



COLOURS OF OSTRAVA 2022



KROBOTOVA VELKÁ PREMIÉRA

21. ČERVENCE 2022 | 45 Kč | PŘEDPLATNÉ 36,50 Kč | SK 1,99 € | REFLEX.CZ

# REFLEX



29

**IVANA** 1949—2022

ŽIVOTNÍ LÁSKA DONALDA TRUMPA



„Nedávno jsem se bavil s jednou mladou paní, která pracuje v Bruselu, a pochopil, že jsou tam totálně odtržení od reality. Že to je čistě hra čísel, hra rétoriky, ideologie, ale s praxí to nemá vůbec nic společného,“ komentuje vývoj v tolik sledovaném automobilovém oboru **KAREL KADLEC**, majitel a předseda představenstva CarTec Group, autorizovaného dealera značky BMW.

TEXT MAREK STONIŠ  
FOTO NGUYEN PHUONG THAO

PRODEJCE AUT  
**KAREL KADLEC:**

„AUTOMOBILKY  
INVESTOVALY DO VÝVOJE  
ELEKTROMOBILITY  
NEUVĚŘITELNÉ PENÍZE.  
TAKŽE KROK ZPĚT UŽ  
UDĚLAT NELZE.“

# BUDOUCNOST VIDÍM VE VODÍKU

**Evropský parlament v červnu schválil návrh, který by měl od roku 2035 zakázat prodej nových osobních aut a lehkých užitkových vozů se spalovacími motory. Dovedete si představit, že v tu dobu budete prodávat jen elektrická auta? Je to reálné?**

Technicky ano. Otázka je, jestli bude klientela. Zákazníci ve střední Evropě jsou konzervativní a k elektromobilům rozhodně nevzhlížejí, takže infrastruktura by musela udělat neskutečný krok dopředu. Spíš se domnívám, že budoucnost prodeje aut přinese kombinaci jiných zelenějších alternativ. Ale to, že z Evropské unie sílí tlak na zavedení *Green Dealu*, je fakt. A to, že mu automobilky, zvláště německé, plně podlehly, je taky fakt. Investovaly do vývoje elektromobility neuvěřitelné peníze. Takže krok zpět už udělat nelze. Ale třeba konkrétně BMW má linku, na které je schopno zároveň montovat elektrický, hybridní nebo benzínový i diesellový pohon.

**Je ale opravdu možné, že po deseti letech budou vedle sebe jezdit všechny tyto typy aut? Nikdo neví, jak se bude vyvíjet cena benzínu nebo nafty, levnější pravděpodobně nebude. Auta se spalovacími motory sice budou jezdit na základě jakýchsi eurovýjimek i nadále, ale jejich provoz bude tak drahý, že vyjíždka bude pro konzervativní automobilisty svátečním zážitkem.**

I to je možné. I elektromobilita ale naráží na makroekonomické problémy. Dnes stát žije především ze spotřební daně z benzínu i nafty. A když dojde k totálnímu výpadku příjmu státního rozpočtu z tohoto typu spotřebních daní, půjde o takový zásah, že je vlády budou muset kompenzovat zavedením spotřební daně z elektřiny. A v tu chvíli budeme muset řešit, jestli má elektrická energie sloužit k pohonu aut, pro dům, nebo něco jiného. Hodně domácností i firem v současné době přechází na fotovoltaiku, protože cena elektrické energie je velmi vysoká, byť ji ČEZ vyrábí za neskutečně nízké peníze, ale kvůli zájmům soukromých akcionářů ji nemůže levně prodávat. **Čím si vysvětlujete, že se evropské elity tolik zaměřily na „špinavá“ auta? Člověk by skoro mohl podlehnout dojmu, že vozy se spalovacími motory jsou hlavním škůdcem životního pro-**

**středí, přestože se na „znečištění“ planety podílejí jen málo.**

Na znečištění CO<sub>2</sub> se autoprůmysl podílí něco mezi jedním a dvěma procenty. Ale auto je nádherně viditelné a politicky velice jednoduše uchopitelné. Když budu chovat skot, ten vyprodukuje daleko víc CO<sub>2</sub> než průmysl. Nebo lesy, ano, dýchají, jsou to plíce světa, ale i lesy nebo moře produkují oxid uhličitý. Zakážeme je? Útok na automobilový průmysl je tedy čistým populismem, který má opravdu mizivý vliv na čistotu životního prostředí.

