

 ODBORNÁ POZICE

Duben 2025

Pozice Centra pro dopravu a energetiku k novému akčnímu plánu EU pro automobilový průmysl

Evropská komise představila na začátku března nový akční plán pro evropský automobilový průmysl. Plán obsahuje pobídky pro inovace i posílení konkurenceschopnosti domácího automobilového trhu. Ústupky v oblasti emisních limitů však mohou dlouhodobě oslabit důvěru firem v předvídatelnost evropského hospodářského prostředí.

Nová Evropská komise vymezila začátkem roku své priority pro nadcházející mandát prostřednictvím Strategického kompasu a Dohody o čistém průmyslu. Jednotliví eurokomisaři postupně představují agendy a strategie pro konkrétní politické oblasti. Ačkoli v popředí stojí geopolitické otázky, včetně bezpečnosti, Komise se výrazně zaměřuje také na posílení konkurenceschopnosti. Právě na ní staví i nový [akční plán pro evropský automobilový průmysl](#), který představil eurokomisař pro udržitelnou dopravu a cestovní ruch Apostolos Tzitzikostas. Očekávání byla vysoká zejména po intenzivních debatách o zákazu prodeje nových vozů se spalovacími motory od roku 2035 a o nových emisních limitech pro automobilky, které měly být zavedeny letos.

Zveřejnění akčního plánu však nevyvolalo výraznější mediální odezvu, přestože Evropská komise zmírnila požadavky na emisní cíle CO₂ pro rok 2025 a [prodloužila](#) výrobcům automobilů lhůtu na jejich splnění o dva roky. **Dlouhodobý směr transformace odvětví směrem k nižší emisní náročnosti a šetrnosti vůči životnímu prostředí nicméně zůstává nezměněn.**

Význam automobilového průmyslu pro evropskou ekonomiku je nesporný. Generuje bilion EUR HDP v rámci EU, přitahuje třetinu všech evropských investic do výzkumu a vývoje a zaměstnává 13 milionů lidí. V České republice tvoří desetinu HDP a poskytuje práci deseti procentům pracovní síly.

Podle Ursuly von der Leyen a komisaře Tzitzikostase má plán za cíl posílit inovace v evropském automobilovém průmyslu, snížit závislost na fosilních palivech a zvýšit konkurenceschopnost vůči čínským a americkým výrobcům prostřednictvím snižování výrobních nákladů.

Plán vznikl v návaznosti na sérii dialogů s [partnery](#), které si Komise identifikovala jako klíčové, včetně organizací jako Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) nebo Evropská asociace dodavatelů automobilového průmyslu (CLEPA) a jednotlivých automobilů.

Partneři v sérii byli z drtivé většiny zástupci průmyslu, k jednotlivým kulatým stolům byli zváni i zástupci a zástupkyně nevládní organizace Transport & Environment, odborové federace industriALL, odborové organizace ETF, která v Evropě zastřešuje pracující v oblasti dopravy, regionálních zástupců v rámci POLIS Network, Eurocities a Automotive Regions Alliance (ARA) nebo zástupce Evropského orgánu pro pracovní záležitosti (ELA). Průmysl dominoval v zastoupení na většině z těchto setkání.

To podtrhává směr, kterým se nová Komise Ursuly von der Leyen chce vydat – důraz na konkurenceschopnost skrze užší dialog se zástupci průmyslu a intenzivnější reflektování jeho požadavků, například pomocí balíčků Omnibus, které mají reflektovat požadavky průmyslu na evropskou legislativu v oblasti regulací, nebo navýšením frekvence setkávání komisařů se zástupci průmyslu v rámci pololetních “implementačních dialogů”.

Plán se zaměřuje se na pět klíčových oblastí.

1. Inovace a digitalizace

Budoucnost evropského automobilového průmyslu závisí na jeho schopnosti vyvíjet nové technologie a zároveň je umět škálovat a nasadit v praxi. Jedná se například o autonomní řízení a vývoj pokročilého softwaru i hardwaru. **Komise plánuje vytvořit průmyslovou alianci podporující společný vývoj, včetně sdíleného softwaru, čipů a technologií pro autonomní řízení.** Zároveň se zavázala vytvořit jasná pravidla pro testování těchto technologií, podpořit jejich zavedení do praxe a umožnit v Evropě přeshraniční testování autonomních vozidel, aby mohla být co nejdříve nasazena v běžném provozu.

