



New  
Direction

the Foundation for European Conservatism

Vít Hloušek

# REGULACE AUTOMOTIVE



# New Direction

the Foundation for European Conservatism

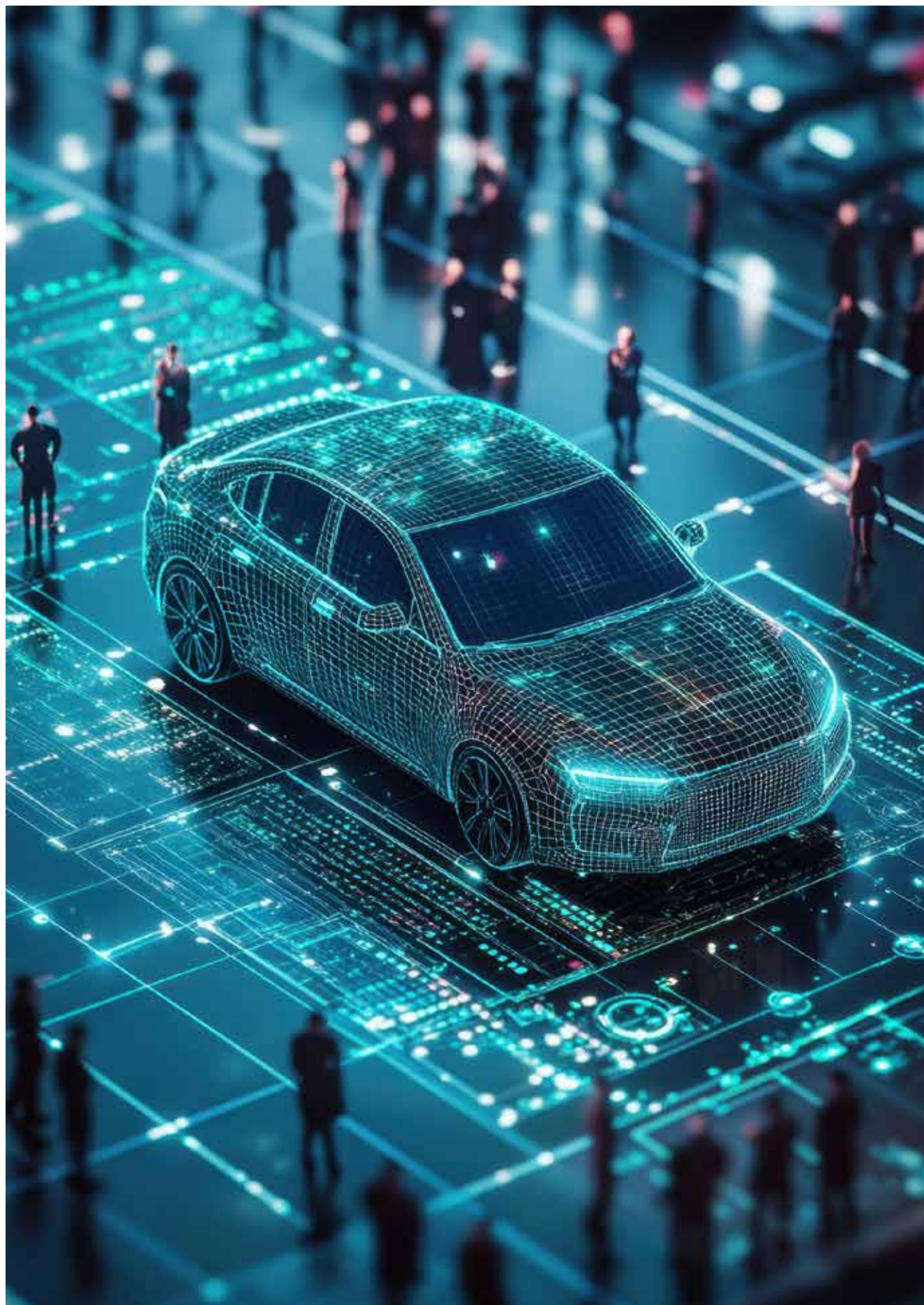


**New Direction – Foundation for European Conservatism** is the official foundation of the European Conservatives and Reformists family at the European level. Founded in 2009 under the patronage of Margaret Thatcher, New Direction is the intellectual home of Europe's growing conservative movement, giving a voice to national movements that promote the rule of law, traditional values, free markets, and respect for the principle of protecting national sovereignty.

Through research, reports, lectures, conferences, and working groups, New Direction helps to inform the work of conservative lawmakers at the European, National, and regional level. At the same time, New Directions Summer University and series of Academies helps to bring conservative principles to a new and younger generation. By equipping politicians and activists with the tools they need, New Direction stands ready to help take the movement forwards.

**[newdirection.online](http://newdirection.online) @ndconservatism**

	Úvod	5
1	Význam automobilového průmyslu v EU a ČR	9
1.1	Struktura a role odvětví	10
1.2	Makroekonomický význam a problémy automotive v Evropě	10
1.3	Automobilový průmysl v Česku	14
2	Regulace automobilového průmyslu v EU	17
2.1	Emisní normy	17
2.2	Regulace emisí CO <sub>2</sub> a další environmentální regulace	21
2.3	Bezpečnostní standardy a souvislost s regulacemi jiných odvětví	25
2.4	Aktuální vývoj v oblasti regulací	26
3	Ekonomické dopady regulací	27
4	Případová studie Číny	29
4.1	Čínská průmyslová politika jako nedovolený dumping	29
4.2	Regulační politika Číny	30
5	Příklad dobré praxe	33
6	Shrnutí a doporučení	35
6.1	Shrnutí	35
6.2	Doporučení	35
7	Seznam grafů, obrázků a tabulek	39
8	Seznam zkratk	41
9	Seznam literatury a zdrojů	43



**Motto:**

*„Automobilový průmysl je klíčovým motorem evropské prosperity a nezbytnou součástí evropské identity. Evropští výrobci jsou od vynálezu automobilu světovými lídry a vyrábějí ikonické značky, které nastavují vysoká měřítka v oblasti inovací a excelence.“<sup>1</sup>*

## ÚVOD

Cílem předkládané studie je zmapovat a posoudit regulační opatření na úrovni EU a jejich dopad na automobilový průmysl. Text se zaměří na evropskou legislativu, která dopadá na automobilový průmysl. Postupovat bude chronologicky od prvních návrhů regulace emisí, tzv. EURO normy, až po zákaz prodeje aut se spalovacími motory ve 30. letech 21. století. Zabývat se bude také tím, jak evropská regulace dopadá na automobilový průmysl, a co jde změnit, aby nebyl evropský automobilový průmysl příliš znevýhodňován oproti zejména čínské konkurenci.

Podobně jako v podstatě všechna témata týkající se ochrany životního prostředí a ekonomických a jiných regulačních nástrojů, je i toto téma v českém prostředí probíráno v zásadě velmi ideologicky. Zjednodušeně řečeno máme na jedné straně fanoušky Greta Thunbergové a na straně druhé Václava Klause, kteří prezentují globální oteplování buď jako zaručenou apokalypsu, nebo naopak jako něco, co přece neexistuje. A pokud náhodou ano, může si za to modrá, nikoli zelená, planeta vlastně sama a lidská činnost nemůže mít na klimatické změny naprosto žádný vliv. Motoristé sobě sice na své webové stránce tvrdí, že rozumějí dobře, ale když si přečtete jejich pasáže o automobilismu, je jasné, že tomu tak úplně není, protože ve své vizi svobodné autodopravy úplně zapoměli na elektromobilitu.<sup>2</sup> Jak uvidíme, rozvoj elektromobility je sice pomalejší, než jeho věrozhodnost a na ně se odkazující environmentální radikálové doufali, ale z hračky výstředníků se elektromobil změnil v běžně používaný, dojezdově stále méně problémový a finančně postupně dostupnější dopravní prostředek. Život sám je už jinde a současné dilema, jak uvidíme, nestojí zdaleka nutně tak, jestli zakážeme spalovací motory, nebo ne. I z hlediska českého automobilového průmyslu, který ať se nám to líbí, nebo ne, představuje klíčové odvětví, na které je navázána nejen přidružená výroba, ale i stále rozsáhlejší špičkový výzkum

a vývoj, nestojí aktuální situace tak, že by bylo nutné za každou cenu zachovat monopol naftového a benzinového pohonu. Jeho vlajková loď, Škoda auto, je momentálně nejúspěšnějším prvkem koncernu Volkswagen nikoliv navzdory tomu, že vyrábí i elektromobily, ale právě proto.<sup>3</sup>

Pod povrchem internetových bitev za spalovací motory nebo proti nim dnes již existuje dlouhodobá a fundovaná odborná debata. I skeptičtí ekologové uznávají, že se s životním prostředím děje něco, co není pro naše budoucí působení na této planetě úplně v pořádku, a samotné automobilky se hlásí ke klimatickým cílům Pařížské konference. Na místě není ani zveličování, ani zlehčování, natož pak hysterie. A zdá se, že si to česká laická i odborná debata o budoucnosti automobilismu uvědomuje. Klesá počet článků apriorně ironizujících elektromobilitu, budoucnost automobilové výroby v Česku už není spojována jen se spalovacími motory. Ale zároveň je všem zainteresovaným jasné, že transformace trhu chce čas, že si musejí zvyknout nejen výrobci automobilů, ale i spotřebitelé. A že se musí stát spousta důležitých změn, počínaje zkvalitňováním a zlevňováním elektromobility, budováním potřebné infrastruktury, zajištěním bezpečnosti a spolehlivosti výroby v dnešním bohužel se spíše deglobalizujícím světě a konče racionalizací nejrůznějších byrokratických a rámců a regulačních předpisů.