**Čím si tedy vysvětlujete, že se mohutný evropský autoprůmysl neubráníl ideologickému tlaku? Vždyť nejsem zákazníků o elek-**

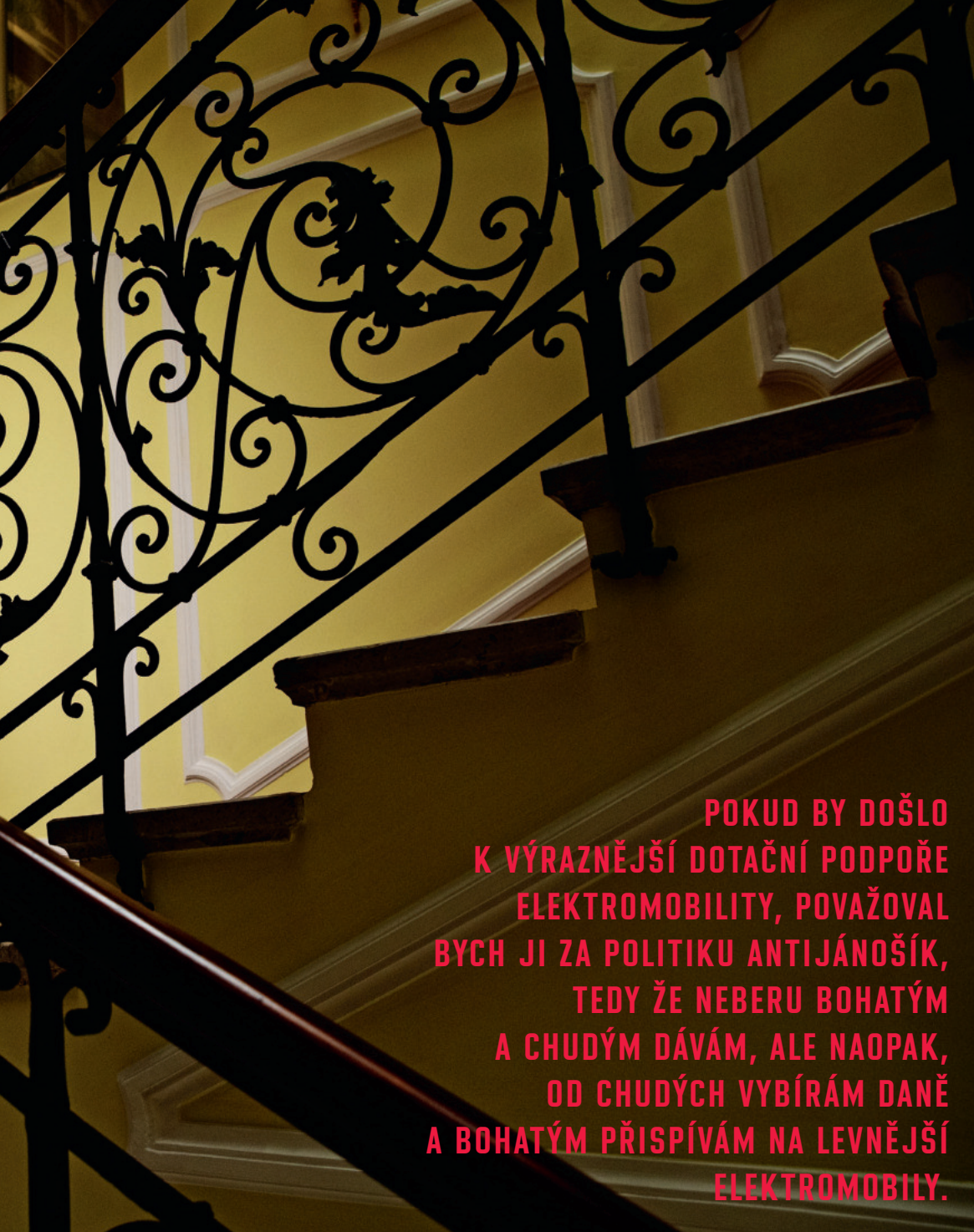
**troauta bude mít tvrdý ekonomický dopad i na něj. Nebo je to tím, že při prodeji elektroauta je vyšší marže?**

