Balíček EU opatření na podporu automobilového průmyslu: Další úroveň nejistoty a administrativní zátěže místo skutečné podpory

Praha, 16. prosince 2025

Jakkoli Sdružení automobilového průmyslu vítá, že Evropská komise konečně přichází se slíbeným balíčkem opatření na zmírnění dopadů příliš ambiciózně nastavených cílů pro automotive, při prvním posouzení se bohužel jeví, že navrhovaná opatření nepřinášejí jednoznačné řešení, a naopak vytvářejí novou úroveň nejistoty a administrativní zátěže pro sektor.

CO_2 standardy pro osobní a lehká užitková vozidla: rok 2030 a 2035 [1]

Z pohledu plnění aktuálně nastavených flotilových cílů pro rok 2030, kdy má dojít k dalšímu dramatickému zpřísnění, návrh bohužel nepřináší potřebnou racionalizaci cílů a současně opomíjí řadu flexibilit, které tato legislativa historicky používala.

Defacto jediným zmírňujícím prvkem je možnost průměrování plnění cílů za období 2030–2032. To je však z hlediska odhadovaného vývoje trhu, infrastruktury a poptávky zcela nedostatečné. Analytiky odhadovaná poptávka po elektromobilech v roce 2030 na úrovni zhruba 38 % zůstává daleko za regulatorním požadavkem cca 55 % podílu elektromobilů na prodejích. Hrozí, že budeme svědky situace z letošního roku, kdy regulace požadovala, aby zákazníci kupovali 25 % elektromobilů, avšak skutečný zájem trhu byl na úrovni 16 %. Pro automobilky to tak nadále znamená vysoké sankce a pro zákazníka výrazné omezení nabídky vozidel.

AutoSAP dlouhodobě upozorňuje, že v případě zprůměrování každoročních cílů do více let, je na místě pracovat s širším časovým oknem, tzn. alespoň 2028–2032. Navržené tříleté zprůměrování v praxi znamená, že evropský trh by musel v každém z let 2030–2032 absorbovat defacto stejný podíl 54–58 % bateriových elektromobilů nebo hned v roce 2031 začít cíle významně přeplňovat tak, aby se očekávaný nízký výsledek 2030 vyvážil.

Jako další opatření Komise navrhuje dílčí podporu malých bateriových elektromobilů prostřednictvím tzv. superkreditů. I když pomineme, že tato kategorie vozidel představuje jen zhruba 15 % celkových prodejů vozidel v EU, přínos takového opatření však bude možné posoudit až po detailní analýze – zejména s ohledem na skutečnost, že by se měly vztahovat pouze na vozidla označená jako „vyrobená v EU“. Obsah této definice nicméně zůstává v tuto chvíli nejasný s tím, že jej Komise doplní v některém z dalších chystaných návrhů.

Pokud jde o cíle pro rok 2035, AutoSAP vítá mírný posun směrem k technologické otevřenosti a k další budoucnosti spalovacího motoru. Ten spočívá ve snížení cíle ze 100 % na 90 %, přičemž zbývajících 10 % mají výrobci kompenzovat prostřednictvím kreditního systému založeného na využití CO_2 neutrálních paliv a zelené oceli. Navrhovaný mechanismus je však mimořádně složitý, administrativně náročný a opět podmíněný kritériem „vyrobeno v EU“, což vyvolává vážné pochybnosti o jeho praktické použitelnosti a skutečném přínosu.

„Výsledný návrh je spíše promarněnou příležitostí než skutečnou reakcí na reálné preference zákazníků a zhoršující se geopolitické prostředí. Původní ambice EU byly nastaveny pro svět levné energie, hladkých dodavatelských řetězců a rychle rostoucí důvěry v elektromobilitu – takový svět už dnes neexistuje. Už nyní vidíme jasný rozpor mezi zhruba 16% podílem elektromobilů na trhu a regulatorními očekáváními, která mají v roce 2030 skokově vzrůst. Tento rozpor se bez reálných flexibilit dramaticky prohloubí a povede k sankcím pro výrobce. Přestože návrh formálně hovoří o technologické neutralitě, podmiňuje ji novou administrativní zátěží a jeho dopad do trhu tak zůstává nejasný,“ říká **Zdeněk Petzl, výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu.**

[1] Hodnocení na základě dosud zveřejněných materiálů, které nezahrnují kompletní znění legislativního návrhu.

Cílená úprava CO_2 standardů pro těžká užitková vozidla a autobusy

Cílená úprava regulace v oblasti těžkých užitkových vozidel představuje pozitivní první krok, který je nyní třeba neprodleně realizovat. Musí na ni však bezprostředně navázat urychlená revize celého nařízení o emisních limitech CO_2 pro těžká vozidla, jež nemůže být odkládána až na rok 2027.