Jak už bylo naznačeno, debata o automobilismu, autech, elektromobilitě a budoucnosti automobilového průmyslu se v českém prostředí vede často o prázdných symbolech, v silných heslech a mnohdy bez výraznější znalosti věci. Je to škoda, protože v evropském i českém kontextu se jedná o mimořádně závažné téma. Evropa patří spolu se Spojenými státy americkými k částem světa s největší koncentrací automobilů. Na silnicích EU se v roce 2023 pohybovalo skoro 286 milionů vozidel, z toho bylo takřka

<sup>1</sup> Evropská komise: Industrial Action Plan for the European automotive sector COM/2025/95 ([https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a-826-932b90ed0816\\_en](https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a-826-932b90ed0816_en)), navštíveno 25. 10. 2025, s. 2.

<sup>2</sup> Motoristé sobě: Volební program 2025 (<https://motoristesobe.cz/program2025>), navštíveno 8. 12. 2025.

<sup>3</sup> V roce 2024 bylo v továrnách Škoda po celém světě vyrobeno více než 925 tisíc vozidel, z toho 575 tisíc přímo v Mladé Boleslavi a 248 tisíc v Kvasinách. V Mladé Boleslavi se kromě škodovek se spalovacími motory vyrábí elektronické modely Enyaq a Elroq. Těch se dohromady vyrobilo zhruba 80 tisíc. A to nepočítáme elektronické varianty Octavie či hybridní modely. V Mladé Boleslavi se také vyrobilo přes 227 tisíc pohonných baterií, které se používají v různých modelech koncernu Volkswagen. Viz Škoda: Production and logistic (<https://reporting.skoda-auto.com/production/>), navštíveno 8. 12. 2025.

249 milionů osobních aut.<sup>4</sup> V USA bylo ke 31. 12. 2023 zaregistrováno 772 osobních automobilů na 1000 obyvatel, v Itálii to bylo 694 automobilů, v Německu 581, ve Francii 574 a v Česku 599 osobních automobilů na 1000 obyvatel. Naproti tomu například v Turecku činil tento počet jen 178 aut.<sup>5</sup>

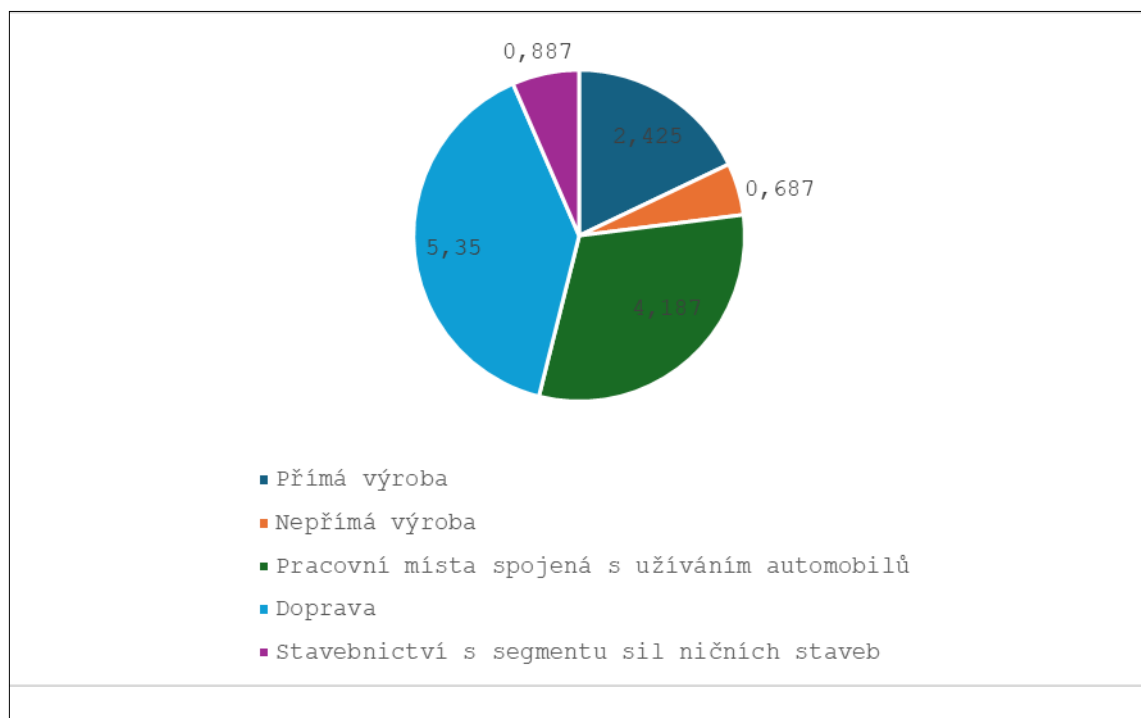
Nejde ale jen o osobní automobily a nejde jen o užívání, ale také o výrobu automobilů a automobilového příslušenství. Tzv. automotive, jak se široce nazývaný automobilový průmysl obecně označuje, představuje významnou součást průmyslu řady evropských zemí, sektor zaměstnávající velmi početnou pracovní sílu a také sektor důležitý pro generování výsledků aplikovaného výzkumu a inovací.

Česká republika, stejně jako další státy střední Evropy (Maďarsko, Slovensko, v menší míře Polsko) patří k zemím, ve kterých je relativní význam automobilového sektoru v evropském srovnání největší. V roce 2022 představovalo 2,4 milionu pracovních

míst přímo ve výrobě v automobilovém průmyslu 8,1 % celkové zaměstnanosti ve výrobě v EU. U Slovenska byl tento podíl nejvyšší v EU (15,5 %), Česko (13,4 %) bylo na čtvrtém místě za Švédskem a Rumunskem a bylo těsně následováno Maďarskem (12,4 %). Polsko (7,2 %) se umístilo na sedmé příčce těsně před Německem.<sup>6</sup> V Česku to znamená více než 172 tisíc pracujících přímo na výrobě automobilů a násobně více míst, která jsou nějakým způsobem na automobilový průmysl navázána.<sup>7</sup>

Jakkoliv jsme země s dlouhodobě velmi nízkou nezaměstnaností, země, která by potřebovala otevřít trh pracovní síle ze zahraničí, byl by každý výraznější otřes českého automobilového průmyslu velmi nepříjemný. Český automobilový průmysl zaměstnává kvalifikovanou a specializovanou pracovní sílu, které platí více než jiné sektory, odvádí daně a navazuje na sebe i výzkumné aktivity, které nejsou pro mnoho jiných sektorů českého průmyslu tolik typické. Například Škoda Auto vynaložila na výzkum a vývoj jen v roce 2024 přibližně 25 miliard korun.<sup>8</sup>

### Graf 1: Přímá a nepřímá zaměstnanost v automotive (2013, miliony pracovních míst)



Zdroj: The Automobile Industry. Pocket Guide 2025/2026, ACEA (<https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2025-2026.pdf>), navštíveno 26. 10. 2025, s. 8.

4 The Automobile Industry. Pocket Guide 2025/2026, ACEA (<https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2025-2026.pdf>), navštíveno 26. 10. 2025, s. 6.

5 Passenger car rate. UNECE (<https://w3.unece.org/PXWeb/en/CountryRanking?IndicatorCode=44>), navštíveno 13. 10. 2025.

6 Share of direct automotive employment in the EU, by country. ACEA: The European Automobile Manufacturers' Association (<https://www.acea.auto/figure/share-of-direct-automotive-employment-in-the-eu-by-country/>), navštíveno 13. 10. 2025.

7 The Automobile Industry. Pocket Guide 2025/2026, ACEA (<https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2025-2026.pdf>), navštíveno 26. 10. 2025, s. 12.

8 Škoda: Škoda Report 2024: Financial Situation (<https://reporting.skoda-auto.com/financial-situation>), navštíveno 8. 12. 2025.

Podíl Evropy na výrobě automobilů ovšem v posledních dvou dekádách velmi rychle klesá. Zatímco v roce 2008 se v Evropě vyrobilo 31 procent světové produkce aut, v roce 2023 činil podíl v Evropě vyrobených vozidel jen 20 procent globální produkce. Poklesl i absolutní počet vyrobených vozidel z 21,6 na 18,6 milionu. Ve stejné době se podíl Číny zvedl ze 14 na 32 procent.<sup>9</sup> Už tento obecný trend jasně ukazuje, že kondice evropského automobilového průmyslu a jeho konkurenceschopnost na světových trzích neroste. Konkurence, která přichází zejména z Číny, protekcionistická opatření Trumpovy administrativy (25% cla na dovoz automobilů nebo jejich částí)<sup>10</sup> a další vlivy přicházející z okolí jsou jednou stránkou vysvětlení tohoto relativního poklesu.

Uzavírání amerického trhu a dravá čínská konkurence představují však jen jednu část vysvětlení výše popsaného neblahého trendu. Druhou stránkou relativního poklesu evropského automobilového průmyslu je naše vlastní regulační politika, která se nepříznivě dotýká ceny a tím také konkurenceschopnosti evropských automobilů a má v konečném důsledku negativní efekt nejen na kondici evropského automobilového průmyslu, ale i na jeho nejtypičtější spotřebitele: Evropany a Evropany, kteří od 60. let minulého století považují vlastnictví osobního automobilu za pevnou součást životního standardu, kteří jsou závislí na individuální mobilitě jak ve svém osobním, tak velmi často rovněž ve svém profesním životě.

Aktuálně (podzim 2025) čelí evropské automobilky dlouhodobému poklesu poptávky po nových autech. V polovině října 2025 vyráběly průměrně jen na 55 procent své kapacity, což je trend, který by mohl vést v brzké budoucnosti k zavírání továren a propouštění kvalifikovaných zaměstnanců.<sup>11</sup> Rostoucí cena nových aut v důsledku stále přísnějších regulací jejich výroby i používání tuto nepříjemnou situaci sotva změní.

