýraznějších bude prodloužení zkušební doby pro běžné zaměstnance ze tří měsíců na čtyři a u vedoucích zaměstnanců ze šesti na osm měsíců. Zásadní novinkou je možnost prodloužení zkušební doby v jejím průběhu.

Další zásadní novinkou je změna pravidel výpovědní doby. Nově bude běžet od okamžiku doručení výpovědi, nikoliv až od prvního dne následujícího měsíce. Zároveň se výpovědní doba zkrátí z obvyklých dvou měsíců na jeden v případech, kdy zaměstnanec poruší pracovní kázeň, neplní pracovní povinnosti nebo poruší režim dočasné pracovní neschopnosti.

Změny čekají i rodiče na rodičovské dovolené. Nově bude možné na rodičovské dovolené vykonávat stejnou práci, jako před jejím zahájením. Neméně zásadní novinkou je zavedení možnosti zaměstnávat mladistvé ve věku 14 let v období letních prázdnin.

Anna Kevorkyan



jenprace.cz



Novinky v zákoníku práce

Po řadě změn, které začaly platit již v průběhu tohoto roku, přijde v úvodních měsících roku 2025 nová várka novinek v zákoníku práce. V současné době je tzv. flexibilní novela zákoníku práce ve fázi projednávání a dosud nebyla schválena. Dá se předpokládat, že by mohla nabýt platnost na jaře 2025.

Smlouvu na dobu určitou bude možné uzavřít nejvýš na tři roky, a to maximálně dvakrát. Při zastupování za rodiče na rodičovské nebude počet omezený, celková doba ovšem nesmí přesáhnout devět let. *„Zatímco novinka v podobě držení pracovního místa může posílit ochranu zaměstnanců, prodloužení zkušební doby může být naopak vnímáno zaměstnanci jako méně výhodné,”* upozornila Anna Kevorkyan, CEO pracovního portálu JenPrace.cz.

Výpovědní lhůta se bude nově počítat od doručení výpovědi, ne až od začátku dalšího měsíce. Bude trvat nejméně dva měsíce. Při propuštění kvůli porušování předpisů či neplnění pravidel bude nově jenom jeden měsíc. Nejméně měsíc bude muset zůstat i pracovník, který podal výpověď po převzetí firmy jiným zaměstnavatelem. Pokud zaměstnanec dostane neplatnou výpověď, do vyřešení či řádného ukončení pracovního poměru bude dostávat náhradu mzdy či platu a bude mít nárok na dovolenou. *„Jedná se o změny, které přinesou vyšší flexibilitu a rychlost v pracovněprávních vztazích, ale zároveň vyžadují pečlivé vyvážení zájmů zaměstnanců a zaměstnavatelů, aby nedošlo*

k nespravedlivému využívání nových pravidel,” upozorňuje Anna Kevorkyan.

„Pokud má někdo ve smlouvách sjednané, že výpovědní doba začíná běžet prvním dnem měsíce, který následuje po měsíci doručení výpovědi, může si nechat tato pravidla, protože smlouvy se musí dodržovat,” upozorňuje Anna Kevorkyan.

Zaměstnanci si nově budou moci sami rozvrhovat pracovní dobu do směn, a to nejen při práci z domova, ale i na pracovišti. Budou se na tom muset písemně dohodnout se zaměstnavatelem. Při haváriích, živelních pohromách či mimořádných událostech se odpočinek zkrátí z osmi na šest hodin.

Mzdu v eurech budou moci dostávat za určitých podmínek nejenom cizinci, ale i Češi, kteří bydlí v jiném státě nebo v tomto státě hradí náklady na životní potřeby sebe či svých rodinných příslušníků.

Dle novely mohou státní zaměstnanci a úředníci samospráv nově zasedat ve správních a dozorčích radách firem, pokud mají písemný souhlas zaměstnavatele. *„Tato novinka může vzbuzovat obavy ohledně možného střetu zájmů, pokud by zaměstnanci veřejné správy současně zasedali v orgánech firem, které by mohly mít zájmy na veřejných zakázkách nebo regulacích,”* upozornila Anna Kevorkyan.

„Dané změny přispívají k modernizaci pracovního práva a jeho lepšímu přizpůsobení aktuálním potřebám trhu práce a společnosti,” dodala Anna Kevorkyan.