Naopak, elektroauta mají nižší marži, protože jsou výrobně dražší, a na marže jako u aut se spalovacími motory při jejich prodeji nedosáhnete. Já si takové podlehnutí vysvětluji tím, že hlavním tahounem autoprůmyslu je Německo, a německá nátura velí neodmlouvat a poslouchat, což se bohužel týká i *Green Dealu*. Ale už i automobilky si postupně začínají uvědomovat, jak negativní dopad na ně tato zelená dohoda má, a začínají diskutovat o tom, jestli jde o rozumný plán. V této souvislosti připomínám, jak smutné je, že až

válka na Ukrajině přivedla Evropu k prozření, že atomová energie je vlastně ekologická, že prodloužíme těžbu a spalování uhlí a energetickou politiku budeme řešit jinak než jen dogmaticky „zeleně“. **Četl jsem, že Česko se postupně stane automobilovým skanzenem, jakousi moderní obdobou toho, co se stalo na Kubě, kde jezdí desítky let stará americká auta. Prostě Češi si budou ty svoje staré diesely a benzínáky opečovávat, dokud to půjde.**

Myslím, že tlak ze strany EU bude tak velký, že se to bude snažit ekonomicky nějakým způsobem převálcovat. Otázka je, jak budou reagovat spotřebitelé, kteří si elektroauto nebudou moci dovo-





**POKUD BY DOŠLO  
K VÝRAZNĚJŠÍ DOTAČNÍ PODPOŘE  
ELEKTROMOBILITY, POVAŽOVAL  
BYCH JI ZA POLITIKU ANTIJANOŠÍK,  
TEDY ŽE NEBERU BOHATÝM  
A CHUDÝM DÁVÁM, ALE NAOPAK,  
OD CHUDÝCH VYBÍRÁM DANĚ  
A BOHATÝM PŘÍSPÍVÁM NA LEVNĚJŠÍ  
ELEKTROMOBILY.**

lit. V současné době vlastnit elektromobil znamená mít možnost nabíjet jej v práci, rodinném domě nebo v samostatném garážovém stání. Pokud by došlo k výraznější dotační podpoře elektromobility ze strany státu, považoval bych ji za takzvanou politiku Antijanošík, tedy že neberu bohatým a chudým dávám, ale naopak, od chudých vybírám daně a bohatým přispívám na to, aby si levněji pořídili elektromobilitu. Něco jiného jsou investice do infrastruktury, fotovoltaiky. Za současné situace může být elektromobil až třetím autem do rodiny. Velice dobrým pro provoz ve městě, už třeba jen vzhledem k parkovacím zónám, kde elektroauto zaparkujete zdarma. Otázkou

ale je, jestli s nárůstem elektromobilů tuhle výhodu nezruší. **Mám kolem sebe lidi, kteří se dají považovat za reprezentanty střední třídy, a když se s nimi bavím o elektromobilitě, říkají: „Hele, já už mám šedesát, koupím si ještě jednu nafták nebo benzínák, tím dojezdím a pak už je mi to jedno.“ Mně to trochu vadí, protože se zapomíná na generaci našich dětí, pro kterou se může stát auto, což je pro mě kromě jiného symbolem svobody, nedostupným zbožím.**

Pokud bude tento trend pokračovat, provoz elektroauta bude pro nižší příjmové skupiny opravdu nedostupným. Možná, a to opravdu teď spekuluji, vůbec nejde

o ekologii, ale o nepřiznaný pokus států omezit počet aut na silnici. Je přece jednodušší omezit počet aut než postavit další a lepší silnice a dálnice. Nebo, jak říkáte, se staneme automobilovým skanzenem a budeme si udržovat svoje autíčka a doufat, že do nich seženeme náhradní díly. A nějakou dobu s nimi ještě pojezdíme. Což je ovšem zcela proti smyslu oné vzývané ekologie. Kdyby se dnes dala lidem finanční pobídka, aby prodali stará auta a koupili si moderní benzínová nebo diesellová, která mají minimální emise, životnímu prostředí se uleví víc než dotační podporou elektromobilů.