V oblasti klimatických cílů tak nastává paradoxní situace: snaha o urychlení jejich dosažení bez ohledu na technologické a ekonomické možnosti evropských automobilek a spotřebitelů vede k tomu, že se prodlužuje průměrné stáří vozových parků v Evropě a že automobily se spalovacími motory jsou nahrazovány moderními elektromobily daleko méně rychle, než tyto ambiciózní regulační cíle předpokládají. Připomeňme, že v roce 2024 bylo průměrné stáří evropského vozového parku 12,3 roku, u dodávek 12,5 roku, u nákladních automobilů 13,9 roku a u autobusů 12,5 roku. V průměru nejnovější automobily mají v bohatém Lucembursku (7,9 roku je stáří průměrného osobního vozu prohánějícího se po lucemburské silnici), nejstarší vozový park mají motoristé v Estonsku a Řecku (v průměru

zhruba 17 let stará osobní auta).<sup>12</sup> Česko na tom není o mnoho lépe, věk průměrného auta je 16,5 roku.<sup>13</sup> Země střední a východní Evropy mají v průměru nejstarší vozové parky. O něco mladší jsou pak automobily ve státech jižní Evropy a nejmladší vozový park sdílí západoevropští motoristé. Nepřímá korelace mezi stářím vozového parku a relativním bohatstvím obyvatel různých evropských států je přitom jasně patrná.

Cílem této analýzy bude proto ukázat, že míra regulace evropského automobilového průmyslu a přehnané ambice jejich tvůrců všechny tyto kvality evropské automobility ohrožuje.

Regulace, které se na automobilový průmysl v zemích EU vztahují, jsou nesmírně komplexní. Přímo se na evropské automobilky při výrobě aut vztahují environmentální a emisní regulace, jako je třeba mediálně nejvíce známý faktický zákaz spalovacích motorů v roce 2035, odpovídající cíli stoprocentní redukce emisí CO<sub>2</sub>, který se týká osobních aut, lehkých užitkových vozidel a rovněž těžkých nákladních vozidel a autobusů. Aktuální emisní norma Euro 6 by měla být s účinností plánovanou v letech 2027–2029 nahrazena ještě komplexnější normou Euro 7. Tyto normy určují limity oxidů dusíku a uhlíku. Norma Euro 7 pak nově zavádí opatření zaměřená na snížení emisí z pneumatik a brzd a na zvýšení životnosti baterií. Na stole je ale i návrh směrnice o vozidlech s ukončenou životností s ambicí recyklovat až 95 procent autovraku. Jedná se o regulaci s požadavky na udržitelnost, recyklovatelnost a sledování materiálů v bateriích.

K environmentálním a emisním regulacím musíme přidat technologické a bezpečnostní normy. Nařízení (EU) 2018/858 stanovuje podmínky homologace, testování, inspekce a certifikace všech vozidel před uvedením na trh. Roste počet povinných asistentů, tzv. systémů ADAS (*Advanced Driver Assistance Systems*, pokročilé asistenční systémy řidiče), jako jsou například asistenty pro udržení v pruhu, detekci únavy řidiče, černá skříňka, asistent pro nouzové brzdění, atd. Nově je třeba také brát v úvahu standardy kybernetické bezpečnosti a ochrany dat softwaru, který je v moderních automobilech používán.

K přímým regulacím je potřeba připojit i regulace nepřímé, související s energetickou a infrastrukturní politikou EU. Týkají se například nabíjecí infrastruktury pro alternativní paliva, kam vedle elektřiny a vodíku patří třeba i v Česku populární LPG. Na strategie výrobců ale mají vliv i obecnější předpisy a strategie, jako třeba podpora elektromobility a dekarbonizace výroby v rámci Průmyslového plánu Zelené dohody (*Green Deal Industrial Plan*) nebo Aktu o průmyslu pro nulové čisté emise (*Net-Zero Industry*

<sup>9</sup> Motor vehicle production, by world region. ACEA: The European Automobile Manufacturers' Association (<https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-production-by-world-region/>), navštíveno 13. 10. 2025.

<sup>10</sup> Fact Sheet: President Donald J. Trump Adjusts Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States. The White House, 26. 3. 2025 (<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/03/fact-sheet-president-donald-j-trump-adjusts-imports-of-automobiles-and-automobile-parts-into-the-united-states/>), navštíveno 17. 10. 2025.

<sup>11</sup> V Evropě může být nuceno zavřít až osm automobilových továren. SeznamZpravy.cz, 13. 10. 2025 (<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-v-evrope-muze-byt-nuceno-zavrit-az-osm-automobilovych-tovaren-289103>), navštíveno 13. 10. 2025.

<sup>12</sup> ACEA: Average age of the EU vehicle fleet, by country (<https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>), navštíveno 8. 12. 2025.

<sup>13</sup> SUR: Vozový park v ČR a EU: Kolik jezdí aut a jaké je jejich průměrné stáří? (<https://www.suri.cz/blog/vozovy-park-v-cr-a-eu/>), navštíveno 8. 12. 2025.

Act). Vliv bude mít i rozšiřování režimu emisních povolenek (*Emissions Trading System*) ETS II i na silniční dopravu od roku 2027, což zdraží cenu fosilních paliv. Další náklady vzniknou evropským výrobcům automobilů v souvislosti s tlakem na sociální odpovědnost, která se projevuje ve formě tzv. ESG reporting, ve kterém firmy transparentně zveřejňují informace o svém vlivu na životní prostředí (*Environmental*), sociální sféru (*Social*) a správní řízení (*Governance*).

Vidíme už z tohoto prvotního přehledu, že vyrábět v Evropě automobily rozhodně není jednoduchá záležitost. Aniž bychom kritizovali princip regulací a stanovování standardů obecně, musíme se zamyslet nad jejich rozsahem, přísností a představou o rychlosti jejich implementace. Stávající kondice evropského automobilového průmyslu totiž ukazuje, že současný mix všech těchto regulačních parametrů evropský automobilový průmysl dusí přespříliš. A to je nepřijemná zpráva nejen pro výrobce samotné, ale i pro spotřebitele a evropskou ekonomiku jako celek. V konečném důsledku i pro ochranu životního prostředí a dekarbonizaci, jejichž náklady jsou enormní, a dobře „šlapající“ evropská výroba automobilů je jedním z významných zdrojů, ze kterých můžeme tyto náklady pokrýt.

Vzhledem ke komplexnosti problematiky vymezíme předmět naší analýzy přece jen úžeji. Budeme se soustředit na vývoj přírodních regulací automobilové výroby a automobilového průmyslu. Nejprve se podíváme trochu šířeji na ekonomický význam automobilového průmyslu pro EU obecně i specificky pro Česko. Následně představíme přehled minulých i současných regulací EU v oblasti automobilového průmyslu. Podíváme se na jejich ekonomické dopady a také na jejich dopady sociální a regionální. Posoudíme také evropské regulace v mezinárodním geopolitickém a geo-ekonomickém kontextu, zejména v rámci konkurence ze strany čínských výrobců. Následně se pokusíme najít odpověď na otázku, jak z tohoto regulačního labyrintu ven. Jak postupovat, abychom se zcela nevzdali svých klimatických i jiných cílů, ale abychom zároveň zachovali schopnost evropského automobilového průmyslu se na všechny tyto regulační změny rozumně a ekonomicky efektivně adaptovat.

Kdo očekává černobílé pohledy a jednoduchá řešení, bude zklamán. Ale kdo není apriorní pesimista ohledně budoucnosti, uvidí, že evropský regulační rámec není zas až tak špatný a v celkovém srovnání „exoticky“ přísný. „Jen“ se při jeho tvorbě v optimistické a jednostranně environmentálně orientované politice minulého desetiletí jaksi zapomnělo, že při posouzení uvádění do praxe hraje klíčovou roli kombinace dostatku peněz a dostatku času na jejich implementaci.



# VÝZNAM AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V EU A ČR

Jeden z přídomků, které bychom mohli dát dvacátému století z hlediska masové kultury, by bylo zajisté století automobilismu. Průkopnickou zemí byly Spojené státy americké, které už v letech před vypuknutím první světové války pomohl motorizovat zejména Henry Ford. Jeho slavný Ford model T, který se vyráběl prakticky bez konstrukčních změn skoro devatenáct let (1908–1927) a vyrobeno jej bylo přes 15 milionů kusů, učinil automobil skutečně masově dostupným dopravním prostředkem. A tak se Amerika již konce 20. století postavila na čtyři kola a tento fenomén nezastavila ani velká hospodářská krize ani druhá světová válka. Z automobilu se stal i kulturní fenomén. Kerouacova kniha *Na cestě* (1957) ukazovala automobil jako symbol svobody a touhy cestovat a objevovat.

Vyšla v době, kdy kultura masového automobilismu byla v USA zakořeněna již čtvrtou dekádu a kdy se Evropané teprve nesměle začali učit objevovat kouzla osobní individuální mobility na nově postavených dálnicích typu Sluneční dálnice (*Autostrada del Sole*), první italské dálnice A1 protínající Apeninský poloostrov od severu k jihu. V roce, kdy vyšlo první vydání Kerouacovy nejslavnější prózy, se právě začala stavět.

