

Čo znamená zákaz spaľovákov, emisná norma Euro 7 a čínska konkurencia? Vysvetľuje zástupca automobiliek

- CZ24 News | 12. dubna 2023

SLOVENSKO: Ak by sme aj my pristúpili zodpovedne k plánom EÚ prejsť od roku 2035 na bezemisné autá, každoročne by sme museli zaregistrovať približne 15-tisíc elektrických vozidiel. V súčasnosti sme však na číse maximálne 1300 elektrických vozidiel. Popritom sa diskutuje o zavedení emisnej normy Euro 7.

 Foto: Ľuboš Pilc

Výkonný viceprezident Zväzu automobilového priemyslu SR Pavol Prepiak.

„Európska únia nám stanovila, že pobežíme sto metrov za 11 sekúnd. Dnes to beháme pod 11 sekúnd a splnili sme hranicu EÚ. No nová norma Euro 7 stanovuje také podmienky, že už nebeháme v hale pod strechou na tartane a s tretrami, ale pôjdeme do kopca, bosí, v protivetre a v mínus dvadsaťstupňových mrazoch. Naozaj nevieme, ako to máme rozumne technicky splniť,“ hovorí o tejto norme výkonný viceprezident Zväzu automobilového priemyslu SR Pavol Prepiak. Rozprávali sme sa s ním o zákaze spaľovacích motorov, čínskej konkurencii, ale aj o trende SUV vozidiel.

Od roku 2035 sa nesmú predávať nové autá na klasický benzín a naftu. Dohodli sa na tom štáty Európskej únie (EÚ). Čo si o tom myslíte ako zástupca automobilového sektora?

Treba tomu dať kontext. Tlak na znižovanie emisií, teda škodlivých látok najmä plynov ako je CO₂, je tu už 20 až 30 rokov a je to veľká politická téma. V roku 2014 sa všetky členské štáty EÚ dohodli a prijali smernicu o zavádzaní alternatívnych palív s tým, že nastúpime na dvadsaťročnú trajektóriu – ak do roku 2035 spravíme niečo podstatné s cestnou dopravou vzhľadom na palivá. Vtedy sa rozdelili úlohy – automobilky mali prísť s elektromobilmi v oveľa väčšej miere. Členské štáty mali k tomu budovať novú infraštruktúru a politici mali ľuďom vysvetľovať, o čom je táto zmena. Stanovili sme si tri etapy, počas ktorých budeme vyhodnocovať, ako sa nám darí naplňať cieľ. Ešte jedna poznámka: existujúce autá so spaľovacími motormi budú jazdiť aj po roku 2035, iba nové si už nekúpime.

Aké sú ciele pre jednotlivé etapy?

V roku 2014 bola prijatá smernica o alternatívnych palivách. V roku 2020 sme začali s meraním priemernej hodnoty emisií zo všetkých novoregistrovaných vozidiel v celej EÚ, ktoré nesmeli prekročiť 95 gramov oxidu uhličitého na kilometer. V roku 2025 sa stanovil podiel nízko emisných a bezemisných vozidiel na 15 percent a súčasne pokles emisií o 37,5 % z pôvodných 95 gramov. Do roku 2030 máme podiel nízko a bezemisných vozidiel zvýšiť na 55 percent. Následne v roku 2035 má dôjsť k úplnému zákazu používania spaľovacích motorov. Čiže za nami je už desaťročie, počas ktorého sme si mali urobiť viaceré domáce úlohy. Tak automobilky ako aj členské štáty. V roku 2026 príde na stôl prvý odpočet, ako sme splnili ciele v roku 2025, či sme na správnej trajektórii a či sa nám podarí plniť aj ďalšie ciele. Dnes je ťažké povedať, či sa podarí naplniť tento prvý míľnik.

Ako sa nám darí priebežne plniť tieto ciele?

Niečo nám naznačí skutočnosť, že viac ako polovica európskych nabíjacích miest je v dvoch štátoch EÚ – Nemecku a Holandsku. Keď sa pozrieme na aktívny prístup zo strany členských štátov EÚ, či už ide o pomoc alebo podporu nákupu bezemisných vozidiel a naopak – znevýhodňovanie áut, ktoré emisie tvoria – tak Slovensko je úplne na chvoste.

V podstate hovoríte, že automobilky si všetko zodpovedne plnia, ale štáty EÚ iba málo a Slovensko vôbec. Je to tak?

