

S KONCEM NĚMECKÝCH DOTACÍ E-AUT SE SMRÁKÁ I NAD KONCEPTEM NÁSILNÉ ELEKTROMOBILITY V EU

- CZ24 News | 23. prosince 2023

NĚMECKO: Německo, vůdčí země přechodu na světlé zelené zítřky, narazila. Došly dotační peníze. S tím současně nastává soumrak násilně prosazované elektromobily v celé Evropské unii.

Každé třetí plně elektrické auto (BEV) se dosud v zemích Evropské unie prodávalo v Německu. Typicky si ho kupovaly bohatší rodiny jako 2. či 3. vůz do rodiny a samozřejmě také firmy plnící si ideologické podmínky zelené udržitelnosti. Bonus k pořízení nového BEV mohl dosáhnout až 6750 eur (165 tisíc Kč). Z toho stát poskytl 4500 eur, o zbytek se dělili automobilky a jejich dealeri. Pro lepší porozumění: státní dotace jsou peníze jiných daňových poplatníků, často i velmi chudých lidí, kteří z rozhodnutí své vlády nedobrovolně přispívají na snížení cen e-aut. Opatření ministerstvo hospodářství a ochrany klimatu ovládané nejzelenějším ministrem berlínského kabinetu Robertem Habeckem tento krok oznámilo velmi překvapivě o víkendu s okamžitou platností od pondělí 18. prosince. Zvýšení emisních daní od ledna 2024 na benzín, naftu, bydlení a letecký petrolej na vnitrostátní lety bude následovat.

Od zavedení tzv. ekologického bonusu v létě 2016 ještě koaliční vládou kancléřky Angely Merkelové (CDU) a jejího tehdejšího ministra financí Olafa Scholze (SPD) německý stát dosud zadotoval nákup 2,23 milionu e-vozidel (statistika do 1. prosince 2023). Z toho bylo 1,43 milionu čistě elektrických aut a téměř 805 tisíc plug-in hybridů, jejichž dotační podpora ovšem skončila již v lednu 2023. Celkem německá vláda na podporu e-mobility utratila přes 10 miliard eur (cca 250 miliard korun). Kdo si chce o historii této podpory přečíst více, může na webu [německého autoklubu ADAC](#). I hodně prozelená současná vláda kancléře Olafa Scholze musela ukončit podporu elektromobility a snížit i podporu fotovoltaiky, poté, co jí německý ústavní soud zakázal využít 60 miliard eur (takřka 1,5 bilionu Kč) převedených z rozpočtu na řešení pandemických problémů právě do klimatického fondu. Německý stát za posledních 11 měsíců na dotacích na eauta vyplatil 2,4 miliardy eur (asi 60 mld. Kč).

Německé prodeje elektrických aut hnaných dotacemi po jejich bleskovém ukončení tak letos očividně zůstanou na úrovni 470 000 BEV prodaných v roce 2022 a loňský 14% podíl BEV na všech prodejkách nových vozů letos stoupl až na 18 %, což zřejmě nebude pokračovat. Navzdory ujišťování německých politiků v čele s kancléřem Olafem Scholzem, že pro Německo je nadále cílem mít v roce 2030 na trhu 15 milionů plně elektrických aut, platí názor respektovaného německého deníku Handelsblatt, který trvání na plánech mohutné expanze elektromobility označil za „zcela nereálné a iluzorní“.

Již pro příští rok němečtí experti odhadují pokles prodeje e-aut nejméně o 200 tisíc, protože elektrické vozy jsou i pro střední třídu moc drahé. Například v Německu jsou do ceny 30 000 eur (asi 740 000 Kč) ke koupi jen tři elektrická miniauta Dacia, Fiat a Renault. Elektrická auta osobující si nárok na označení za plnohodnotný rodinný automobil stojí 45 000 eur (1,1 milionu Kč) a i mnohem více. Na to už reagovaly některé automobilky. Koncern Stellantis zahrnující značky Peugeot, Opel, Fiat a Jeep uvedl hned 18. prosince, že do konce roku zákazníkům zelený bonus až do výše 6750 eur na zakoupené elektrické vozy ze svých marží uhradí. A na vozy, jež si u něj koupí soukromí majitelé a zaregistrují do 29. února 2024, dá slevu ve výši 4500 eur původně uvažovaného sníženého bonusu po 1. lednu příštího roku. Podobně chce svou klientelu u elektromobilů motivovat k další koupi do konce

roku značka Mercedes. Na skladech je holt příliš mnoho neprodaných BEV.