Když v témže roce 1957 vydal Roland Barthes pozoruhodnou a pro svět současných sociálních věd klíčovou práci *Mythologies*, zabýval se tam kromě jiných objektů pop-kultury také Citroenem DS, automobilem, který má moje generace spjat zejména s autem, které řídili jak Louis de Funès coby restaurátér Septime, tak Jean Marais Fantomas. Barthes mýtotočnou roli automobilů vystihl dokonale: „Myslím, že dnešní auta jsou téměř přesným ekvivalentem velkých gotických katedrál: mám na mysli vrcholné výtvořky epochy, s vášní koncipované neznámými umělci a konzumované v obraze, ne-li v užívání, celou populací, která si je přivlastňuje jako čistě magický objekt. Je zřejmé, že nový Citroën spadl z nebe, jelikož se na první pohled jeví jako superlativní objekt (...) Máme zde tedy co do činění s humanizovaným uměním (...).“<sup>14</sup>

Už o deset let později, koncem šedesátých let, však byla i Evropa na čtyřech kolech, nejčastěji v podobě Volkswagenu Brouk nebo Fiatu 500. A od té doby se osobní automobil, ale i autobus, motocykl nebo kamion staly nepostradatelnou součástí evropského životního stylu i ekonomického cyklu. Automobily se staly například i kulisou milostných vztahů (ne nadarmo slibovali Beatles *Baby, you can drive my car...*).<sup>15</sup> Pro řadu Evropanů bylo auto prostředkem radosti, podobně jako v klipu švédské skupiny Roxette *Joyride* (1991).<sup>16</sup> A dokonce i v pesimistických románech Michela Houellebecqua jsou auta symbolem řádu a smyslu, kterého se většina jeho hrdinů marně snaží dobat. Nebo aspoň možnosti objevovat, což byl důvod, proč si hlavní hrdina *Podvolení* bydlicí v Paříži koupil do města jinak zcela nepraktický Volkswagen Touareg se 4,2 litrovým turbodieselovým motorem.<sup>17</sup> Pro radost i pro prestiž, automobil se jeví jako naprosto nepostradatelný doplněk.

Automobil však rovněž umožňuje cestovat, umožňuje dojíždět do práce z odlehlých regionů, umožňuje šetřit čas týdenními nákupy. Nejde zdaleka jen o symbol ekonomického úspěchu a technologické prestiže. Jak důležité je auto pro běžnou populaci, zjistíme, kdykoliv se bavíme s někým, kdo žije na české nebo moravské vesnici a bez auta by jen velmi obtížně dokázal dojet nejen do práce, ale i k doktorovi. Když ve Francii v letech 2018–2019 kulminovalo protestní hnutí žlutých vest, bylo jedním z motorů protestu zdražení pohonných hmot a další regulace, které měly ve jménu ekologie odradit běžné Francouze od používání osobních automobilů. Za zvláště nepříjemné bylo vnímáno zejména snížení rychlostního limitu mimo obce na 80 kilometrů za hodinu. V rozlohou menším Česku se to nezdá, ale na francouzském venkově je normální dojíždět za prací vyšší desítky až nižší stovky kilometrů a všechna taková, byť dobře míněná omezení, zásadním způsobem komplikují život právě těm, kteří jiné alternativy k takovému osobnímu automobilu, jehož nákup a provoz si mohou dovolit, nemají. I když se to řadě současných ideologů zelené transformace nehodí do jejich konceptů, patří automobil pevně jak k evropské ekonomice, tak k evropské kultuře. Jenže kondice evropského autoprůmyslu není aktuálně příliš dobrá.

<sup>14</sup> Citováno podle Citroenet: DS by Roland Barthes (<https://www.citroenet.org.uk/passenger-cars/michelin/ds/32.html>), navštíveno 8. 12. 2025.

<sup>15</sup> Beatles – Drive my car ([https://www.youtube.com/watch?v=aINJiR6R5aU&list=RDalNJiR6R5aU&start\\_radio=1](https://www.youtube.com/watch?v=aINJiR6R5aU&list=RDalNJiR6R5aU&start_radio=1)), navštíveno 4. 12. 2025.

<sup>16</sup> Roxette - Joyride (Official Video) ([https://www.youtube.com/watch?v=xCorJG9mubk&list=RDxCorJG9mubk&start\\_radio=1](https://www.youtube.com/watch?v=xCorJG9mubk&list=RDxCorJG9mubk&start_radio=1)), navštíveno 16. 10. 2025.

<sup>17</sup> Houellebecq, Michel: *Podvolení*. Praha, Odeon 2015, s. 97–98.

## 1.1 Struktura a role odvětví

Než se pustíme do analýzy současného stavu evropského automobilového průmyslu, je potřeba jej alespoň stručně představit. Mezi hlavní výrobce automobilů v EU patří Volkswagen Group, Stellantis, BMW Group, Mercedes-Benz Group a Renault Group. Dalšími významnými společnostmi s významným zastoupením v Evropě jsou Ferrari a Volvo Group, spolu s výrobci s evropskými pobočkami, jako jsou Ford, Toyota a Honda.

Za čistě nebo většinou evropské by však bylo možno označit jen některé z nich. Volkswagen Group je nadnárodní společnost se sídlem v Německu, která je podle tržeb největším výrobcem automobilů v Evropě. Kromě značky Volkswagen pod koncern spadají i Audi, Porsche, Škoda, SEAT, Cupra, a Lamborghini. Skupina Stellantis se sídlem v Nizozemsku zahrnuje značky Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Abarth, Peugeot, Citroën, DS Automobiles a Opel. Německá BMW Group zahrnuje značky BMW a Mini. Další německý koncern Mercedes zahrnuje Mercedes-Benz, AMG, Smart (od roku 2019 ve spoluvlastnictví s čínskou firmou Geely) a Maybach. Patří sem i francouzská nadnárodní společnost Renault, mezi jejíž značky patří Renault, Dacia (se sídlem v Rumunsku) a Alpine.

V Evropě rovněž vyrábějí automobily evropské divize zahraničních společností, jako je Ford, Toyota nebo Hyundai. Některé tradiční výrobce převzali mimoevropští vlastníci (Volvo, Jaguar). K tomu připočteme výrobce nákladních vozidel. Volvo Group vyrábí nákladní vozy pod značkami Volvo a Renault, Daimler Truck AG (Německo) nákladní vozidla značky Mercedes-Benz. Německá Traton Group, dečríná společnost skupiny Volkswagen Group, vlastní dvě hlavní evropské značky nákladních vozidel MAN a Scania, ale vyrábějící i pod značkami Volkswagen, IC Bus a Neoplan. Známy nizozemský DAF je dnes dečrínou společností americké společnosti PACCAR Inc. Jak nákladní vozidla, tak autobusy vyrábí francouzsko-italská společnost Iveco. Existují i firmy specializující se čistě na autobusy. Snad každý se svezl „žlutým“ autobusem španělské firmy Irizar

nebo české SOR Libchavy. Mezi další evropské firmy specializované na autobusy patří polský Solaris, nizozemský VDL nebo belgický Van Hool či v roce 2006 obnovený maďarský Ikarus.

Výroba automobilů v EU zůstává vysoce koncentrovaná nejen z hlediska výrobců, ale i hlediska zemí, v nichž se automobily vyrábějí. Německo je na prvním místě, neboť vyrábí zhruba 20 % automobilů prodaných v EU, následované Španělskem, Českem, Francií a Slovenskem. Výrobci se sídlem v EU dohromady zásobovali 74 % trhu. Automobily vyrobené v Číně nyní tvoří 6 % prodeje v EU, což zdůrazňuje jak rostoucí konkurenceschopnost čínských značek, tak i rostoucí roli dovozu.

Celosvětová výroba automobilů vzrostla oproti roku 2024 o 3,5 % na 37,7 milionu. Asie dominovala s 60,1 % celkové produkce, zatímco EU představovala 15,9 %. Evropská produkce se snížila o 2,6 %, což bylo brzděno přísnějšími cíli v oblasti emisí CO<sub>2</sub>, vysokými náklady na energie a cly, zatímco čínská produkce prudce vzrostla o 12,3 % díky politické podpoře a nárůstu exportu.<sup>18</sup>

Automobilismus je v Evropě významný také z hlediska výzkumu a vývoje. O investicích Škoda Auto jsme se již zmiňovali výše, ale škodovka není v žádném případě jedinou evropskou automobilovou firmou podporující špičkový aplikovaný výzkum. Evropa je zdaleka největším zdrojem financí pro výzkum v oblasti automobilového průmyslu na světě. V roce 2023 bylo na tento výzkum v Evropě vynaloženo 84,1 miliard EUR (zhruba 2,1 bilionu korun), což je skoro 58 % světových výdajů. Na druhém místě byly USA (34,1 miliard) následovně Japonskem (30,1 miliard) a Čínou (25,5 miliard).<sup>19</sup> Výdaje na výzkum a vývoj v oblasti automobilového průmyslu se v EU za poslední dekádu zdvojnásobily. Vezmeme-li v úvahu 800 největších evropských firem, činil podíl automotive investic do průmyslového výzkumu a vývoje mezi nimi více než třetinu všech takto vynaložených nákladů.<sup>20</sup>

## 1.2 Makroekonomický význam a problémy automotive v Evropě

Globální automobilové trhy vykazovaly v první polovině roku 2025 smíšené trendy. Celosvětové registrace vzrostly o 5 %, zejména díky 12% nárůstu v Číně. Místní spotřebitelé jsou však podporováni pobídkami, ze kterých těží ti, co nechají své staré vozidlo sešrotovat a koupí si plug-in hybrid nebo elektromobil.

Naproti tomu počet registrací nových vozidel v Evropě klesl o 2,4 % a trh EU se propadl o 1,9 %. Vzhledem k významu automobilového průmyslu pro evropskou ekonomiku to v žádném případě není dobrá zpráva.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Economic and Market Report Global and EU auto industry: First half 2025. ACEA, September 2025 ([https://www.acea.auto/files/Economic\\_and\\_Market\\_Report-First\\_half\\_2025.pdf](https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-First_half_2025.pdf)), navštíveno 16. 10. 2025.

<sup>19</sup> Total global research and development (R&D) spending on automobiles and other transport in 2023, by region (in billion euros) (<https://www.statista.com/statistics/1102932/global-research-and-development-spending-automotive/>), navštíveno 16. 10. 2025.

