

VW prudce brzdí své nadšení z elektromobility. Co to znamená pro Škoda Auto?

- CZ24 News | 5. února 2022

NĚMECKO: Ještě před několika měsíci šéf koncernu VW Herbert Diess sám sebe předháněl s vizemi, jak zaplaví trhy novými elektromobily. Nyní s pohledem k plánovanému datu ukončení prodeje aut se spalovacími motory zatahuje ruční brzdu brzdu.

V interview pro magazín The Verge (text i podcast [zde](#)) šéf koncernu VW najednou překvapivě objevil dost široce známou skutečnost, že až na výjimky jsou elektrická auta v Evropě poháněná elektřinou vyrobenou z fosilních paliv. Diess přiznal, že „**elektromobily dávají smysl jen tehdy, pokud se nabíjejí obnovitelnou energií, která pochází z větru, slunce nebo jádra. Pokud máme země závislé na výrobě energie z uhlí, nemá tam smysl prodávat elektromobily.**“ Konkrétně jmenoval Polsko s jeho naprostou závislostí na uhlí, kdy takto poháněná e-auta jsou dle Diesse pro životní prostředí horší než benzínová. Šéf VW nezmínil, že to se samozřejmě týká i Německa, jehož podíl obnovitelných zdrojů na výrobě energie loni dokonce poklesl o 4 body na 41 %. V Evropě lze za zelené země považovat jen Norsko (vodní zdroje), Švédsko (jádro, voda a vítr), Dánsko (vítr a biomasa), Francie (jádro).

Přestože koncern VW stále sází na elektromobilitu, kdy už v roce 2035 má být v EU výroba a prodej vozů se spalovacími motory zakázána, šéf VW opatrně přiznává, že mu chybí podstatné zdroje: **Volkswagen by v Evropě podle jeho slov k dosažení alespoň 50% podílu elektromobilů potřeboval šest obřích továren na baterie (o jednu z nich usiluje spolu se Škoda Auto také česká vláda). „Tyto továrny by musely být v provozu v roce 2027, nejpozději 2028, abychom splnili cíle do roku 2030,“** upozornil Diess. Šéf VW by neměl zapomenout na fakt, že v důsledku transformace energetiky už běžného občana SRN stojí kWh elektřiny v přepočtu 10 korun, pro nabíječky elektroaut na silnicích a dálnicích až dvakrát tolik. To silně zmenšuje údajnou výhodu levného provozu e-aut. Maně se krade na mysl úvaha, zda špatné prodeje elektrických aut nesvádí šéf koncernu na „objektivní příčiny“.

I nejmenší finanční příspěvek velice pomáhá! Děkujeme!

CHCI PŘÍSPĚT

Mezitím Německo a s ním i koncern VW se probouzejí z kocoviny po prodělané opiádě z neotřesitelné víry v elektromobilitu. **Německý trh se loni meziročně propadl o 10,1 % na 2,62 milionu nových osobních aut. Ovšem ve srovnání s rokem 2019 to bylo o neskutečný milion nových aut méně.** Loni značka VW v Německu prodala meziročně o 6,8 % méně. Škoda Auto je sice nejprodávanější importní značkou v Německu, ale i tak její prodeje zde klesly loni o 17,3 %.

Automobilka Tesla loni na největším evropském trhu s prodejem přes 39.000 svých výhradně elektrických aut si meziročně polepšila o 137,9 % a svým úspěchem ještě prohlubuje vrásky na tvářích manažerů i dozorčí rady koncernu VW. A samozřejmě také odborů a zaměstnanců, protože vysoká produktivita a samozřejmě i zisky bez odborářského tlaku jako u VW na masovou zaměstnanost je v závodech Muskovy Tesly po světě včetně té u Berlína daleko vyšší než v koncernu VW.

V Evropské unii dominuje politické a ideologické úsilí o dekarbonizaci pod heslem Green Deal, jejímž vyhlášeným cílem je mj. prosazování elektromobility. **Prodej nových osobních aut v celé Evropské unii v roce 2020 poklesl o rekordních 23,7 procenta na 9,94 milionu vozů a v roce 2021 se snížil o další 2,4 procenta na 9,7 milionu. To je nejhorší výsledek od zahájení statistik v roce 1990.** Pro srovnání: na dnes největším světovém trhu v Číně loni poprvé po čtyřech letech loni prodej osobních aut vzrostl téměř o čtyři procenta na 26,3 milionu vozů, z toho 3,5 milionu aut na alternativní pohony.

Za celý loňský rok skupině Volkswagen v EU meziročně prodej klesl o 4,8 procenta na 1,4 milionu vozů, 100% dceřiná značka Škoda prodala meziročně v EU o 9,8 % aut méně. S výjimkou BMW poklesly výroba i prodej všech velkých evropských značek. Naopak jihokorejská skupina Hyundai Group, pod kterou spadají značky Hyundai i Kia, si upevnila pozici čtvrté automobilky v EU s 18,4% nárůstem na více než 828 000 vozů. Její tržní podíl vzrostl na 8,5 %.