Áno. A treba dodať, že tu nie je žiadny diktát Bruselu, ani žiadna „zlá EÚ“, ktorá nám ide zakazovať spaľovacie motory. EÚ sa na tom dohodla pred mnohými rokmi. Za prijatie hlasovali aj naši politici a poslanci v Európskom parlamente. Ale ak sa nebudú plniť dohodnuté medzníky a plány na 20-ročnom horizonte, neviem, ako zareaguje EÚ.

Pozrime sa iba na Slovensko. Kritizujete vlády, že nerobia dosť pre to, aby sa tieto ciele naplnili. Čo mali teda slovenské vlády urobiť a neurobili to?

Nechcem pôsobiť ako „kritik“ vlád. To, o čom hovorím, je nastavenie zrkadla a v tomto zrkadle uvidíme, ako na tom sme. Pozrime sa iba na prvú etapu do roku 2025 – zvýšiť podiel nízko- a bezemisných vozidiel na nových registráciách na 15 percent. Keď hovoríme o týchto vozidlách, máme na mysli v podstate elektrické vozidlá. 15 percent EÚ nedelí na regióny, berie sa ako jeden spoločný trh. Máme krajiny, ktoré ťahajú tento podiel nahor, a krajiny, ktoré zaostávajú. Slovensko zaostáva a náš príspevok je menší ako 1,8 %.

Čiže Slovensko nemusí mať 15 percent „čistých“ vozidiel, keď budú mať trebárs Nemci a Holanďania tento podiel oveľa vyšší?

Áno, aj takto sa môžeme na ciele EÚ pozrieť. Môžeme sa „alibisticky“ zviezť na chrbte iných členských štátov. Na Slovensku sme spustili dve podpory na nákup elektrických vozidiel. Paralelne sa využili zdroje z EÚ na vybudovanie infraštruktúry. Dnes máme zhruba 1500 až 1600 nabíjacích bodov. Z veľkej časti sa však nachádzajú v mestách a nákupných strediskách. Napríklad najväčšie sídlisko na Slovensku – Petržalka – tam by ste nabíjací bod hľadali mimoriadne ťažko.

Čo spravilo Slovensko, si ilustrujme na číslach. Podiel novozaregistrovaných elektrických áut v celej EÚ je za rok 2022 na úrovni 12 percent. Ďalších 8 percent je plug-in hybridných vozidiel. Čiže dokopy nejakých 20 percent patrí do skupiny elektrických či s istou mierou nízkoemisných vozidiel.



Foto: Ľuboš Pilc

Výkonný viceprezident Zväzu automobilového priemyslu SR Pavol Prepiak.

U nás je ale tento podiel na úrovni približne 1,7 percenta elektrických vozidiel a približne 1,8 % plug-in hybridných vozidiel. To je nejakých 1200 až 1300 elektrických vozidiel ročne a zhruba rovnako sme na tom s plug-in hybridnými vozidlami. Každý rok na Slovensku zaregistrujeme približne 90-tisíc nových vozidiel, ďalších 8-tisíc je ľahkých úžitkových vozidiel. A ak by sme aj my pristúpili zodpovedne k plánom EÚ, každoročne by sme museli zaregistrovať približne 15-tisíc elektrických vozidiel.

Ak by sme chceli plniť ciele EÚ, tak by sme mali zaregistrovať asi 15-krát viac nových elektrických vozidiel?

Áno. Je to nejakých 10- až 12-krát viac ako sú údaje za posledné dva roky. Takže matematicky o jeden rád zaostávame.

Prečo teda zaostávame?

Prechod na elektromobilitu nie je o jednom „zákone“ alebo „revolúcii“. EÚ navrhla a politici schválili 20-ročný proces prechodu. Tento proces znamená kombináciu množstva malých, ale dôležitých krokov. Prijali sme ambiciózny akčný plán rozvoja elektromobility s 15 opatreniami. Tie tvorili také puzzle, teda koherentný plán, ako podporiť prechod na elektromobilitu. Z 15 bodov sme s prižmúrením jedného oka splnili tri body. Pol bodom je jednorazová podpora na nákup vozidiel na približne 600 vozidiel a pol bodu dávam aj občasnej podpore na budovanie infraštruktúry. Celý bod si zaslúžili zrýchlené odpisy a zelené evidenčné čísla na vozidlách.

Zelené značky boli jedným z najlacnejších marketingových nástrojov na podporu elektromobility. Aj

keď na Slovensku takýchto značiek bolo vydaných menej ako 8-tisíc, obyvatelia boli presvedčení, že ich je niekoľkonásobne viac. Ale aj tieto značky sme prednedávnom zrušili, lebo od prvého januára tohto roku sa vydávajú nové značky a na nich zelená farba už nie je. Aj takéto rozhodnutia charakterizujú „koordinovaný“ záujem Slovenskej republiky o alternatívne palivá.