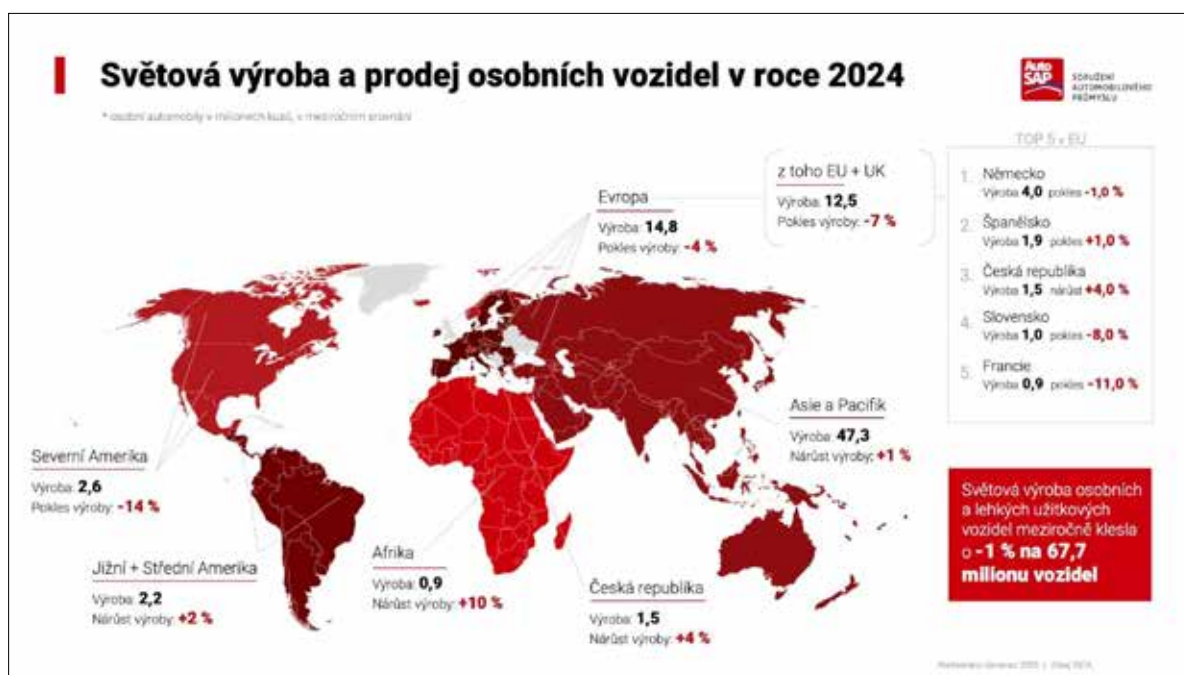
<sup>20</sup> 2024 EU Industrial R&D Investment Scoreboard, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2024 (<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC140129>), navštíveno 10. 11. 2025, s. 8–9.

<sup>21</sup> Economic and Market Report Global and EU auto industry: First half 2025. ACEA, September 2025 ([https://www.acea.auto/files/Economic\\_and\\_Market\\_Report-First\\_half\\_2025.pdf](https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-First_half_2025.pdf)), navštíveno 16. 10. 2025.

Podle údajů z roku 2024 zaměstnává automobilový průmysl přímo nebo nepřímo takřka 14 milionů lidí, což představuje přes 6 % celkové zaměstnanosti v EU. Automotive tvoří 8 % přidané hodnoty evropské výroby. V EU funguje více než 250 automobilových závodů, které montují vozidla a vyrábějí baterie a motory. V roce 2023 tyto firmy vyrobily 14,8 milionu vozidel, včetně 12,2 milionu osobních automobilů. Vypadá to impresivně, než si uvědomíme, že je to stále nižší číslo, než objem výroby před pandemií. V některých zemích, jako je Česko, se podařilo restartovat růst výroby, v jiných zemích ale nikoliv.<sup>22</sup>

I když se v EU registruje méně nových vozidel (10,6 milionu v roce 2024), než se jich v Evropě celkově vyrobí (13,8 milionu kusů za rok 2024)<sup>23</sup> a zůstáváme tak čistým exportérem, není současná situace automobilového průmyslu vůbec jednoduchá. Oproti jiným regionům zažívá Evropa aktuálně propad produkce. Následující obrázek ukazuje, že pouze Severní Amerika je na tom z hlediska poklesu produkce hůře. Naopak nezápadní regiony výrobu a prodej v segmentu osobních vozidel zvyšují.

**Obrázek 1: Světová výroba a prodej osobních vozidel v roce 2024**



Zdroj: Obecné základní přehledy o českém automobilovém průmyslu, Sdružení automobilového průmyslu (<https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/obecne-zakladni-prehledy/>), navštíveno 14. 10. 2025.

Evropané jsou, spolu se zákazníky z USA a Kanady, také konzervativnější ohledně očekávání dalších inovací a těšení se na ně. Zatímco v Asii se na nové technologie v automobilech těší 82 % zákazníků a v Latinské Americe dokonce 86 %, je v Severní Americe tento podíl ve výši 79 % a v Evropě ještě o pět procentních bodů nižší. Zároveň je v Evropě menší podíl obyvatel, kteří vnímají auto jako symbol statusu, i když v tomto ohledu existuje v rámci Evropy velká variabilita. Pro Brity je auto takovým symbolem v 71 % případů, zatímco v zřetelně bohatším Norsku jen pro 47 % respondentů.<sup>24</sup>

Jinými slovy řečeno, automobil ztrácí statusovou symboliku v momentu, kdy si jej v rámci bohaté společnosti může dovolit jasná většina populace. V momentu, kdy je solidní automobil vnímán jako normální součást dosažitelného materiálního blahobytu, začíná být zajímavé ptát se na to, jaký je to automobil a zda je možné mít třeba takový, který méně poškozuje životní prostředí. Není to nic nového. Můžeme vidět analogii k tomu, kdy na konci 60. let mladá generace přestala sdílet hodnotovou orientaci na materiální zabezpečení a začala se zabývat postmateriálními hodnotami, jako je ochrana životního prostředí nebo práva nejrůzněji definovaných menšin.<sup>25</sup> Vtip spočívá v tom, že se k postmateriálním hodnotám obrátila až generace, která se narodila během druhé světové války nebo po jejím skončení,

<sup>22</sup> Ragonnaud, Guillaume: The crisis facing the EU's automotive industry, 3. 10. 2024 (<https://epthinktank.eu/2024/10/03/the-crisis-facing-the-eus-automotive-industry/>), navštíveno 16. 10. 2025.

<sup>23</sup> The Automobile Industry. Pocket Guide 2025/2026, ACEA (<https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2025-2026.pdf>), navštíveno 26. 10. 2025.

<sup>24</sup> Global Automotive Study 2025 (<https://www.simon-kucher.com/en/insights/automotive-study>), navštíveno 16. 10. 2025, s. 13 a 14.

<sup>25</sup> Inglehart, Ronald F.: Changing Values among Western Publics from 1970 to 2006. West European Politics, 2008, roč. 31, č. 1-2, s. 130-146.

a dospívala tedy v době nepřetržitého ekonomického růstu a s tím spojeného růstu životní úrovně. Nevzdala se tedy materiálních hodnot, pouze už nepovažovala za nutné za ně bojovat, protože jejich naplnění se zdálo být samozřejmé. Analogie se světem automobilismu je jasná: konzumenti nebudou ve své většině proti novým technologiím a bez výraznějších problémů začnou uvažovat o nákupu elektromobilů. Ale až v momentu, kdy si většina populace bude moc elektromobilitu dovolit, kdy to nebude znamenat výrazně dražší pořizovací náklady na nákup a provoz nového nebo ojetého elektromobilu.

Jednou z klíčových modernizačních výzev je skutečně elektromobilita, která se stále zdá neefektivnějším řešením požadavku dosáhnout nulových emisí v roce 2035. V roce 2023 bylo ve světě prodáno na 14 milionů elektromobilů nebo plug-in hybridů, což je 18 procent světově prodaných automobilů. Adekvátní číslo pro rok 2018 přitom bylo jen 2 procenta.<sup>26</sup> Devítinásobný růst za pouhých pět let ukazuje, že elektromobilita má jednoznačně potenciál stát se časem preferovaným druhem automobilové dopravy.

Elektromobilita se také stává akceptovanou budoucností automobilové dopravy v očích veřejnosti. 66 % dotázaných Evropanů z generace Z souhlasí s tím, že elektromobily jsou budoucností automobilismu. Stejný názor vyslovilo i 59 % mileniálů.<sup>27</sup> Navzdory přetrvávajícím obrovským rozdílům mezi různými evropskými zeměmi (viz graf 2)<sup>28</sup> se zdá, že většina Evropanů je s elektromobilem jako svým budoucím dopravním prostředkem přinejmenším smířena. Toto konstatování platí pro osobní automobilovou dopravu. Z hlediska trhu užitkových a nákladních vozidel a autobusů je situace odlišná. Podíl nově zaregistrovaných užitkových vozidel v EU („dodávky“) na elektrický pohon byl jen 9,5 %, zatímco vozidel s naftovým motorem bylo v této kategorii registrováno 82 %. U nákladních automobilů činil podíl nově registrovaných vozidel s naftovými motory 93,6 %, zatímco elektromobilů jen 3,6 %. Pouze v kategorii autobusů byl vyšší podíl elektromobilů (21,6 %), ale tak převládaly diesely (64,7 %). Problém spočívá stále v technických parametrech a ceně elektromobilů. Jsou stále podstatně dražší než jejich varianty se spalovacími motory, a nedokážou zejména z hlediska dojezdu zdaleka tolik. To, co stačí pro osobní dopravu, profesionální kamionové dopravě stačit nemusí. Pokud

nechceme situaci řešit ideologicky na úkor ekonomické udržitelnosti kamionové dopravy (například razantním zdaněním benzínu, nafty nebo samotných nově vyrobených nákladních vozidel se spalovacími motory), musíme už kvůli ekonomické udržitelnosti evropské nákladní automobilové dopravy dopřát výrobcům i provozovatelům daleko více času.<sup>29</sup> Pokud se tedy nedíváme na problematiku automobilismu ideologicky, musíme uznat, že nemá smysl trvat za všech okolností na udržení spalovacích motorů na věčné časy. Avšak zároveň není možné očekávat, že by spalovací motory skutečně do deseti let zcela vymizely.