„Tento pokles byl důsledkem nedostatku polovodičů, který negativně ovlivnil výrobu automobilů v průběhu celého roku, ale zejména v druhé polovině roku 2021,“ uvedla v hodnocení výsledků automobilek v EU Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) s odkazem na příčiny v coronavirové pandemii. Ovšem analytici společnosti Inovev, která se zabývá analýzou dat v automobilovém průmyslu, hodnotí propad také jako odraz ***„prudkého nárůstu průměrné ceny automobilů a také očekávaného postoje spotřebitelů k elektromobilům, který je nutí odkládat nákupy a déle si ponechat stávající vozidlo“.***

A tím se dostáváme k jádru pudla, jímž je násilně prosazovaná elektromobilita. V Evropě ji dotuje, neboli pokrývá trh, většina zemí. V Německu je například vyplácená dotace 9000 eur na e-auto. Z toho 6000 eur platí daňoví poplatníci a o 3000 eur snižuje cenu ze svého automobilka spolu s dealerem, kteří si tak omezují marži. To umožňuje zajímavý byznys: ojeté elektrické auto dokáže jeho majitel posléze doma v Německu i do zahraničí prodat dražší, než za něj díky původní dotaci zaplatil. Další daňové výhody pro elektroauto znamenají celkové náklady německých daňových poplatníků až 20.000 eur na jeden vůz. **Prítom výrobu a prodej elektrických aut očividně navíc vnitropodnikově dotují zisky z prodeje klasických aut.** Proto Deutsche Bank ve své nedávné analýze tuto politiku odsoudila jako prohlubování sociální nerovnosti, kdy se e-auto pořizují často bohatí jako druhý či třetí vůz do rodiny. Němci mají mít podle plánu své Energiewende v roce 2030 na silnicích už 15 milionů elektroaut, zatím to je ale jen něco přes půl milionu vozů. V budoucích devíti letech by se tak v průměru muselo v samotném Německu prodat přes 1,5 milionu elektrických aut ročně. Loni se ve všech 27 zemích EU prodalo celkem 878.000 e-aut. V nedávném průzkumu 85 % dotázaných Němců odmítlo možnost, že by si chtělo pořídit elektromobil.

Česko nyní dostalo od EU peníze také na dotaci elektromobilů. Za 960 milionů Kč si nějaké elektrické auto budou moci pořídit firmy a podnikatelé včetně OSVČ. Půjde až do roku 2025 o dotovaný prodej celkových asi 4000 e-aut. **V roce 2021 si jich Češi pořídili 2701, o 17 % meziročně méně. Na celkově registrovaném vozovém parku 6,3 milionů automobilů v ČR se tak ty čistě elektrické podílejí asi z 1,5 promile.** Ze západu Evropy zaznívá, že Češi jsou konzervativci a zpátečníci, jiní ale oceňují racionální skepsi českých motoristů. Stále platné zelené plány pro ČR přitom hovoří o 300 až 500 tisících elektromobilů na českých silnicích už v roce 2030. Současně dle zelených progresivistů mají v tomto roce být odstaveny stabilní uhelné elektrárny ve

prospěch solárů a větrníků, kdy optimální pomalé noční nabíjení e-aut by vyžadovalo stabilní zdroje o výkonu několika temelínských bloků navíc.

Nepěkné následky už ale elektromobilita pro Čechy má teď. Došlo totiž v podstatě ke splnění slibu, že **se ceny elektrických aut a klasických aut na benzín a naftu srovnají**. Bohužel opačně, než si to mnozí představovali: **dorovnala se cena vozů se spalovacím motorem na úroveň těch drahých elektrických**. Například největší SUV Škoda Auto Kodiaq zdražil zhruba o 300.000 Kč, tedy skoro o cenu Fabie. Při nedostatku nových aut se tedy plně uplatnily tržní principy, čeho je málo, je dražší. V tom nepochybně nedostatek čipů vlastně automobilkám pomohl. Důsledek je zřejmý: prodeje nových aut v ČR stagnovaly loni na úrovni 207.000, ale dovezlo se 186 tisíc ojetin ze zahraničí, přičemž celkově se za rok zobchodovalo kolem 700 tisíc aut z druhé ruky. **Logicky také zásadně zdražily a přitom zestárly s větším počtem najetých km i ojeté vozy, nemluvě o zanovních ojetinách, které dnes stojí někdy více než jako nové, protože ty k dostání jednoduše nejsou. Důsledkem je, že průměrný věk aut se v ČR zvýšil na 15,3 roku.**

Ideologií a dotacemi poháněná elektromobilita, jejíž mýty údajného prospěchu v nové analýze demaskovala studie vědců z [ČVUT](#), přináší nepěkné perspektivy. Kdysi kvetoucí pýcha evropského průmyslu s 14 miliony zaměstnanci strádá a s ní také ekonomika. **Je otázkou, jaká automobilová značka doplatí na brutální pokles prodejů a s tím spojenou nadbytečnou výrobní kapacitou, která je pro kapitál nepřijatelnou zátěží.** Šéf koncernu VW Diess logicky potřebuje dobře prodávat také auta se spalovacími motory v Americe či Indii, za hranicemi EU si slibuje úspěšný odbyt i Škoda Auto. **Ovšem souběh obřích vývojových a výrobních nákladů na elektromobilitu i pokračující náklady na spalovací motory může být smrtícím koktejlem nenávratných investic.** Koncern VW nyní uvažuje, že značka Škoda přestane vyrábět a prodávat v Číně, protože loni zde prodala jen něco přes pětinu kdysi rekordního odbytu 340 tisíc aut. **Nepochybně produkce značky VW může škodovku dobře nahradit. Věřme, že to nebude do budoucna i na všech dalších trzích.**

AUTOR: Milan Smutný