Ktorý z týchto 15 bodov má najväčšiu prioritu a vlády ho nenaplnili?

To je ako hľadať odpoveď na otázku, čo bola najdôležitejšia prísada vo výbornom guláši... všetky spolu urobili chutné jedlo. Zväz automobilového priemyslu spolu s partnermi z Asociácie leasingových spoločností a Slovenskej asociácie pre elektromobilitu pripravil balík podporných krokov s minimálnym vplyvom na štátny rozpočet a s podporou európskych peňazí. Rozdelili sme tento balík na podporu infraštruktúry aj na podporu nákupu elektromobilov. Najlepšia pomoc pre fyzické osoby sa ukázala cez stratégiu dotácií, netreba vymýšľať koleso, toto funguje aj v iných štátoch EÚ. Pre firmy je dobrá cesta vo forme úľav, resp. daňových odpisov. Žiaľ, s výnimkou jediného opatrenia – zmenou registračných poplatkov, pri ktorých sa zvýhodnili nové vozidlá voči starým – sme po dvoch rokoch príliš nepostúpili. Skôr by som povedal, že prešlapujeme na mieste... Toto jedno malé opatrenie v prospech ekologickejšej mobility sa presadilo po takmer piatich rokoch, zaviazali sme sa ho prijať na jar 2018, a aj to len vďaka poslaneckej iniciatíve.

Kde a kedy sa za posledné roky postavili politici pred ľudí a k téme zmeny fosílnych palív povedali: máme pred sebou roky práce, zaplatíme to všetci, všetci chceme žiť v čistejšom prostredí? Slovensku chodia upozornenia, dostávame infringementy a pokuty z EÚ. Keď takáto situácia nastane, tak vtedy rýchlo v parlamente prijímame a meníme zákony. A na toto sme si tu zvykli pomaly ako na štandard. V Bruseli naši politici a poslanci hlasujú za a po príchode domov veľakrát tí istí ľudia proti prijatým európskym normám protestujú.

Z toho, čo hovoríte, mi vychádza, že do roku 2035 prechod na bezemisné vozidlá nestihneme.

Do 2035 je ešte ďaleko, skúsím však vysvetliť najprv rok 2025. Keď sa pozrieme na Slovensko, za bežný mesiac zaregistrujeme približne 8- až 9-tisíc nových vozidiel do 3,5 tony. Aby sme splnili cieľ na rok 2025, potrebujeme z tohto množstva zaregistrovať 1200 až 1500 elektrických vozidiel a plug-in hybridných vozidiel. Pričom v súčasnosti ich mesačne registrujeme do 200. Z tohto pohľadu je cieľ do roku 2025 nedosiahnuteľný.

Kde vedľa automobilky spraviť ešte viac, aby sa to stihlo?

Ak budú v triede dvaja žiaci, jeden napíše písomku na jednotku a druhý za päť, znamená to, že priemerná známka v triede je trojka. Pôjdeme sa spýtať jednotkára, ako môže lepšie napísať písomku, aby zlepšil priemer triedy? Automobilky ponúkli výrobky podľa všetkých noriem. To bola naša úloha. Ak sa majú ciele splniť, musí si začať robiť domáce úlohy aj štát.

Po roku 2035 by sa ale mohlo jazdiť na takzvané syntetické palivá. Čo si máme pod tým predstaviť?

Treba sa na to pozrieť zo širšieho kontextu. Dlhodobý cieľ je znižovať emisie. Na druhej strane treba povedať, že emisie, napríklad CO₂, budeme vždy vytvárať. Či už v poľnohospodárstve alebo aj ako dôsledok dýchania. Tak isto aj emisie pevných častíc vzniknú obyčajnou prechádzkou, pri ktorej rozvírime prach. Takže emisie tu budú ako normálny stav.

Európa si však stanovila aj ďalší cieľ, a tým je uhlíkovo neutrálna (CO₂) Európa do roku 2050. To znamená, že ak nejakým procesom CO₂ vyprodukuje, iným procesom ho musíme stiahnuť

z obehu. Už dnes pôsobia vo svete firmy, ktoré tento uhlík budú sťahovať z ovzdušia. Toto nakoniec robí aj príroda. A tu nastupuje možnosť tzv. neutrálnych riešení. Cesta syntetických palív je jednou z nich. Uhlík na výrobu uhľovodíkového paliva sa použije z tých zdrojov uhlíka, ktoré už okolo seba máme. Napríklad vzdušný CO₂. Ale táto cesta je ešte v plienkach a uvidíme, či to bude aj komerčne a technologicky životaschopné riešenie. Za seba osobne však kvitujem, že sa otvorila možnosť technologickej neutrality v pohonoch áut aj po roku 2035. Európa vo viac ak 100-ročnej histórii automobilov bola vždy liahňou nápadov a myšlienok. Nezaslúži si, aby sme ju držali medzi politicky motivovanými mantinelmi.