Na vině není pouze regulace. Ta ostatně existuje i ve Spojených státech amerických a Čínské lidové republice. Evropské automobilky jsou ale v technologických inovacích v sektoru elektrických vozidel pozadu. Vítězem závodu o produkci elektromobilů je Čína. Konkurenceschopnost čínských firem na světových trzích se zlepšuje a spolu s tím roste i čínský export. Navíc se Čína stává stále častěji místem, kde vyrábějí své produkty nadnárodní společnosti a exportují je dále do světa. Čínský export automobilů v roce 2021 předešel Jižní Koreu a v roce 2022 Německo. Mezi cílové trhy pro čínská auta patří i Evropa. Jen mezi lety 2022 a 2023 vzrostl import čínských aut s různým typem pohonu o 40 %.<sup>30</sup> Připočteme-li k tomu fakt, že Čína dominuje ve výrobě materiálů pro výrobu aut a automobilových komponentů, čelíme v Evropě vážnému problému.

Tato konkurence navíc není férová, neboť, jak uvidíme v kapitole 5, Čína subvencuje své výrobce, na což reagovala Evropská komise v říjnu 2023 zahájením vyšetřování těchto praktik, které vyústilo do uvalení dodatečných cel na dovoz čínských elektromobilů. V politicky protežovaném segmentu elektromobilů reagovala Evropská komise v létě 2024 zvyšováním cel na jejich dovoz. Cla dosáhla 27–48 % pro různé čínské automobilky. Komise tento krok zdůvodnila výsledky šetření, které odhalilo, že dodavatelský řetězec elektromobilů je v Číně „silně dotován a že dovoz čínských elektromobilů představuje hrozbu jasně předvídatelné a bezprostřední újmy pro průmysl EU“.<sup>31</sup> Navzdory protestům zemí, které do Číny v segmentu automotive také exportují a obávají se celní války, byla tato cla prodloužena v říjnu 2024 na pět let s tím, že nejvyšší sazba mírně klesla na 45 %.<sup>32</sup>

26 Ragonnaud, Guillaume: The crisis facing the EU's automotive industry, 3. 10. 2024 (<https://epthinktank.eu/2024/10/03/the-crisis-facing-the-eus-automotive-industry/>), navštíveno 16. 10. 2025.

27 Global Automotive Study 2025 (<https://www.simon-kucher.com/en/insights/automotive-study>), navštíveno 16. 10. 2025, s. 19.

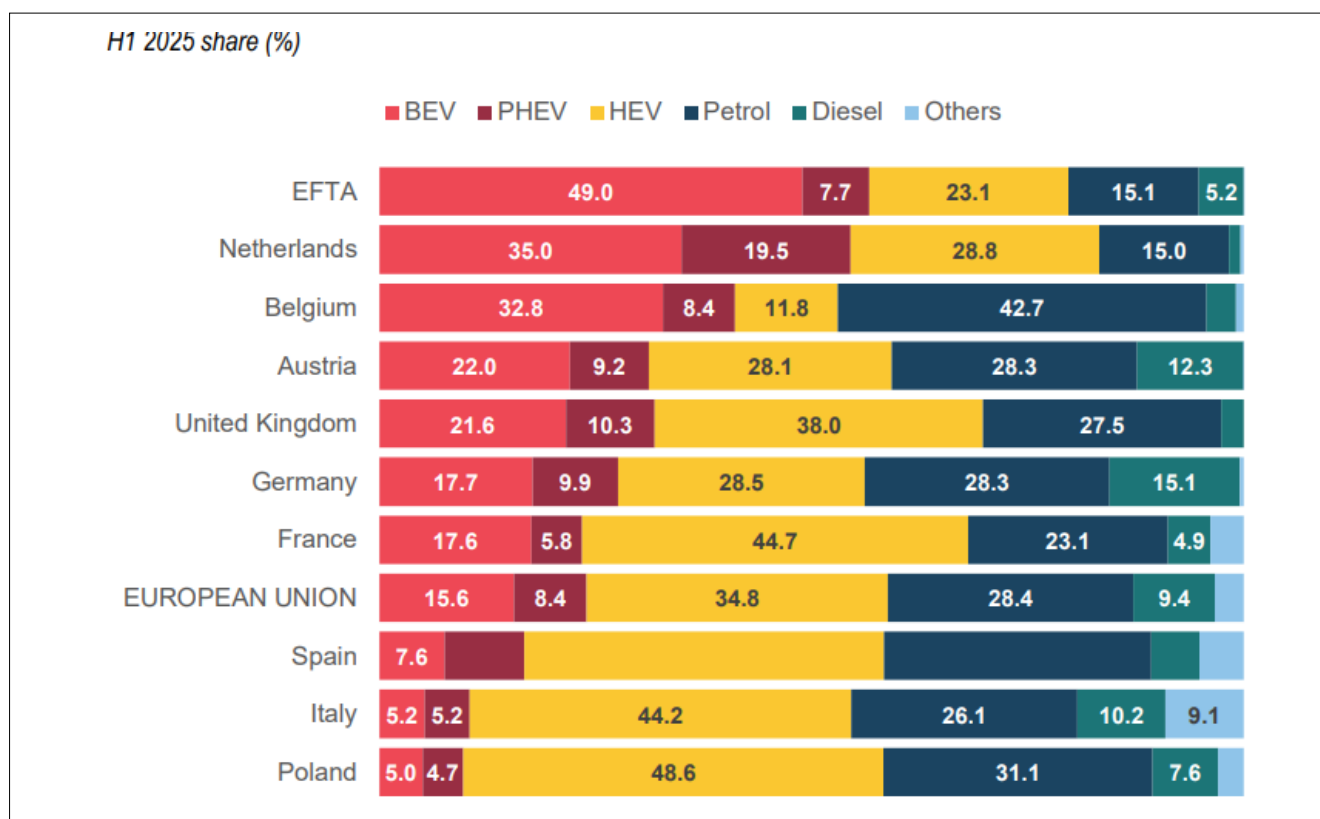
28 Podrobná statistika nově registrovaných osobních automobilů za rok 2024 z hlediska různých typů pohonu v jednotlivých zemích EU a Evropy je k dispozici na Passenger cars in the EU ([https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_cars\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU)), navštíveno 16. 10. 2025.

29 Economic and Market Report Global and EU auto industry: First half 2025. ACEA, September 2025 ([https://www.acea.auto/files/Economic\\_and\\_Market\\_Report-First\\_half\\_2025.pdf](https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-First_half_2025.pdf)), navštíveno 16. 10. 2025, s. 22.

30 Ragonnaud, Guillaume: The crisis facing the EU's automotive industry, 3. 10. 2024 (<https://epthinktank.eu/2024/10/03/the-crisis-facing-the-eus-automotive-industry/>), navštíveno 16. 10. 2025.

31 Citováno podle: EU uvalí cla na čínské elektromobily až do výše 48 procent, Svaz průmyslu a dopravy ČR, 12. 6. 2024 (<https://www.spcr.cz/eu-uvali-clo-na-cinske-elektromobily-az-do-vyse-48-procent/>), navštíveno 14. 10. 2025.

32 Evropská komise: EU ukládá cla na nespravedlivě subvencovaná elektrická vozidla z Číny, zatímco diskuse o cenových závazcích stále probíhají, 29. 10. 2024 ([https://czechia.representation.ec.europa.eu/eu-uklada-clo-na-nespravedlive-subvencovana-elektricka-vozidla-z-ciny-zatimco-diskuse-o-cenovych-2024-10-29\\_cs](https://czechia.representation.ec.europa.eu/eu-uklada-clo-na-nespravedlive-subvencovana-elektricka-vozidla-z-ciny-zatimco-diskuse-o-cenovych-2024-10-29_cs)), navštíveno 14. 10. 2025.

**Graf 2: Nové registrace automobilů v EU podle zdroje energie ve vybraných zemích (1. polovina roku 2025)**

Pozn: BEV = bateriový elektromobil, PHEV = plug-in hybrid, HEV = hybridní vozidlo, Petrol = benzinový motor, Diesel = naftový motor, Others = jiné typy pohonu (vodík, LPG, atd.)

Zdroj: Economic and Market Report Global and EU auto industry: First half 2025. ACEA, September 2025 ([https://www.acea.auto/files/Economic\\_and\\_Market\\_Report-First\\_half\\_2025.pdf](https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-First_half_2025.pdf)), navštíveno 16. 10. 2025, s. 10.