**Slyším kolem sebe zuřivé debaty, co je ekologičtější. Jestli vý-**

**roba elektroauta, nebo produkce klasického auta se spalovacím motorem. Dá se v nich dobrat pravdy?**

Četl jsem studii, že u menších elektrických aut se uhlíková stopa při výrobě a následné spotřebě vyrovná u najetých dvou set tisíc kilometrů, u větších a luxusnějších aut až u tří set tisíc. Otázka ovšem je, jak dlouho jim vydrží baterie. Ty jsou největší problém, protože výrobci dávají záruku, že bateriím vydrží osm let osmdesát procent kapacity. A po této době by se baterky z auta měly vymontovat a použít třeba na dobíjení fotovoltaiky v domácnostech. Ale samotné auto bude mít po osmi letech nižší cenu, než je samotná cena oněch baterek. Nebo: Jak se bude takové auto likvidovat? To je opravdu téma na velkou diskusi těch, kdo problematice rozumějí, ne zelených ideologů. Já ten problém vnímám jako prodejce i spotřebitel. Nejsem technik, ale vidím budoucnost v jiných než čistě elektrických systémech. S nadsázkou spolu s Járou Cimrmanem tvrdím, že budoucnost je ve vodíku. Nebo syntetickém benzínu, který vyvíjí například Porsche. Nebo přijde ještě něco revolučnějšího.

**Takže budeme jezdit na něco, co zatím neznáme.**

Stejně to je s hudbou. Dříve jsme ji poslouchali z desek, pásků, pak z kazet a nakonec jsme se dostali k videokazetám a DVD. Několik systémů, z nichž vyhrál jeden. Žádný z nich už ale není možný v autě pustit, všechno už je jen přes USB porty. A za chvíli budeme žít jen v cloudech.

**Cím vlastně dojezdíte vy?**

Vlastní auto nemám, jezdím různými. Jsem konzervativní člověk a na elektroautě mi mimo jiné vadí, že v něm neslyším zvuk motoru. Potřebuju alespoň trošku motor vnímat, cítit a slyšet. To, že krásný zvuk motoru nahrazujeme nějakým sportovním nebo jiným umělým počítačovým vyladěním, není nic pro mě. Svůj život tedy dojezdím v klasických autech. Mimo město mě v elektroautě nepotkáte. **Pozorujete rozdíl ve spotřebitelském chování zájemců o nová auta na německém a českém trhu? Proč se tam prodává elektroaut víc? Je to státními pobídkami?**

Určitě, protože v Německu a v jiných západních zemích, na rozdíl od České republiky, je elektromobilita dotacemi štedře podporovaná. Automobilky musí podle evropských norem splnit →



určitou, stále se zpřísnující normu průměrných emisí, což se dá splnit jedině kombinací výroby elektromobilů, aut s hybridním pohonem a aut se spalovacími motory. Tím, že náš stát prodej elektrických aut nedotuje, nemáme předepsáno procento prodaných elektro a hybridních vůči klasickým autům. Výrobci pohodlně stačí procento prodaných elektromobilů v zemích, kde je tento prodej podporován pro splnění norem EU. Ale nemyslím, že jde o cestu správným směrem, protože jakákoliv dotace pokrývá trh. **Myslíte, že k dotacím prodejů elektroaut nakonec přistoupí i naše vláda?**

Uvidíme. Myslím si, že teď má vláda úplně jiné priority než řešit elektromobilitu. Hlavně ceny energií.

**Ale vláda už se zavázala, že nakoupí pro potřeby státu zhruba za miliardu korun několik set elektromobilů.**

To je jen propagandistický krok. Raději uvedu v této souvislosti jeden příběh. Nedávno se točil remake filmu *Král Šumavy*. Už i filmaři mají předepsáno, kolik z flotily aut musí být elektromobilů. Jenže si nikdo neuvědomil, že *Král Šumavy* se nenatáčí v Praze. A za filmaři tak musely dorazit dobíjecí elektrocentrály, které vypouštějí daleko více CO<sub>2</sub>, než kdyby produkce po-

užila standardní benzínová nebo diesellová auta. Na tom je vidět absurdita povinných kvót vzhledem k podílu klasických a takzvané čistých aut.

