

# Automobilový průmysl: Poslední tlak

---

 lipovylisť.cz/wordpress/automobilovy-prumysl-posledni-tlak

David Z Moravy

19. září 2024

18.září 2024

Německý automobilový průmysl čelí vážné krizi způsobené ideologicky motivovanými klimatickými předpisy EU a přísnějšími limity vozového parku. Automobilový průmysl by mohl být nucen od příštího roku masivně omezit výrobu.

od Jonase Astona

Německý automobilový průmysl se zmítá. Zdaleka neúspěšnější sektor ekonomiky byl během pouhých několika let vehnán do krize ideologicky řízenými opatřeními. Důsledky této politiky zatím pociťují především dodavatelé automobilového průmyslu. Mezitím i VW, zdaleka největší a nejvýznamnější německá společnost, se potýká s masivními problémy. Záruka zaměstnání, která existovala od roku 1994, byla zrušena a v Německu je dokonce možné uzavřít provozovnu.

Celý evropský automobilový průmysl se ale potýká s obrovskými problémy. To bylo nyní také vyjádřeno v interním dokumentu. Objevují se varování před ztrátou milionů pracovních míst v Evropě. V nejširším slova smyslu je důvodem přechod ze spalovacích motorů na elektromotory vynucený EU. Za hrozbu pro budoucnost celého evropského automobilového průmyslu však dopis označuje zejména limity vozového parku, které EU nedávno znovu zpřísnila.

Výrobci automobilů proto nejsou ani vzdáleně schopni splnit požadované limity vozového parku v nadcházejících letech. Limitní hodnota vozového parku se vztahuje na průměrné emise CO<sub>2</sub>

vozového parku výrobce, které nesmí být překročeny. Evropští výrobci mohou v současnosti prodávat a přeregistrovat vozy, které vypouštějí v průměru 115,1 g CO<sub>2</sub>/km.

Někteří výrobci již požadují, aby tato hranice nebyla překročena. Jak je uvedeno v příspěvku, průměrná spotřeba účinného spalovacího motoru se pohybuje kolem 115,1 g CO<sub>2</sub>/km. Většina výrobců limit vozového parku nepřekračuje, protože prodává dostatek hybridů a elektromobilů, které snižují průměrnou lokálně měřenou spotřebu jejich vozidel. Povolný limit vozového parku se ale má od příštího roku výrazně zvýšit.

Místo 115,1 g CO<sub>2</sub>/km by to pak mělo být 95,6 g CO<sub>2</sub>/km. Je zřejmé, že tento výpočet nebude fungovat pro většinu výrobců automobilů. Automobilový výrobce by pak musel prodat přibližně jeden elektromobil na každé čtyři prodané spalovací motory. V opačném případě riskují překročení limitu vozového parku a vysoké pokuty. Celkově podle aktuálních propočtů evropskému automobilovému průmyslu jen v příštím roce hrozí finanční sankce v celkové výši 13 miliard eur, které by bylo nutné zaplatit EU.

Aby byl limit 95,6 g CO<sub>2</sub>/km reálný, muselo by se prodat podstatně více elektromobilů. Prodeje elektromobilů ale už několik let stagnují. V nedávné minulosti dokonce výrazně poklesla. Sdružení automobilového průmyslu předpovídá pro rok 2024 propad nových registrací o 14 procent. Ve skutečnosti by se trh s elektromobily mohl ještě více zmenšit. Kolem března získalo silniční schválení 31 400 vozidel na baterie. Ve srovnání se stejným měsícem loňského roku to představuje pokles o téměř 30 procent.

Směrnice EU vycházející z ideologie by nyní mohly dát automobilovému průmyslu něco jako poslední impuls. Nejen, že bylo politicky stanoveno, že od roku 2035 již nebudou povoleny spalovací motory, ale také je politicky stanoveno, že vývoj směrem k

elektromobilům musí probíhat víceméně lineárně. Alespoň taková je logika limitů flotily. V myšlení EU evidentně není místo pro ekonomické nebo technologické výkyvy.

Ať tak či onak, většina výrobců nebude v příštím roce schopna dosáhnout limitu flotily EU konvenčními prostředky. Interní list proto otevřeně uvažuje o umělém masivním snižování výroby. To by EU umožnilo vyhnout se pokutám. Pokračování výroby na stávající úrovni a akceptování pokut by automobilky celkově prodražilo.

Aby se tomuto scénáři předešlo, dokument nyní vyzývá k uvolnění limitů vozového parku. Autoři proto prosazují, aby Evropská komise aktivovala nouzový článek a aby přísnější požadavky na limitní hodnoty vstoupily v platnost až o dva roky později. Je sporné, zda to představuje dlouhodobě životaschopné řešení pro automobilový průmysl. Současný vývoj v elektromobilitě nás činí pesimisty. Alespoň to by dalo evropskému automobilovému průmyslu na dva roky dýchat.

I zde je ale otázkou, zda bude EU souhlasit s úpravou limitů vozového parku. Signály zde byly zatím spíše negativní. K zásadnímu přezkumu proveditelnosti zákazu spalovacích motorů by mělo dojít až v roce 2026. Zachování zákazu spalovacích motorů a „transformace“ automobilového průmyslu byly navíc podmínkami Zelených v Evropském parlamentu pro znovuzvolení Ursuly von der Leyenové. V každém případě by byly zasaženy miliony pracovních míst.