Větší problém než přímá čínská konkurence elektrických vozidel představuje pro evropské výrobce fakt, že až 90 % klíčových materiálů pro výrobu elektrických vozidel jakož i baterie dováží evropské automobilky z Číny.<sup>33</sup> Jen malou útechou z hlediska zachování pracovních míst může být fakt, že některé čínské značky plánují stavby nových továren se sídlem v EU (BYD v Maďarsku, Chery ve Španělsku a Polestar na Slovensku). Evropská komise ale už vyšetřuje projekt maďarské továrny BYD z důvodů možných zahraničních subvencí.<sup>34</sup>

Nejde však jen o přímý dovoz automobilů z Číny. Riziko, že i vozidla, která nosí značku „Made in Europe“, budou postavena z neevropských komponentů, roste. V současné době jsou evropská auta z hlediska použitých dílů stále dominantně evropská, ale je zde výrazný rozdíl mezi vozidly se spalovacím motorem a elektromobily. Zatímco u spalovacích aut pochází 85 dílů od evropských výrobců, činí adekvátní podíl u elektromobilů

již jen 70 %. I v tomto kontextu je potřeba jednak urychlit lokalizaci vývoje a výroby technologií nutných pro elektromobily do Evropy, ale také zamyslet se znovu nad rychlostí a podobou dekarbonizace. Studie Evropského sdružení dodavatelů pro automobilový průmysl (CLEPA) zmiňovala vedle „tradičních podezřelých“ klesající konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu specificky potřebu brát vážně princip technologické neutrality v přístupu k dekarbonizaci, což by se mělo týkat například lepších podmínek pro výzkum a využívání syntetických paliv do spalovacích motorů.<sup>35</sup>

Tlakem na rychlý rozvoj elektromobility se EU dostává ve vztahu k Číně do velmi komplikované situace. Jak připomíná Draghiho zpráva, „rostoucí závislost na Číně může nabídnout nejlevnější a nejefektivnější cestu k dosažení našich cílů v oblasti dekarbonizace. Čínská státem sponzorovaná konkurence však představuje také hrozbu pro náš produktivní průmysl čistých

33 Cla na čínské elektromobily nejsou řešením, Svaz průmyslu a dopravy ČR, 17. 6. 2024 (<https://www.spcr.cz/cia-na-cinske-elektromobily-nejsou-resenim>), navštíveno 14. 10. 2025.

34 Jansen, Jannik: Europe's Car Industry in Transition: Stuck in Neutral or Shifting into Gear? Hertie School Jacques Delors Centre, 25 July 2025 ([https://www.delorscentre.eu/fileadmin/2\\_Research/1\\_About\\_our\\_research/2\\_Research\\_centres/6\\_Jacques\\_Delors\\_Centre/Publications/20250725\\_Policy\\_Paper\\_Automotive\\_Industry\\_Jannik\\_Jansen.pdf](https://www.delorscentre.eu/fileadmin/2_Research/1_About_our_research/2_Research_centres/6_Jacques_Delors_Centre/Publications/20250725_Policy_Paper_Automotive_Industry_Jannik_Jansen.pdf)), navštíveno 16. 10. 2025, s. 14.

35 CLEPA: Securing Europe's automotive competitiveness for jobs and value creation ([https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/09/CLEPAPositionPaper\\_Competitiveness-UPDA-TED.pdf](https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/09/CLEPAPositionPaper_Competitiveness-UPDA-TED.pdf)), navštíveno 4. 12. 2025.

*technologií a automobilový průmysl*.<sup>36</sup> Na druhou stranu jsou to aktuálně skutečně čínské firmy, které z hlediska technologických inovací v oblasti elektromobility tahají za delší konec provazu.

Je také třeba si přiznat, že známky úpadku evropského automobilového průmyslu jsou starší než nástup elektromobility. Tradiční evropští výrobci aut v Itálii a Francii zažili dramatický a rychlý pokles výroby a prodeje už kolem roku 2000, kdy se výroba přesouvala do zemí střední a východní Evropy, do Severní Afriky nebo Turecka. V této chvíli se ale známky podobného poklesu objevují i v Německu a střední Evropě. Jakýmsi symbolickým bodem obratu je rok 2017, kdy začal klesat export německých automobilů do Číny a kdy se objevil doposud pokračující trend růstu konkurenceschopnosti čínských automobilů na evropských trzích na úkor evropských značek. Tento trend přitom neohrožuje jen výrobce automobilů, ale i firmy, které jsou součástí jejich dodavatelského řetězce (jako například

Bosch).<sup>37</sup> To, co bylo před čtvrt stoletím vysvětlitelné opravdu jen o mnoho nižšími náklady neevropských producentů na pracovní sílu, je dnes spíše produktem rapidně se zlepšující schopnosti neevropských výrobců modernizovat a inovovat a využívat díky volnějším regulačním rámcům nové poznatky ve vývoji umělé inteligence. Evropské automobilky navíc nástup elektromobility podcenily, zapojily se do jejího vývoje a zavádění do výroby se zpožděním,<sup>38</sup> takže není možné za všechno vinit jen příliš přísný a nerealisticky ambiciózní regulační rámec Evropské unie.

Cílem tohoto textu však není analyzovat zaspání evropských výrobců automobilů, ale zaměřit se právě na ten regulační rámec. Situace automobilového průmyslu v EU je zkrátka komplikovaná a aktuální vyhlídky na zlepšení nejsou dobré. V této situaci dopadají na evropské výrobce aut i na ty, kteří taková auta padají, ambiciózní a rozsáhlé regulace zvláště bolestivě.

### 1.3 Automobilový průmysl v Česku

V českých zemích je výroba automobilů jeden z tradičních sektorů průmyslu. Nemusíme chodit ani k prvnímu českému malosériově vyráběnému motorovém vozidlu Präsident (1898), ani připomínat širokou paletu prvorepublikových výrobců (Laurin a Klement, Praga, Škoda, Start, Tatra, Wikow, Walter nebo vozy Z vyráběné v brněnské Zbrojovce), abychom si tento fakt uvědomili. Dokonce i v podmínkách komunistického režimu představovala výroba motorových vozidel důležitý segment. V roce 1964 se díky zahájení výroby typu Škoda 1000 MB objevil první velkosériově vyráběný automobil, jehož nakonec vzniklo 443 141 kusů. Jen v roce 2023 bylo ovšem v Česku vyrobeno 1 397 816 osobních vozidel, tedy více než trojnásobek celkové produkce typu Škoda 1000 MB, která se vyráběla v letech 1694–1969.<sup>39</sup> Jeho koncepce s motorem vzadu zároveň přetrvala prakticky až do konce komunistického režimu (Škoda 100, Škoda 105, Škoda 120), respektive nástupu modelu Škoda Favorit, a symbolizovala tak velmi omezenou schopnost inovací. Zároveň ale všechny tyto typy umožňovaly masovou motorizaci a Československo se mezi státy reálného socialismu řadilo k zemím, kde byl stupeň motorizace nejvyšší.

Na počátku 90. let byla situace českého automobilového průmyslu nejasná. Klíčová byla otázka privatizace podniku Škoda.

Po určitém váhání mezi Renaultem a Volkswagenem byla dána přednost německé firmě, a tak se v dubnu 1991 Škoda stala čtvrtou značkou koncernu Volkswagen. Forma přímého prodeje bez výběrového řízení by asi dnes vzbuzovala vlnu kritiky, ale zpětně vzato se jednalo o mimořádně šťastné rozhodnutí, které značně umožnilo nejen přežít, ale rozvíjet se směrem k jedné z aktuálně nejúspěšnějších evropských automobilek. Podobně koncipovaný přímý prodej Tatry, o kterou měl zájem Mercedes, se neuskutečnil kvůli snaze nové vlády Václava Klause (1992–1996) o posilování domácí podnikatelské vrstvy. Klausova strategie domácích šampionů ale v tomto případě nezabrala. Důsledkem prodeje do českých rukou však nebyl rozvoj podniku, ale jeho stagnace po prodeji v kuponové privatizaci. Ke stabilizaci došlo až po roce 2013.<sup>40</sup> Úspěšná privatizace Škoda Auto podnítila zájem zahraničních investorů i o další součásti českého automobilového průmyslu a otevřela cestu k rozvoji tohoto odvětví.

Poměrně plynulý nárůst počtu v Česku vyrobených motorových vozidel s pár drobnými výkyvy až do začátku pandemické krize setrval rostl, jak o tom vypovídá následující tabulka. Po poklesu v letech 2020–2022, který byl dán nejen pandemií, ale i válkou na Ukrajině a s tím spojeným narušením

36 The future of European competitiveness. Part A: A competitiveness strategy for Europe. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2025 ([https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961\\_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness%20\\_%20A%20competitiveness%20strategy%20for%20Europe.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness%20_%20A%20competitiveness%20strategy%20for%20Europe.pdf)), navštíveno 10. 11. 2025, s. 7.

37 Jansen, Jannik: Europe's Car Industry in Transition: Stuck in Neutral or Shifting into Gear? Hertie School Jacques Delors Centre, 25 July 2025 ([https://www.delorscentre.eu/fileadmin/2\\_Research/1\\_About\\_our\\_research/2\\_Research\\_centres/6\\_Jacques\\_Delors\\_Centre/Publications/20250725\\_Policy\\_Paper\\_Automotive\\_Industry\\_Jannik\\_Jansen.pdf](https://www.delorscentre.eu/fileadmin/2_Research/1_About_our_research/2_Research_centres/6_Jacques_Delors_Centre/Publications/20250725_Policy_Paper_Automotive_Industry_Jannik_Jansen.pdf)), navštíveno 16. 10. 2025, s. 3–7.

38 Fredriksson, Gustav, Alexander Röth, Simone Tagliapietra, Reinilde Veugelers: Is the European automotive industry ready for the global electric vehicle revolution?, Bruegel Policy Contribution, No. 2018/26 (<https://www.econstor.eu/handle/10419/208034>), navštíveno 8. 12. 2025.