Čiže nové autá by so syntetickým palivom po roku 2035 vypúšťali emisie, ale uhlík na výrobu paliva bude „neutrálny“. Budú existovať firmy, ktoré ho budú z obehu sťahovať späť?

Teoreticky by to tak mohlo fungovať. Je to niečo ako kolobeh vody v prírode. Dnes sa javí syntetické uhľovodíkové palivo ako mimoriadne drahé riešenie a komerčne neúspešné. Nemusí to byť však nevyhnutne tekuté palivo. Môže ísť aj o palivo v plynnom stave, podobne ako sa dnes už jazdí na CNG či LPG. Uvidíme, aké nápady prídu.

Kto bude financovať tieto firmy, ktoré budú sťahovať emisie zo syntetických palív?

Automobilky to určite nebudú niešť na svojich pleciach. Určite prídu noví hráči, prípadne firmy z dnešného petrochemického priemyslu. Myslím si, že celkovo vznikne veľký tlak dať dohromady syntetický uhľovodík. On totiž nie je iba v palive. Ide aj do iných častí chemického priemyslu. Do roku 2050 predpokladám v Európe naozaj veľmi dynamický technologický vývoj. Nechceme ďalšiu produkciu uhlíka z fosílnych palív, tak inak ako recykláciou z už existujúcich zdrojov ho nebudeme vedieť získať.

Ako si máme predstaviť vozidlo na syntetické palivo, ako to bude fungovať?

Samotné syntetické uhľovodíkové palivo je v podstate totožné s dnešnými palivami – či už tekutými ako benzín či nafta alebo plynnými. Či však naozaj vznikne a rozšíri sa komerčne, si teraz netrúfne odhadnúť. Táto vec je taká nová, že treba počkať. Ale aj po roku 2035 budú existovať klasické benzínové pumpy, na ktorých budete môcť tankovať benzín či naftu. Vozidlá so súčasnými spaľovacími motormi sa po roku 2035 nestratia, bude trvať nejaký čas, kým skončí životnosť všetkých existujúcich áut so spaľovacími motormi.

V celej Európe máme asi 250 miliónov osobných áut a ďalších 40 až 50 miliónov úžitkových áut, nákladných a autobusov. Ročne všetky štáty EÚ spoločne zaregistrujú asi 12 až 14 miliónov nových vozidiel. Po roku 2035 ubehne ešte ďalších 20 až 30 rokov, až uplynie životnosť všetkých áut so spaľovacími motormi. Ak by automobilky prišli po roku 2035 s novými autami so spaľovacím motorom, tak by mali obmedzenie iba na používanie so syntetickým palivom. Ale ako bude presne vyzeráť a ako budú vyzeráť pumpy, to si v tejto chvíli neviem predstaviť.

Ako je možné, že si to neviete predstaviť? Ved' to by malo nastať už o 12 rokov.

Čisto teoreticky, ak by syntetické palivo bolo tekuté, tak pravdepodobne by bolo veľmi podobné ako súčasný benzín, akurát by bolo uhlíkovo neutrálne. Ak by bolo plynné, tak niečo ako dnešné LPG.

Kolko by stálo také palivo?

Iba pred zhruba tromi týždňami sa skončili jednania za zatvorenými dverami na úrovni EÚ a Nemecka a vy sa ma pýtate, koľko bude stáť také palivo? Dobrá otázka, ale naozaj neviem. V médiách sa objavili nejaké odhady cien, všetky vychádzajú z dnešných skúseností a sú násobne vyššie, ako je

súčasná cena benzínu a nafty. Čisto teoreticky toto riešenie je možné, ale musí byť aj komerčne udržateľné. Nemôže byť desaťkrát drahšie ako súčasný benzín.

Aké alternatívne palivá sú ešte v hre? Vodík, elektrické baterky alebo nejaký druh syntetického paliva?

Áno, v súčasnosti prebieha vývoj na všetkých týchto frontoch. Hľadajú sa lacnejšie riešenia pre batérie, napríklad náhrada lítia. Z Japonska som zachytil aj testovanie spaľovacieho motora na vodík. Takže nie technológia na vodík a palivový článok, ale spaľovanie. Ak politicky nezavrieme dvere alternatívnym technológiám, bude najbližších 10 rokov technologicky veľmi zaujímavých.