2. Posílená konkurenceschopnost

Klíčovým prvkem strategie je **partnerství BATT4EU** v rámci programu Horizon Europe pro období 2025–2027, které **má pokrýt celý dodavatelský řetězec bateriových technologií**. Komise pro tento projekt počítá s 350 miliony EUR, a další miliardou určenou na investice v programu Horizon Europe, včetně vývoje autonomního řízení. Ačkoli se evropská výroba baterií postupně rozšiřuje, dovážené baterie zůstávají cenově výhodnější. **Komise proto chce zavést přímou podporu evropských výrobců** a postupně **zavedení evropského standardu** kvality baterií. Na vývoj evropských baterií je z inovačního fondu vyčleněno 1,8 miliardy eur.

3. Narovnání podmínek na globálním trhu

Komise usiluje o **ochranu evropských automobilek** před "neférovou konkurencí", například v podobě čínských automobilek, které mnohdy od státu získávají vysoké dotace a jsou tak schopny stlačit ceny automobilů na úroveň, na kterou se evropské automobilky nemají šanci dostat. Zahraniční investice ze zemí mimo EU by měly podporovat evropský automobilový průmysl a přispívat k jeho dlouhodobému rozvoji.

4. Podpora elektromobility

Komise podpoří řadu opatření včetně urychlenějšího **zavádění bezemisních vozidel do firemních vozových parků, investic do infrastruktury pro nabíjení** a cenové transparentnosti nabíjecích stanic a **posunutí termínu emisních cílů pro automobilky** a rozložení plnění na tři roky pomocí systému "banking and borrowing". Elektromobilitě se věnujeme podrobněji v další části textu.

5. Proaktivní zaměstnanecká politika

Pro sledování situace zaměstnanců a identifikaci regionů, kde bude potřeba podpořit rekvalifikaci pracovníků v automobilovém průmyslu, vznikne nová instituce – **European Fair Transition Observatory (EFTO)**. Pro tyto účely je z programu European Skills Agenda vyčleněno 90 milionů eur.

Proč Evropská komise tolik tlačí na elektromobilitu?

Důraz Komise na elektromobilitu má dvojí cíl – zachovat konkurenceschopnost a snížit emise. **Prioritou je udržení evropských automobilek na pozici globálních lídrů**, což je vzhledem k

masivnímu podílu automobilového průmyslu na evropském trhu zcela pochopitelné. **Přechod na elektromobilitu je globální trend**, už nyní tvoří elektroauta pětinu nově prodaných osobních vozů a tento podíl bude díky inovacím a klesajícím nákladům nadále růst.

Plán má za úkol jasně definovat cíle pro evropské automobilky, které se k transformaci samy hlásí (Škoda, Kia, Toyota). Z hlediska dekarbonizace je podle sdružení nevládních organizací Evropská federace pro dopravu a životní prostředí elektromobilita nezbytná pro dosažení klimatické neutrality do roku 2050.

U kritizovaných emisních limitů pro letošní rok Komise nabídla úlevu – rozložení plnění na tři roky pomocí systému "banking and borrowing". Emisní cíle na roky 2025 – 2029 byly nastavené na 93,6 g CO₂/km pro automobily a 153,9 g CO₂/km pro dodávky. Nově se tedy cíle nebudou počítat rovnou od roku 2025 ale napříč roky 2025 – 2027. Pokud se tedy výrobcům nepodaří cíle splnit již tento rok, mohou to vykompenzovat v následujících dvou letech. Zůstává otázkou, zda byl tento ústupek skutečně nutný.