Nařízení o čistých firemních vozových parcích (Clean Corporate Fleets)

Návrh nařízení zavádí závazné cíle pouze pro osobní a lehká užitková vozidla na úrovni členských států, pro "velké podniky", zatímco těžká užitková vozidla jsou z návrhu výslovně vyňata.

AutoSAP považuje tento přístup za chybný a v rozporu s realitou trhu. U osobních vozidel nejsou povinné flotilové cíle vhodným nástrojem, přestože domácí trh s elektromobily zůstává relativně malý (cca 10 %), firemní zákazníci již dnes zajišťují přibližně 86 % registrací elektrických vozů bez jakýchkoli závazných kvót. Zavedení povinných cílů by tak mohlo působit kontraproduktivně právě pro ty subjekty, které elektromobilitu přirozeně táhnou. U těžkých užitkových vozidel by naopak cíle pro firemní flotily mohly představovat smysluplný nástroj, neboť silnější poptávkové impulzy ze strany objednatelů přepravy mohou přispět ke snížení investičních rizik a urychlit zavádění bezemisní dopravy u samotných přepravců.

„Made in the EU" – zásadní nejistota bez definice

AutoSAP považuje za zásadně problematické, že pojem „vyrobeno v EU" je již nyní používán napříč celým legislativním balíčkem, aniž by existovala jeho jasná a právně závazná definice. Ta má být teprve představena koncem ledna v rámci návrhu tzv. „Industrial Accelerator Act".

Průmysl se tak ocitá v situaci, kdy má plnit nebo hodnotit opatření s potenciálně zásadními dopady, aniž by znal jejich základní parametry. Tento přístup vytváří vysokou míru regulatorní nejistoty – nejen v oblasti CO_2 regulace, ale napříč celým balíčkem. To vše se negativně promítne do schopnosti firem dodavatelského řetězce plánovat výrobu, stejně jako dalšího omezení zákaznické nabídky.

„Pokud má být koncept ‚made in the EU' skutečně přínosný, musí mít jasná pravidla a vzniknout ve spolupráci s průmyslem. Jinak hrozí narušení rovných podmínek a další prohlubování investiční nejistoty. Evropská komise s tímto pojmem přitom již pracuje v několika legislativních návrzích, aniž by byl jasně definován. Navrhuje jej také zavést mimo jiných i do regulace CO_2 standardů prostřednictvím delegovaného aktu – tedy bez plnohodnotné politické debaty členských států a Evropského parlamentu," říká **Marco Boggian, vedoucí regulatorních záležitostí Sdružení automobilového průmyslu.**

Automotive Omnibus – promarněná příležitost ke zjednodušení

Balíček Automotive Omnibus měl být nástrojem ke skutečnému zjednodušení řady souvisejících předpisů regulatorního rámce. V praxi však přináší defacto pouze novou definici malých elektromobilů, které budou moci čerpat řadu benefitů ale i zde je nutné teprve vyhodnotit, zda navrhovaný parametr – maximální délka vozidla 4,2 metru – bude přínosem pro relevantní spektrum evropských výrobců, nebo zvýhodní pouze úzký okruh z nich.

Omnibus zároveň přináší převážně dílčí úpravy a přeformulování stávajících ustanovení. Ty mohou vést k určité úspoře finančních nákladů, nicméně jde především o nápravu dříve identifikovaných nedostatků – tedy o opravu „chyb", na které bylo upozorňováno již od samého počátku. Zároveň je třeba zdůraznit, že Omnibus neřeší kumulativní regulatorní zátěž, na kterou průmysl dlouhodobě poukazuje a k jejíž snížení se Evropská komise sama zavázala.

Sdružení automobilového průmyslu je dobrovolné sdružení společností zapojených do výrobního řetězce automobilového průmyslu České republiky. Sdružuje také subjekty aktivní ve výzkumu a vývoji, testování a certifikaci, vysoké školy a další poskytovatele služeb, kteří mají zájem aktivně přispívat k rozvoji českého automobilového průmyslu. Sdružení vytváří platformu pro jejich vzájemnou komunikaci a podporu společného cíle – zabezpečení trvalé konkurenceschopnosti sektoru.

Automobilový průmysl je nejvýznamnějším odvětvím zpracovatelského průmyslu České republiky, na jejím HDP se podílí téměř 10 procenty. Přímo zaměstnává zhruba 180 tisíc pracovníků, nepřímo, tedy včetně navazujících oborů, téměř 500 tisíc. V roce 2024 bylo v České republice vyrobeno 1 477 663 silničních vozidel všech typů, z nichž 1 452 881 představovaly osobní automobily. Více informací o českém automobilovém průmyslu najdete na www.autosap.cz