Vypočujte si podcast k téme s motoristickým novinárom Vašom Lipavským:

Európska komisia (EK) prišla s návrhom novej emisnej normy Euro 7. Navrhla, aby platila onedlho, o dva roky. Sú na ňu automobilky pripravené?

Je to mimoriadne zlý návrh zo strany EK a „podraz“ zo strany legislatívcov na európskej úrovni. Návrh emisnej normy Euro 7 je návrh Európskej komisie a obsahuje v podstate dva a pol oblasti, v ktorých sa niečo s emisiami plánuje urobiť. Prvou sú emisie zo spaľovacích motorov. Dávno hovoríme, že koniec spaľovacích motorov príde v roku 2035, navyše aj samotné automobilky ohlásili koniec spaľovacích motorov a prejdú na iné typy pohonov. Čiže ešte viac regulovať túto oblasť na posledných desať rokov života považujeme za mimoriadne zlý nápad. Odlahčene poviem, že Európska únia nám stanovila súčasnou prísnu normou Euro 6e, že pobežíme sto metrov najviac za 11 sekúnd. Dnes to beháme tesne pod 11 sekúnd a splnili sme hranicu normy EÚ. No nová norma Euro 7 stanovuje také podmienky, že už nebeháme v hale pod strechou na tartane a s tretrami, ale pôjdeme do kopca, bosí, v protivetre a v mínus dvadsaťstupňových mrazoch. Samozrejme pod 11 sekúnd. Naozaj nevieme, ako to máme rozumne technicky splniť.

Európske združenie výrobcov automobilov varuje, že táto norma predraží vozidlá o tisíc až dvetisíc eur. Pričom tie odhady sa líšia, niektoré iné prepočty hovoria o zdražení desiatok či maximálne stoviek eur. Nestojí toto zdraženie áut za to, že pokročíme v boji proti klimateckej kríze?

Dvetisíc eur je spodná hranica zdraženia. Druhá podstatná časť pri autách je dostatok času, aby sme nové technické riešenia otestovali. Automobilky nepredávajú autá tak ako paradajky. Keď odídete zo showroomu, tak na druhý deň už nepreberieme záruku na zhnitú paradajku. Auto má splniť parametre na mnoho ďalších rokov. Aj ďalšie sprísnenie v norme Euro 7 je, aby auto plnilo emisné parametre najmenej 10 rokov a 200-tisíc kilometrov. Zákazníci by asi neboli veľmi spokojní, keď ich zaviažeme, že hocikedy na zavolanie musia prísť do servisu a vymieňať si rôzne komponenty za stovky či tisícky eur, a to iba preto, že sme ich nemali čas vymyslieť a otestovať životnosť 10 rokov. Toto všetko sa robí mimoriadne rýchlo. Auto je stroj, ktorý sa hýbe, mnoho vecí musíme dimenzovať na mimoriadne situácie. Nemôžeme porovnávať auto s mobilným telefónom. Priemerný vek auta na Slovensku je takmer 15 rokov. Kolko je priemerný vek mobilu či chladničky?

Nechajme cenu áut bokom, dala by sa táto norma zaviesť do praxe?

Technické riešenia existujú. Ale s týmito rizikami, ktoré som spomínal. Preto ja často hovorím, že sú to teoretické a laboratórne riešenia. A tie dostať do testovania, urobiť korekcie a nakoniec spustiť reálnu produkciu, to je úplne iná šálka kávy.

Ak dôjde k situácii, že v aute treba kvôli emisiám vymeniť po dvoch rokoch či po 50- či 100-tisíc kilometroch nejaké dôležité riadiace čidlo a takáto výmena bude stáť tisíc eur, tak si poklepete po

čele a opýtate sa v automobilke, či sú normálni. S týmito nákladmi zákazník určite nepočíta. Preto sa investícia do Euro 7 normy automobilkám nemusí vyplatiť, lebo ľudia takéto autá jednoducho nemusia chcieť kúpiť. Ak nové, radšej siahnu po elektromobiloch. Odpoveď automobiliek je, že táto norma je v oblasti emisií zo spaľovacích motorov zlá, lebo emisie, ktoré vyžaduje norma Euro 6a, sú už aj tak technicky na hrane. Pokiaľ ľudia budú pre túto novú normu dlhšie používať staré autá, tak môžeme skončiť s oveľa horšími emisiami v ovzduší. Ako sa hovorí, „z vaničky sme vyliali aj dieťaťko, aj vodu...a neviem, či sme tú vaničku aj celú nerozbili.“

Aké súčiastky by sa museli do áut namontovať, aby sa splnila norma 7 a prečo by boli drahé?