[Studie](#) Evropské federace pro dopravu a životní prostředí ukazuje, že cíl pro rok 2025 je dosažitelný, stejně jako předchozí cíle v minulých letech. Největší posun při plnění cílů totiž automobilky zaznamenávají zpravidla až v roce, kdy mají nové limity platit. Většina výrobců automobilů se od cílů minulý rok vzdalovala o rozdíl pohybující se mezi 10 a 17 gCO₂/km, což odpovídá situaci v roce 2020, kdy naposledy začaly platit nové emisní cíle. Důležité je také upozornit na to, že emisní cíle CO₂ nejsou mandátem na výrobu elektromobilů, automobilky jich mohou dosáhnout různými způsoby včetně prodejem vozidel s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV), zaměřením se na prodej aut s nižší spotřebou paliv a hybridů nebo skrze ekologické inovace. Ve chvíli, kdy je v systému už tak k dispozici tolik flexibilních opatření je otázka, jak moc bylo prodloužení lhůty na dodržení emisních limitů potřeba.

Nejde o rozhodnutí bez dopadů. Globální automobilový trh totiž směřuje cestou elektrifikace, a to z pragmatických důvodů – technologických inovací, cen paliv a nákladů na výrobu. Evropský automobilový průmysl, který má být konkurenceschopný, se tedy musí tempu globální modernizace vyrovnat. Tempo navyšování prodeje elektromobilů evropskými automobilkami [kopíruje](#) evropské emisní cíle, zatímco mezitím sledujeme stagnaci, kdy výrobci prioritizují krátkodobý zisk prodejem aut se spalovacími motory – ale na úkor konkurenceschopnosti na trhu s e-mobilitou. Je to klíčové i z hlediska spotřebitelů, výrobci jsou motivováni na trh v cílových letech představit modely, které jsou cenově dostupnější.

Problém je, že ústupky Komise vnášejí do průmyslu nejistotu a přestože má jít o pomoc ke konkurenceschopnosti, paradoxně tempo inovací protahuje nepředvídatelností a podporou maximalizace krátkodobého zisku před strategickými investicemi. Nejde jen o samotné automobilky – klíčový je i přístup členských států k budování dobíjecí infrastruktury a

implementaci související legislativy na regionální a místní úrovni, přičemž nejasné signály tento proces komplikují.

Komise hájí své rozhodnutí tím, že cíle zůstávají, pouze se zvyšuje flexibilita při jejich plnění. Tento ústupek je však potřeba vnímat jako komplexnější součást směřování nové Komise a její strategie dosáhnout konkurenceschopnosti evropského průmyslu oslabením environmentálních a společenských standardů. Tyto standardy nejsou součástí evropské legislativy bezdůvodně. Mají za úkol chránit lidské zdraví, klima, životní prostředí, práva pracujících, sociální soudržnost. A také fungovat jako incentiva pro byznys prioritizovat dlouhodobé strategie před maximalizací zisku v krátkodobém horizontu na úkor udržitelnosti, ať už společenské, environmentální nebo tržní.

Krátkodobá strategie, kterou pozorujeme v tuto chvíli od více globálních hráčů, se Evropě nemusí vyplatit. Debata o budoucnosti automobilového průmyslu má totiž samozřejmě i zásadní geopolitický rozměr, ať už jde o hledání cest jak posílit Evropu jako významného ekonomického hráče, tak jako cesta k energetické a surovinové soběstačnosti Evropy. Ať už diverzifikací obchodních partnerů nebo přesměrováním prostředků, které nyní směřují na nákup fosilních paliv z autoritářských režimů jako jsou Rusko či Saúdská Arábie, do evropských zdrojů energie, vývoje technologií a rekvalifikaci pracujících.