EU, která se potýká s prudce rostoucí konkurencí aut z Číny, si s trpkostí musí uvědomovat, že ustoupila zelené ideologii bruselských i národních politiků a s auty na baterky vsadila na špatného koně. I když ještě křeče násilné elektromobility pokračují ve Francii a v některých dalších zemích EU. Kupci elektromobilů mohou ve Francii získat podporu 5000 eur (chudé rodiny až 7000 eur), ovšem nově to nesmí být právě auta vyrobená v Číně, což se týká i vozů Tesla Model 3 či cenově dostupnější Dacie Spring. Zelený bonus ve výši 5000 eur (123 000 Kč) a dokonce pro chudé rodiny 7000 eur (172 000 Kč) byl původně určen pro všechny elektromobily bez rozdílu. A protože čínský podíl na prodejkách už ve Francii dosáhl třetiny, vláda v Paříži šlápla na brzdu. Francouzská vláda těmito dotacemi vlastně zachraňuje svůj autoprůmysl a zaměstnanost. I česká vláda chce podnikatelům 2 mld. korun zadotovat nákup asi 4 000 BEV. Pokud ovšem nebude 100% zájem, místo peněz z Bruselu půjdou na BEV peníze z rozpočtu ČR. Německé rozhodnutí skoncovat s podporou elektromobility je noční můrou dokonce pro celý evropský automobilový průmysl včetně 100% dcery koncernu VW Škoda Auto, která byla dosud nejúspěšnějším dovozcem do Německa včetně dobře prodávaného plně elektrického modelu Enyaq. Jak mají naplánovat výrobci i dodavatelé budoucí produkci, když elektromobilům očividně docházejí zákazníci? Přitom ale dobře vědí, že poptávka bude nižší nejen kvůli chybějícím dotacím, ale také v důsledku pokračující hospodářské recese, která v Německu (a zákonitě také v jeho „subdodavateli“ Česku) dle předních německých národohospodářských institucí přetrvá i příští rok. Automobilky v Evropě i v USA začínají tedy masivně šetřit, zpomalovat nadsazené plány elektromobility a také propouštět. Etalon elektromobility Tesla se s pohledem na plné sklady aut pustil do cenové války s rizikem likvidace loajality naštvaných zákazníků. VW slibuje, že „za pár let“ bude mít elektroauta za cenu nižší než půl milionu korun, hledá pro levnější výrobu hlavně baterii spojení i u konkurenčního Renaultu a touto komunikací bossové automobilek sami nesmyslně odrazují klienty od koupě stávajících modelů. Zatím se šetří spíše formou nenáhrady přirozené fluktuace a odchodu do důchodů a rušením pracovních smluv s dobou určitou. Pokud se situace nezlepší, pak nastoupí tvrdý princip zachování produktivity: snížení personálu. Propuštění zaměstnanci z dobře placených pozic v autoprůmyslu jsou samozřejmě také voliči, kteří budou nepochybně k dosavadním plánům zelené tranzice včetně elektromobility velmi kritičtí.

Šéf koncernu Stellantis Carlos Tavares se nechal slyšet, že je třeba začít diskutovat o smysluplnosti dosud platného zákazu výroby a prodeje aut se spalovacími motory v EU od roku 2035. Je to „čirý dogmatismus,“ řekl Tavares a upozornil, že po potřebné diskusi se leccos může změnit nejen po volbách do Evropského parlamentu v červnu 2024, ale také po prezidentských volbách v USA. Přitom experti upozorňují, že eurounijní zelená ideologie hnaná Německem nikde jinde na světě nepřišla s tak kategorickými termíny a zákazy jako EU ještě pod praporem tehdejšího mocného místopředsedy Evropské komise Franse Timmermanse. Jeho původně tvrdá emisní norma Euro 7 ovšem nyní po schválení Evropským parlamentem byla zmírněna jako obsahově, tak časovými termíny prakticky na roveň předchozí normy Euro 6 s tím, že nově budou muset automobilky zachytávat částice vzniklé brzděním a otěrem pneumatik. To je ovšem největším problémem právě pro elektromobily, zatížené nadměrně půltunovou i ještě těžší baterií.

Nesmyslná sázka na totální elektromobilitu přitom sebrala evropskému autoprůmyslu v čele s Německem tu největší výhodu, kterou měl ve vývoji a ve výrobě špičkových automobilů se spalovacími motory. Když se řekne produkt Made in Germany, drtivá většina lidí si pod ním takřka okamžitě představí modely kvalitních aut s hvězdou, čtyřmi kruhy, znakem VW či BMW. Česko je spolu se Slovenskem závislé ekonomicky na autoprůmyslu ještě více než Německo a další země. Celý autoprůmysl tvoří 10 % HDP, čtvrtinu exportu Česka a dává práci přímo i nepřímo půl milionu lidí. To všechno je nyní zásadně ohroženo, když právě čínské firmy bez ekonomické zátěže cyklického vývoje a výroby z minulosti mohly vsadit na celkem jednoduchý elektrický pohon

BEV, dodaly jim svůj špičkový software a hravý infotainment a pro výrobu nejdražšího komponentu, baterie, si již před 20 lety strategicky zajistily všechny potřebné technologie a suroviny. Čína dnes vyrábí 77 % všech baterií pro elektromobily na světě. Návrh Evropské komise z předminulého týdne, že chce poskytnout evropským výrobcům baterií dotaci 3 miliard eur (74 mld. Kč), je jen plácnutím do vody a vyjádřením zoufalství nad hlubokým zaostáváním Evropy nad Asií. Zatímco prodej nových aut v EU za celý rok 2022 dle [dle Asociace evropských výrobců automobilů](#) s počtem 9 255 926 poklesl meziročně o 4,6 % a měl podíl na celosvětových prodejkách 14 % (z toho BEV činily 12,1 %), samotná Čína posílila prodeje o 7,6 % na 21 747 245 aut a má s 32,8 % největší a stoupající podíl na automobilovém trhu světa. Na někdejšího světového lídra USA připadá už jen 16,3 %. Podíl prodeje nových aut v Asii přesáhl loni 52% podíl ze všech prodaných nových aut ve světě v roce 2022 (66,2 milionu aut).