So spaľovacími motormi to bude množstvo rôznych snímačov, ale napríklad aj „predhrievanie“ systémov, aby motor nezačal pracovať v tzv. studenom režime. Veľmi veľa ďalšieho riadenia a monitorovania. Druhá časť emisnej normy Euro 7 je o emisiách pevných častíc. To sú otery pneumatík či otery brzd. Zvolilo sa politické kritérium, že pneumatiky po najazdených niekoľko tisíc kilometroch sa nemôžu opotrebovať o hmotnosť viac ako tri gramy. Ide o to, aby sa tie malé drobné otery nedostávali do ovzdušia vo forme tzv. emisií pevných častíc. V skutočnosti sú to politické ciele, ale my potrebujeme inžinierske riešenia. Ako budeme merať takúto skúšku? To zatiaľ nevieme. Nevieme, prečo máme opotrebenie pneumatiky riešiť ako skúšku auta, keď pneumatika má svoju vlastnú skúšku a tú vykonávajú výrobcovia pneumatík? Musíme začať robiť čiastkové testy novovyrobených áut, lenže nevieme ako a tie testy sa neskončia do dvoch rokov.



Foto: Ľuboš Pilc

Výkonný viceprezident Zväzu automobilového priemyslu SR Pavol Prepiak.

Posledná „pol oblasť“ sa týka sprísnenia monitorovania produkovaných emisií tzv. OBD (on board diagnostic/monitoring – pozn. red.). Auto bude stále kontrolovať emisie spaľované z motora a v prípade, že sa hranica prekročí, tak návrh je taký, že systém oznámi vodičovi, že musí ísť do servisu

a dovolí mu najazdiť iba niekoľko ďalších kilometrov. V realite sa môže stať to, že niekto naštartuje motor v mínus dvadsaťstupňovej zime a systém mu nameria nebezpečnú úroveň emisií a pošle ho do servisu. Motor stačilo zohriať a o pár sekúnd je už všetko v poriadku. Samozrejme, s rastúcim počtom snímačov a elektroniky rastie aj možnosť poruchy a to ešte nehovorím o tom, že správnosť systému musíme garantovať na 10 rokov. Ale na jeho vytvorenie a otestovanie máme dva roky. Zdá sa mi, že soudruzi z NDR udelali niekde chybu.

V akom štádiu schvaľovania je Euro 7?

Euro 7 navrhla Európska komisia. Teraz o tom debatuje s Európskym parlamentom a Radou EÚ. Tieto tri inštitúcie ju musia schváliť. Pozícia Slovenska je, že nesúhlasíme s nastavením termínov. V roku 2025 je nemožné dosiahnuť platnosť normy. Ak bude známy proces skúšky, tak potom sme navrhli, aby uplynuli tri roky, odkedy začne platiť nové pravidlo. My dnes ešte nevieme, ako budeme niektoré veci merať.

Sú čínske automobilky hrozbou pre európske automobilky?

Čínske autá musia plniť európske emisné normy. Čína dnes vyrába veľké množstvo elektrických áut s vlastnými, čínskymi značkami. Majú aj mnohé závody spoločných podnikov so zahraničnými značkami na spaľovacie motory. Čína sa pred mnohými rokmi rozhodla postaviť cestnú mobilitu tak, aby primárne nevyužívala fosílnu palivú. Mimoriadne zainvestovala do elektromobility a dnes patrí k špičke. Či už vo výrobe batérií, motorov, riadenia, ale aj ďalších technológií spojených s výrobou elektromobilov.

Tieto technológie si Čína vyvinula sama alebo ich okopírovala od európskych či amerických automobiliek?

Jeden a polmiliardová Čína dnes ročne zaregistruje 30 miliónov vozidiel. Oproti Európe je to 2 a polnásobne väčší trh. Čo Čína kopíruje v technológiach, neviem posúdiť tak, aby som hovoril so 100-percentnou istotou. Vidíme však na výrobkoch najmä „dizajnové“ kopírovanie. Treba povedať, že Čína má vlastný výskum a vývoj. Má aj svoj veľký trh, na ktorom testuje tieto technológie. A nie len posledné mesiace. Elektromobilita je tam reálne 15 rokov.

Je európsky trh pre Číňanov zaujímavý?

Európa je zaujímavý a bohatý trh pre každého.

Boli ste v nejakom čínskom automobilovom závode?