Základní předpoklady pro úspěšnou transformaci evropského dopravního ekosystému

- 1. Konzistentní strategie bez změn na poslední chvíli.** Chápeme nutnost adaptace na nepředvídatelné výzvy, ale strategie a cíle pro automobilový průmysl by měly být stanovené dostatečně dopředu, aby se na ně společnosti dokázaly včas a adekvátně připravit. To se týká i cíle emisních norem pro rok 2025, nyní prodloužený na rok 2027. Rok, kdy emisní normy začínají platit, značí historicky v oblasti transformace vždy největší posun, podobná situace se odehrála v roce 2019. Podle [přehledu](#) organizace Transport & Environment byly cíle na tento rok pro automobilky dosažitelné. Ve chvíli, kdy se ale pravidla začnou nepředvídatelně měnit, můžeme očekávat nižší incentivizaci pro automobilky a větší asymetrie ve vývoji.
- 2. Aktivní zapojení členských států** při budování potřebné infrastruktury pro alternativní paliva, především dobíjecí stanice pro osobní vozidla a dodávky. Zajištění jejich

dostupnosti a možnosti využívání pro co nejvíce obyvatel musí zajistit stát ve spolupráci s obcemi a kraji, nikoli spotřebitelé nebo jednotlivé automobilky. Ze strany EU by proto měly být jasně definované zdroje financování této infrastruktury do budoucna.

3. **Důraz na zaměstnanost a rekvalifikace:** Abychom se na změny v automobilovém průmyslu dokázali dobře připravit, je třeba soustředit pozornost na stávající zaměstnance pracující na linkách, které budou za několik let zastaralé, a podpořit je v oblasti školení a rekvalifikace na pozice, po kterých bude poptávka. Podle [analýzy](#) Boston Consulting Group bude automobilový průmysl muset do roku 2030 obsadit 2,8 milionu pracovních míst, dalších 2,4 milionu pozic bude vyžadovat přeškolení.
4. **Lidé a komunity jako priorita:** Situace na českém trhu s automobily je specifická, náš vozový park je starší než evropský průměr. Tomu bychom měli přizpůsobit očekávání ohledně prodeje elektromobilů. Jedním z možných řešení pro urychlení transformace vozového parku může být například podpora domácností formou sociálního leasingu,, který se osvědčil například ve Francii.
5. **Podpora veřejné dopravy, mikromobility či pěší dopravy.** Doprava není jen individuální automobilová a témata, na která se v této oblasti soustředíme, by to měla reflektovat. Podpora veřejné dopravy, ať už jde o cenovou dostupnost, dostatečnou obslužnost v regionech nebo zajištění spolehlivosti spojů, by pro nás měla být prioritou. Stejně tak podpora mikromobility a pěší dopravy prostřednictvím bezpečné, lidsky přívětivé infrastruktury. Lidé by vždy měli mít na výběr, jaký způsob dopravy využijí k naplnění svých potřeb.
6. **Respektování probíhajících transformačních procesů:** Ať už jde o probíhající modernizaci, digitalizaci nebo adaptaci na klimatickou změnu, jedná se o faktory, které se promítají do tržních i finančních procesů nejen v Evropské unii, ale po celém světě. Měli bychom tyto procesy akceptovat a hledat způsoby, jak jich jako Česká republika co nejlépe využít při jakémkoli plánování, ať už urbanistickém, rozpočtovém či v tvorbě různých koncepcí.
7. **Diverzifikace zahraničních obchodních vztahů** je klíčová nejen pro silný průmysl, ale i v kontextu geopolitického vývoje. Měli bychom usilovat o snížení závislosti na jediném dodavateli ať už jde o baterie, zdroje energií či kritické suroviny.

8. **Usilovat o inovace v oblasti cirkulární ekonomiky** a efektivity výrobních procesů tak, abychom minimalizovali materiálovou stopu průmyslu, co nejefektivněji využili existující prostředky a zajistili nezávislost v rámci celého výrobního cyklu.
9. **Strategie a cíle pro automobilový průmysl musí respektovat evropské klimatické cíle a pomoci v jejich naplňování.**

Centrum pro dopravu a energetiku: Již více než dvacet let přinášíme expertní pohled na energetickou transformaci ohleduplnou k lidem i klimatu. Prosazujeme ambiciózní a spravedlivou klimatickou politiku. Monitorujeme využívání veřejných financí. Spolupracujeme s veřejnou správou, byznysem i akademickou sférou. Usilujeme o klimaticky neutrální svět.

www.cde-org.cz

Duben 2025

Autorka: Klára Školníková, klara.skolnikova@cde-org.cz |