**Problém je, že Evropskou unii uchvátili zelení fanatici, kteří nediskutují. Četl jsem například rozhovor s pirátským europoslancem Mikulášem Peksou, který přirovnal prodej aut se spalovacími motory k prodeji telefonů na pevnou linku. To je přece absurdní srovnání. Copak státy zakazovaly pevné linky a dotovaly výrobu a prodej mobilů?**

Nedávno jsem se bavil s jednou mladou paní, která pracuje v Bruselu, a pochopil jsem, že jsou tam

totálně odtrženi od reality. Že to je čistě hra čísel, hra názorů, hra přesvědčení, rétoriky, ideologie, ale s praxí to nemá vůbec nic společného.

**Jak vlastně povinný přechod na elektromobilitu ovlivní samotný způsob, jakým se auta prodávají?**

Automobilky se zhlédly ve způsobu, jakým se prodává Tesla. Tu fabrika nabízí sama, bez prostředníků. Ale když si ji chcete otestovat, půjčí vám ji na pouhých 45 minut. Tesla nepotřebuje moc velký servis, přeprogramuje se na dálku podobně jako iPhone. Zcela se ztrácí kontakt prodejce s klientem. Ale náš segment doposud fungo-

**ČEŠI SI ZVYKLI NA AUTA V PLNÉ VÝBAVĚ A NEJSOU SCHOPNI VE SVÉM POŽADAVKU NA KOMFORT USTOUPIT ANI O CENTIMETR.**



val úplně jinak. Chápu, že nižší a střední modely touto cestou prodávat lze, najdu si je na internetu, zvolím si barvu, vybavení a je to. Ale u středních a dražších modelů požaduje klient přímý kontakt s prodejcem, chce si vyzkoušet vůz ne na tři čtvrtě hodiny, ale na víkend, aby zjistil, jestli se mu vejde do garáže, jestli do něj vměstná lyže, kočárek... Digitalizace v prodeji aut se opravdu uchopila za špatný konec. Na rozdíl od bankovníctví, které mám v mobilu a platím jím. To miluju. **Vnímáte v návaznosti na zákazy a příkazy Evropské unie frustraci lidí, kteří pracují v automobilovém průmyslu? Četl jsem**

**článek, jenž popisoval problémy fachmanů, kteří vyráběli klasická auta a mají přejít na výrobu elektromobilů.**

Informace přímo z výroby nemám, ale mohu zprostředkovat emoci od nás, prodejců, kde se zaměstnanci obávají o budoucnost. „Co budeme dělat?“ říkají si v reakci na systém, kdy je zákazníkovi přiděleno identifikační číslo, kterým se bude přihlašovat, a jestli si svoje nové auto naspecifikuje doma, nebo dojezdí do showroomu, vyjde úplně nastejno. Pak s ním má být v kontaktu anonymní centrum. A navíc odpadne vyjednávání o ceně, což je v přímém protikladu k ekonomické teorii i praxi, že vy-

jednávání o ceně je jedním z hlavních atributů obchodu. To počítač prostě neumí. Takže ten náš obor vidím hodně skepticky.

**Není budoucností dnes tak módní sdílení aut?**

Všechny firmy, které se do tak zvaného šérování pustily, zplakaly nad výdělkem, protože zvláště český člověk opouští půjčené auto v dezolátním stavu. Jenom stáhnout to auto zpět do centrály, nechat ho znovu umýt, připravit je finančně a logisticky náročné.