Osobne nie. To, čo viem od kolegov, je, že každý významný automobilový závod môžeme z technologického hľadiska a spôsobu výroby porovnať so závodmi v Európe.

Aké čínske značky a modely by mohli preraziť na európskych cestách?

Nebudem robiť PR žiadnej značke. Z pohľadu trendov v Európe sú to modely hlavne v kategórii SUV, teda športovo-úžitkových vozidiel.

Aké drahé sú takéto čínske vozidlá, sú lacnejšie ako európske modely?

Cenovo sú na približne rovnakej úrovni. „Lacnú Čínu“ pri autách vyrobených v Číne, ale pre Európu a podľa európskych noriem určite nehládajte.

Zrejme majú menšie náklady na pracovnú silu, prečo potom nie sú lacnejšie ako európske modely?

Cena je tvorená súborom mnohých kritérií a marketingovou stratégiou. Ak by sme teoretizovali o nákladoch, tak Čína má drahšiu dopravu k európskemu zákazníkovi ako bežný európsky výrobca. Ale zareagujem inak. Prečo by mali Číňania ponúkať nižšiu cenu svojich áut a to pod európske ceny? Čína neprichádza na EÚ trh s takzvanými „lacňákmi“. Taktiku, ktorú pri vstupe na európsky trh zvolili, vidno najmä v severských štátoch. Prišli s kvalitou a počkajú si na prichádzajúcich zákazníkov. Čína nerobí svoju politiku z pondelka do stredy, plánujú na dlhé roky dopredu.

Čo robí Čína inak?

Neprepadla pocitu, že produkovať sa má „niekde inde“. V Európe si musíme uvedomiť, že veci treba produkovať a nie iba čakať, že si vyrobený tovar od niekoho kúpime. Ak nezasejeme, nepolievame, nebudeme mať čo žať. Čína dnes drží svetovú kontrolu nad mnohými surovinami, ktoré sú potrebné na výrobu batérií do elektromobilov. Európa po roku 2035 povoľuje registrovať iba bezemisné autá, čo dnes znamená výhradne elektrické autá. To je nejakých 13 až 14 miliónov vozidiel za rok a na to nie sme schopní vyprodukovať batérie. Budeme odkázaní na dovoz z mimoeurópskych zdrojov. A tu sa zhodujem s názorom viacerých ľudí z brandže, ktorí sa pýtajú, prečo by nám Čína, ale aj USA mali dodávať baterky, keď nám môžu na tú baterku „primontovať“ aj štyri kolesá a karosériu?

Potrebuje sa vrátiť k produkcii, na Slovensku by bolo veľmi prospešné, aby sme dokázali prilákať investora na výrobu batérií. Nielen ich skladania z dodaných článkov zo zahraničia. Na to potrebujeme gigafabriky, kde to trochu zjednoduším, na jednej strane príde vagón so surovinami a na druhej strane vyjdú z nej malé články, ktoré sa potom skladajú do väčších blokov a konštrukcií pre jednotlivé modely vozidiel. Keď nebudeme mať vplyv na túto primárnu výrobu a budeme mať iba finalizáciu – teda skladanie rôznych častí vozidla, čo sa dnes deje v slovenských štyroch automobilkách – môže sa stať, že v budúcnosti, pri možnej redukcii výrobných kapacít sa materské koncerny rozhodnú pritiahnuť finálne skladanie vozidiel bližšie k výrobe bateriek ako naopak, baterky ťahať k finalizujúcim výrobcam. Ak to máme blízko a pokope, tak sme v relatívnom bezpečí a Slovensko si môže udržať pozíciu, že tu vieme aj finálne vyrobiť vozidlo, produkovať kľúčové komponenty a čiastočne robiť v nových oblastiach vývoj a výskum. Maďari, Poliaci aj Česi už majú baterkáreň alebo sú v ponukách pre investorov o krok pred nami.

U nás by ju mohol postaviť Volkswagen, no najnovšie informácie naznačujú, že ju postaví zrejme v USA. Kde bude nakoniec stáť?

Ponuky, ktoré dávala slovenská vláda, sa zatiaľ nestretli so záujmom investorov, čím nehovorím, že je to chyba vlády. Naopak, Spojené štáty americké pripravili zdroje na to, aby k nim investície prišli. Kým v USA získate súhlas a dohody na čerpanie takýchto zdrojov v priebehu dní, v Európe na to potrebujete mesiace až roky. To nám nenahráva v svetovom konkurenčnom prostredí...

Kde nakoniec baterkáreň Volkswagenu skončí?

