

2020, rok ekonomické sebevraždy. Odnosou to hlavně chudí lidé, varuje ekonom Křeček

- Redakce CZ24 News | 26. prosince 2019

EVROPA: ROZHOVOR EU čekají od ledna 2020 velmi přísné emisní limity pro výrobu nových aut. Jde o unijní ekonomickou sebevraždu? „V poslední době to vypadá, že evropští politici podceňují ekonomiku, a naopak příliš podléhají zelené ideologii,“ říká hlavní ekonom BH Securities Štěpán Křeček, který se domnívá, že dopady na evropskou ekonomiku budou silně negativní. „Nechápu, proč se střílíme do vlastní nohy a ničíme si zcela klíčové odvětví evropské ekonomiky,“ pokračuje Křeček, podle kterého se v odvětví bude dále propouštět. A vysvětluje, proč tyto změny mnohem silněji pocítí chudší lidé.

Počátkem roku 2020 začne v EU platit nové nařízení, které stanovuje, že 95 % všech nově prodaných aut bude muset splnit limit CO₂ 95 g/km, neboli naftové vozy spotřebu do 3,54 l/100 km a benzínové 4,06 l/100 km. Za každý gram emisí navíc by pak měl výrobce platit pokutu cca 2 500 korun. Je to správná cesta, jak podpořit životní prostředí?

Nejsem ekolog, takže dopady tohoto opatření na životní prostředí nedokážu posoudit. Jako ekonom ale mohu říct, že dopady na hospodářství jsou silně negativní. V poslední době to vypadá, že evropští politici podceňují ekonomiku, a naopak příliš podléhají zelené ideologii. Bohužel důsledkem těchto opatření je skutečnost, že hospodářství Evropské unie roste výrazně pomaleji než ve Spojených státech nebo v Číně.

Analytická společnost JATO vyčíslila, na kolik by automobilky ročně přišly pokuty při zachování dnešního výrobního programu. Skupina Volkswagen by musela zaplatit astronomických 237 miliard eur, koncern PSA 137 miliard, Renault 91 miliard a tak dále. Co budou automobilky muset dělat? Očekáváte, že budou i dále propouštět?

V Evropské unii bohužel neexistuje silný technologický sektor. Chybějí nám zde společnosti, jako jsou Google, Facebook, Microsoft či Amazon. Snažíme se to suplovat automobilovým průmyslem, kde jsme celosvětově vysoce konkurenceschopní. Nechápu, proč se střílíme do vlastní nohy a ničíme si zcela klíčové odvětví evropské ekonomiky. Po aféře Dieseltgate předpokládám, že se automobilky pokusí nesmyslně přísné limity naplnit. To samozřejmě bude znamenat propouštění, aby se ušetřilo a mohlo se investovat do výzkumu a vývoje. Bohužel není jasné, s jakým výsledkem.

Nové podmínky trochu paradoxně nejtvrději dopadají na malé automobily, protože při jejich nízkých cenách by pokuta za překročení emisního limitu znamenala přírůstek k ceně ve výši cca 10-30 %. Co to znamená, přestanou se vyrábět malá a cenově dostupná auta? Co si budou normální lidé s průměrnými příjmy kupovat?

Ekologická opatření bývají asociální. Bohatí lidé se nakonec vždy nějak přizpůsobí novým pravidlům, protože na to mají dostatek peněz. Problém budou mít chudší lidé, kteří ekologické běsnění odskáčou nejvíce.

Emisní pokuta za malou fabii může být díky nastavení pravidel třeba 60 tisíc korun, kdežto za luxusní a prostorný superb jen pět tisíc. Je to sociálně spravedlivé?

Je to podobně hrozné, jako když se dotují elektromobily. V poslední době to vypadá, že přerozdělování nesnižuje sociální napětí, ale naopak ho zvyšuje. Dotace směřují od střední třídy

k bohatým, což popírá jejich základní smysl.

Skutečně to může dospět do stadia, kdy od příštího roku zákazníci budou jen velmi těžko shánět nové automobily s cenovkou pod 400 tisíc korun?

Myslím, že trh s ojetými vozy zažije velký boom. Lidé stále budou chtít kupovat levnější vozy, a když nebudou mít na nové, tak si koupí ojeté. Otázkou je, zda to bude ekologické, když na našich silnicích budou jezdit staré ojetiny.

Automobilový průmysl je tahounem evropské ekonomiky, co takovéto omezení na unijním trhu udělá s jeho dlouhodobou konkurenceschopností?

Bude to mít podobný efekt, jako když favoritovi běžeckého závodu přiděláte kouli o neznámé váze k noze. V nejhorším případě závodník nedokáže vyběhnout ze startu. V lepším případě závodník vyběhne, ale jeho čas v cíli bude tragický. V nejlepším případě se závodník udrží v čele, ale jeho čas v cíli bude horší, než kdyby žádnou kouli u nohy neměl. Jinými slovy, určitě si pohoršíme, ale zatím nevíme o kolik. Vzhledem k důležitosti automobilového průmyslu pro evropskou ekonomiku je to značně riskantní strategie.

Budeme podle vás do elektromobility nuceni?

Je možné, že limity, o kterých jsme mluvili, budeme schopni splnit jen s elektromobilitou. V takovém případě bychom do elektromobility dříve či později nuceni byli. Ronald Reagan kdysi řekl, že pohled vlády na ekonomiku by se dal shrnout do několika krátkých frází: „Pokud se to hýbe, zdaň to. Když se to stále hýbe, reguluj to. A když se to přestane hýbat, dotuj to.“ My jsme spotřebními daněmi enormně zvýšili ceny paliv do spalovacích motorů. Nyní spalovací motory regulujeme ekologickými limity. Jsem zvědav, kdy přijdou dotace na podporu automobilového průmyslu, protože se mu přestane dařit.

V listopadu došlo v Rakousku k nepříjemnému incidentu. Elektromobil značky Tesla po nárazu do stromu začal hořet. Vůz následně hasilo padesát hasičů po dobu několika hodin a následně byl vrak uložen na 72 hodin do vodní lázně, aby se zabránilo opětovnému vzplanutí. Vodu i zeminu poté museli specialisté odborně zlikvidovat. Vrak vozidla bude také potřebovat speciální zacházení. Co to má společného s ekologií?

Nic. Navíc veřejný sektor (hasiči, policisté a záchranáři) budou muset nakupovat nové speciální vybavení na nehody elektromobilů. Hasit elektromobil plný chemických baterií je obtížné. Není možné, aby byla nasazena běžná technika. Navíc zplodiny z požáru mají negativní vliv na všechny účastníky nehody, záchranné složky i přírodu kolem.

Nejde jen o havárie. Životnost baterií je poněkud omezená, ekologická likvidace není jednoduchá, budeme tedy muset stavět nová obří úložiště nebezpečného odpadu?

Ukazuje se, že to není důkladně promyšlené. Kdyby o elektromobilitu byl velký zájem mezi lidmi, tak by to přineslo celou řadu obtížně řešitelných problémů. Naštěstí lidé o elektromobilitu zatím příliš velký zájem nemají.