**Zeptám se konkrétně na BMW. Vaše centrála přece musí mít nějakou konkrétní vizi, takové změny se přece nedají zavést lusknutím prstu.**

Jsme členem Asociace evropských dealerů a měli jsme v Mnichově schůzku se šéfem pro Evropu a dalšími lidmi, abychom o celé věci diskutovali z pohledu dealerů, kteří mají styk se zákazníky. Lidé přímo v továrně, popřípadě v kanceláři v centrále, obrazně řečeno v životě neviděli živého zákazníka, obavy slyší od nás. Vždyť může dojít k rapidnímu poklesu prodejů. Jistě, každý si zvykne, ale přerod bolí a propad může být jednorázově hodně velký. Náš byznys je založen na osobních kontaktech, když jsem před dvaceti lety zalo-

**MYSLÍM SI, ŽE TEĎ MÁ VLÁDA ÚPLNĚ JINÉ PRIORITY NEŽ ŘEŠIT ELEKTROMOBILITU. HLAVNĚ CENY ENERGIÍ.**

žil v Ostravě firmu, přešlo k nám od jiných značek spousta známých a kamarádů. Ve mně měli záruku, že vše pohlídám a postarám se, aby byli s autem a jeho provozem spokojeni. Razíme heslo Rozdíl je v přístupu. Doufám a pořád i věřím, že i v budoucím digitálním způsobu prodeje se nakonec bude zákazník rozhodovat podle toho, u koho si auto převezme a kdo mu nabídne nejlepší služby.

**Dá se podle způsobu prodeje aut už dnes poznat, odkud vozy pocházejí? Dejme tomu Japonsko se na elektroauta tak neorientuje, spíše vidí budoucnost, podobně jako vy a Cimrman, ve vodíku. A jiný je i americký trh.**

O rozdílech v přístupu k prodejem se dá těžko mluvit, protože žijeme v nenormální době. Nejenom kvůli válce na Ukrajině, ale hlavně kvůli totálním covidovým lockdownům v Číně, které způsobily tragický nedostatek čipů potřebných k výrobě aut. Například pro naši značku byl duben úplně nejhorší výrobní měsíc za mnoho let. Postupně se situace normalizuje, ale jakékoli další pandemické restriktce mohou znamenat ochromení provozu přístavů nebo letišť a čipy se do Evropy znovu nedostanou. Amerika, která není tak závislá na čínském trhu, je na tom lépe. A další problém spočívá v tom, že Češi si zvykli na auta v plné výbavě a nejsou schopni ve svém požadavku na komfort ustoupit ani o centimetr. Jenže automobilky nejsou schopny vyrobit dnes auta tak, jak je zajišťovaly před rokem dvěma. Odvážnější zákazníci si počkají, ostatní mávnou rukou a řeknou: Dobře, dělejte, co můžete. Ale těch je menšina. Je zajímavé, že dneska na BMW čekáte stejně dlouho jako na Škodovku, někdy i kratší dobu, ale neexistuje žádné pravidlo. Měli jsme případ, kdy si dva společně objednali stejné auto, jeden už tři měsíce jezdí a druhý neví, kdy se mu auto vyrobí. Je to skoro jako věštění z křišťálové koule.

**Co na to automobilky?**

Ani automobilka, ani dealer nejsou schopni situaci vyřešit ke spokojenosti všech. Záleží především na vnějších vlivech, ale vysvětluje to zákazníkům.

**Pocítujete zvyšující se zájem o ojetá auta?**

Jsme v situaci, že nemáme tolik aut, kolik bychom potřebovali, a tak se zúčastňujeme evropských aukcí ojetých vozů, abychom mohli našim klientům něco nabídnout. Ceny ojetých vozů už meziročně stouply zhruba o patnáct procent, takže dnes roční auto prodáte téměř stejně draze jako nové. A u luxusnějších značek si auta drží cenu daleko víc než u těch běžnějších. Jediná značka z rodiny BMW, která nemá problémy s výrobou a včasným dodáním, je Rolls-Royce. Ale těch se vyrobí ročně jen něco kolem 5600 kusů. Což u toho BMW vyšších tříd ale platí jednoznačně taky, zvláště u nás.

**Aspoň trochu končíme optimisticky. Kolik se vlastně prodá u nás vzpomínaných vozů Rolls-Royce?**

To číslo nesmíme komentovat. Ale za dobu našeho působení už jsme někde v půlce druhé stovky. ✎