Podľa informácií, ktorými disponujem, zatiaľ nepadlo finálne rozhodnutie. Rokuje sa aj o správnom čase na nábeh fabriky. No poznajúc zdĺhavé procesy na Slovensku sa veľakrát stáva, že pravá ruka nevie, čo robí ľavá ruka, nemáme najlepšiu rokovaciu pozíciu.

Aj na Slovensku sa presadzuje trend SUV vozidiel. Každé druhé až tretie novo predané auto je tohto typu. Síce sú väčšie a pohodlnejšie, no aj v priemere produkujú viac emisií. Ako sa

pozeráte na tento trend?

Automobilky nie sú sociálni projektanti, my reagujeme na potreby ľudí. A tie sú také, že populácia starne, na Slovensku budeme mať onedlho veľkú populáciu ľudí nad 60 rokov. A týmto ľuďom sa oveľa ľahšie bude nasadať do vyšších áut, budú mať z nich lepší výhľad ako aj pocit väčšej bezpečnosti. Navyše, dajú sa použiť aj pre väčšie rodiny alebo potreby ľudí na dedine, jazdu po nespevnených cestách alebo potiahnuť naložený vozík.

Niektoré SUV nemajú väčší objem kufrov ako niektoré modely combi. Nie sú SUV iba marketingový drahý trend?

Nie. SUV kombinuje viacero užitočných vlastností a ľudia na to pozitívne reagujú.

Nie sú zbytočne predražené?

Každá automobilka má svoju marketingovú stratégiu a cenotvorbu. Určuje si cenu na základe nákladov a aj schopnosti svojich zákazníkov. Dúfam, že už nikdy nezažijem situáciu pred rokom 1989, keď na cenu výrobkov, ale aj ich dostupnosť malo zásadný vplyv politbyro.

Nie je Slovensko závislé od automobilového sektora a nemôže to byť hrozba do budúcnosti?

Možno nebudete veriť, ale automobilový priemysel bol ten, ktorý kritizoval, že sa na Slovensku netvorí aj iný silný priemysel alebo oblasť tvorby hrubého domáceho produktu. Ale Slovensko asi nie je pre ďalšie odvetvia atraktívne. Prečo je to tak, to nechám teraz bokom.

Takisto hovoriť o finalizujúcich závodoch ako o lacných montážnych dielnach neplatí najmenej 15 rokov. Už dávno nemáme ani lacnú pracovnú silu, pod nami sú Španieli či Portugalci a na krk dýchame susedným krajinám. Ako krajina potrebujeme prilákať nových investorov a dať im atraktívne prostredie na to, aby tu podnikali. My sa dnes vieme dohodnúť aj s našou protistranou s odborármi. No problémom je prístup krajiny, ktorá nevytvára také atraktívne podmienky a podnikateľské prostredie, ako sa to deje v iných krajinách Európy alebo v poslednom čase aj za Atlantikom.

Čiže nehrozí, že by niektorá zo štyroch automobiliek odsunula výrobu zo Slovenska do nejakej lacnejšej krajiny?

V súčasnosti máme takú situáciu, že pri troch zo štyroch automobiliek vieme, že majú pripravené produkčné kapacity na ďalších 7 rokov. A na takomto horizonte sa aj rozhoduje, čo budú robiť ďalej. To je pozitívna správa. No potom je tu aj hrozba ako napríklad norma Euro 7. Ak by sa zaviedla, materská automobilka môže potom povedať, žiaľ, chceli sme tu vyrábať, ale produkciu nám zastavila norma Euro 7. Svoju rolu tu zohráva aj postoj budúcich vlád, aké prostredie tu budú vytvárať.

No každý náš automobilový závod má výborné postavenia v materských koncernoch. Každý z nich má svoje exkluzívne výhody, či už ide o Kiu, Volskwagen, Stellantis či Jaguar. Všetky štyri vedia hrať s dobrými slovenskými kartami. A keď im vlády budú vedieť pomôcť – trebárs aj so spomínanou baterkárňou – budú tu vedieť fungovať ešte mnoho rokov.

Pavol Prepiak



Foto: Ľuboš Pilc

Výkonný viceprezident Zväzu automobilového priemyslu SR Pavol Prepiak.

Od roku 1990 do roku 2018 pracoval pre viaceré nadnárodné automobilové spoločnosti na Slovensku a v zahraničí. Od roku 2018 je výkonným viceprezidentom Zväzu automobilového priemyslu SR a jeho druhým štatutárom, je členom výkonného výboru Asociácie priemyselných zväzov a dopravy. Celoživotne pôsobí v oblasti technickej a environmentálnej legislatívy vozidiel.

[ZDROJ](#)