Vedle drahoty BEV, jimž se v posledních dvou letech cenově vyrovnaly i klasické vozy, aby z jejich cen automobilky mohly křížově financovat dosud (a kdoví kdy) nevratné investice do elektromobility, je problémem jejich nabíjení. Nejen kvůli nedostatku nabíjecích míst a časové náročnosti nabíjení, kdy propagované rychlonabíječky devastují životnost baterií. Rostoucím problémem je dostatek samotné elektřiny. I zelené Německo je převážně v zimě při nefunkčnosti svých občasných zdrojů elektřiny dominantně závislé na výrobě z emisního uhlí a plynu, když navíc ve své politicko-ideologické posedlosti vláda v Berlíně nechala letos zavřít poslední tři moderní jaderné elektrárny. Česká vláda je přitom i oficiálně papežštější než němečtí zelení věrozvěstové a chce zlikvidovat stabilní produkci z uhlí bez reálné náhrady, což může během několika příštích let odhalit problém deficitu stabilní elektřiny. Daleko horší budou následky hrozící deindustrializace ČR, nejprůmyslovější země EU. Nepochybně dává smysl pohánět elektroauta zelenou bezemisní elektřinou díky výrobě z jádra ve Francii, nebo kombinace produkce z jádra a vody ve Švédsku či z 95 % z vodních zdrojů v neunijním Norsku. Ale ve většině zemí EU má elektromobil svůj výfuk v uhelné elektrárně.

Snaha o dekarbonizace bude v podání ideologicky zatížených politiků nepochybně pokračovat. Ale autor tohoto komentáře na základě své 30leté praxe v autoprůmyslu si dovolí udělat následující prognózu. Nejpozději v roce 2026, kdy si Evropská komise dokonce sama naplánovala zhodnocení politiky přechodu na plnou elektromobilitu, bude odložen termín skončení výroby a prodeje aut se spalovacími motory, a to nejméně o 10 let na rok 2045. Pak se uvidí. Oficiálním zdůvodněním bude nutná obrana EU proti čínské expanzi: čínské značky se v roce 2022 podílely na prodeji BEV v EU téměř 4 %, zatímco před třemi lety to bylo jen 0,4 %. Dle ACEA Čína v roce 2022 vyvezla do EU 561 tisíc aut v hodnotě 9,7 miliard eur (asi 240 miliard korun). Hlavní ale bude prevence bankrotu automobilového průmyslu EU s celkem 13 miliony zaměstnanců, 7% podílem na tvorbě HDP, 400 miliardami eur (10 bilionů korun) odvedených daní ročně a s 60 miliardami eur (1,5 bilionů korun) investovaných do vědy a výzkumu, což je bezmála třetinový podíl na těchto výdajích zemí EU.

Nakonec se elektromobilita racionálně omezí na oblast, kde měla a bude mít smysl: na produkci malých městských a předměstských automobilů, kde lokálně zlepší problém emisních škodlivin. 2,5tunové koráby BEV za 1,5 a více milionu korun ztratí bez masového zájmu zákazníků smysl. Prosadí se větší technologická neutralita a velké šance zejména pro dálkovou a těžkou nákladní dopravu získá asi vodíkový pohon. Bude přitom třeba vyčkat na výsledky vědeckotechnického rozvoje, nikoli jako dosud sázet na technologie, které jsou v plenkách či dosud vůbec neexistují. A vše bude muset zarámovat dostatek stabilní elektřiny. Je příznačné, že dohoda 21 zemí na okraj konference OSN o klimatu COP28 v Dubaji, že se do roku 2050 musí ztrojnásobit současný výkon jaderných elektráren ve světě, se do závěrečného prohlášení z konference OSN nedostala. Zato se prý mají do stejného data ztrojnásobit jmenovité výkony občasných zdrojů ve světě.

Ale papírově silné soláry a větrníky, kdy odběratelé hlavně z průmyslu nemohou čekat na dostatečný

sluneční svit a potřebnou sílu větru, budou bohužel ještě dlouho hrát aktivní roli v hlavách nekompetentních politiků. Ovšem i těm nejzelenějším jako nyní v případě Německa nakonec dojdou cizí dotační peníze a energetika a zelená tranzice budou muset sesednout z ideologie fantaskně zeleně natřeného koně zpět na zem, vrátit se k principům funkční tržní ekonomiky nemrzačené dotacemi. A zejména splnit svým voličům to, co je klíčová podstata politiky: musí být sociálně únosná a respektovat obsah peněženek voličů.

AUTOR: milan Smutný