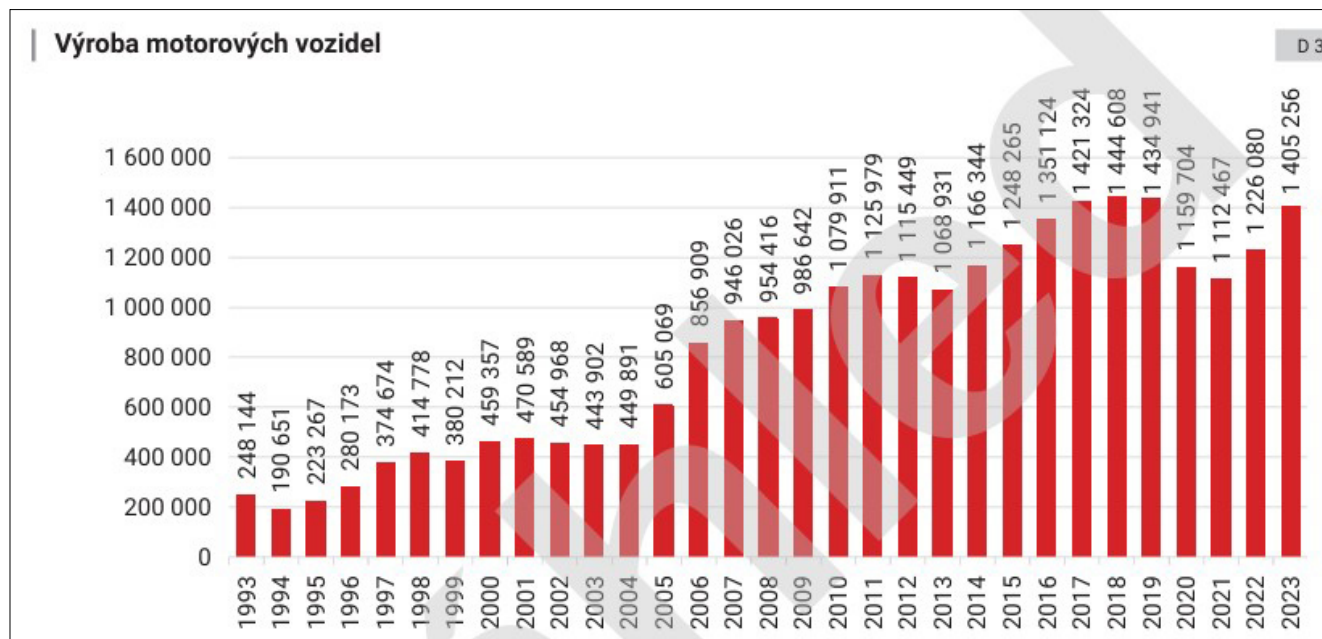
39 Hortig, Pavel: Jak statistici radili průmyslu. Statistika&My. Časopis Českého statistického úřadu, 8. 3. 2024 (<https://statistikaamy.csu.gov.cz/jak-statistici-radili-prumyslu>), navštíveno 14. 10. 2025.

40 Matoušek, Jan: Před 30 lety Volkswagen koupil Škodu. Zastaralá automobilka se změnila v bestseller. Aktuálně.cz., 16. 4. 2021 (<https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/tricet-let-pod-volkswagenem-skoda-se-v-roce-1991-stala-ctvrtr-94ad5acc9df711ebb0fa0cc47ab5f122/>), navštíveno 14. 10. 2025.

dodavatelsko-odběratelských řetězců, se v polovině roku 2022<sup>41</sup> české automobilky vrátily k růstu produkce. V současné době je výroba v Česku opět na vzestupné trajektorii, avšak ta

je ohrožena výše popsány trendy, týkajícími se všech evropských výrobců.

**Graf 3: Výroba motorových vozidel v Česku v letech 1993-2023**



Zdroj: Automobilový průmysl v České republice. Základní fakta. Aktualizace za rok 2023. Sdružení automobilového průmyslu (<https://autosap.cz/wp-content/uploads/2024/12/nahled-analyzy-2023-automobilovy-prumysl-v-cr-zakladni-udaje-a-fakta-2023.pdf>), navštíveno 14. 10. 2025, s. 26.

Naprostá většina produkce jde na vývoz (v roce 2023 činil tento podíl asi 85 % vyrobené produkce), což z automobilového průmyslu činí jeden z klíčových sektorů otevřené a exportně orientované české ekonomiky. Celkově členské firmy Sdružení automobilového průmyslu exportovaly zboží v hodnotě 1 265,7 miliardy korun.<sup>42</sup> Většina českého automobilového exportu je přitom realizována v Evropě. Mezi hlavní obchodní partnery českého automotive patří Německo, které má podíl okolo 30 procent exportu. Dalšími důležitými partnery jsou

firmy z Velké Británie, Francie, Slovenska, Polska, Itálie a Španělska.<sup>43</sup>

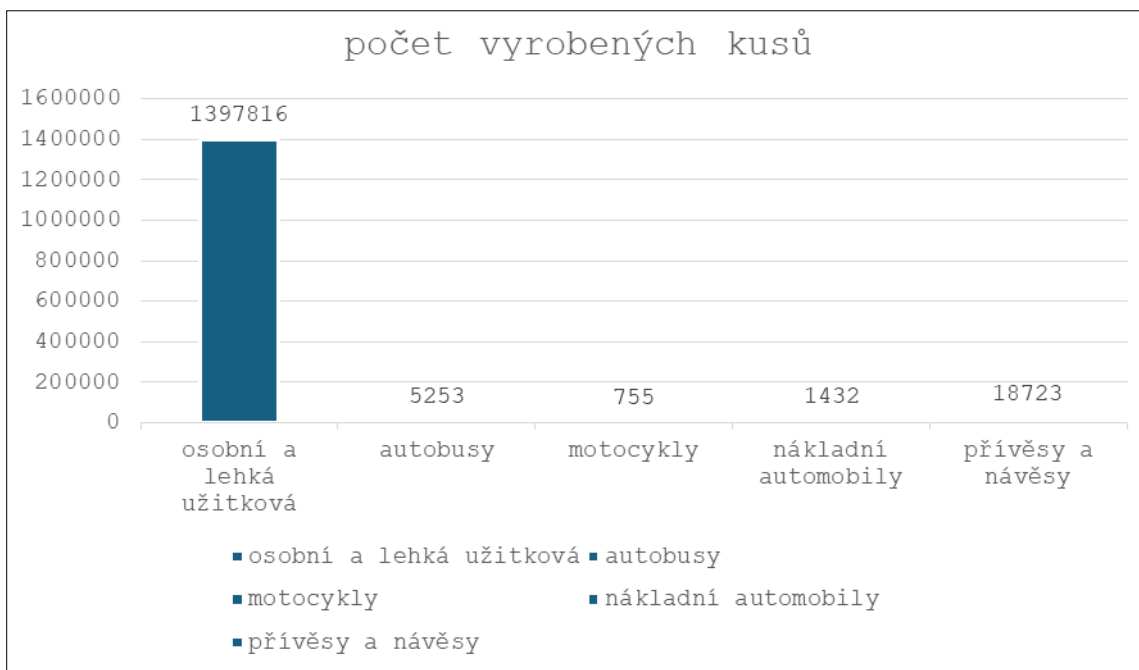
V naprosté většině se jedná o výrobu osobních automobilů, ostatní segmenty jsou zastoupeny v české produkci pouze marginálně, jak ukazuje následující graf. A to i přes skutečnost, že je v přepočtu na počet obyvatel Česko zemí s největší produkcí autobusů na světě.<sup>44</sup>

41 Výroba vozidel v Česku zůstává nízká, Svaz průmyslu a dopravy ČR, 18. 3. 2022 (<https://www.spcr.cz/vyroba-vozidel-v-cesku-zustava-nizka>), navštíveno 14. 10. 2025.

42 Automobilový průmysl v České republice. Základní fakta. Aktualizace za rok 2023. Sdružení automobilového průmyslu (<https://autosap.cz/wp-content/uploads/2024/12/nahled-analyzy-2023-automobilovy-prumysl-v-cr-zakladni-udaje-a-fakta-2023.pdf>), navštíveno 14. 10. 2025, s. 7.

43 Tamtéž.

44 Obecné základní přehledy o českém automobilovém průmyslu, Sdružení automobilového průmyslu (<https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/obecne-zakladni-prehledy/>), navštíveno 14. 10. 2025.

**Graf 4: Struktura české produkce motorových vozidel v roce 2023 (v kusech)**

Zdroj: Automobilový průmysl v České republice. Základní fakta. Aktualizace za rok 2023. Sdružení automobilového průmyslu (<https://autosap.cz/wp-content/uploads/2024/12/nahled-analyzy-2023-automobilovy-prumysl-v-cr-zakladni-udaje-a-fakta-2023.pdf>), navštíveno 14. 10. 2025, s. 7.

Český automobilový průmysl zaměstnává bezprostředně na 180 000 zaměstnanců a spolu s firmami, které jsou na něj navázány, pak vytvářejí další zhruba půl milionu pracovních míst. Český automotive tvoří dlouhodobě kolem 9 % českého hrubého domácího produktu, 34 % zpracovatelského průmyslu a 24 % průmyslového exportu země. Do státního rozpočtu přináší ročně zhruba 80 miliard korun.<sup>45</sup> Nejsme-li tedy ideologicky zaslepeni, musíme reflektovat, jaký hospodářský propad by v případě dlouhodobých strukturálních problémů českého

automobilového průmyslu nastal. Zatímco úkolem českých automobilek je nezůstat technologicky pozadu, úkolem české i unijní politické reprezentace je nastavit takový rámec regulací, který nenechá české a evropské automobilky zaspát, ale který zároveň nepoškodí jejich ekonomicky udržitelnou transformaci a rozvoj. Je tedy nejvyšší čas podívat se detailně na současnou podobu evropských regulací dopadajících na automobilové výrobce a jejich výrobky.

<sup>45</sup> Tamtéž.

# REGULACE AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V EU

Podívejme se nejprve, které instituce vytvářejí regulace unijního automobilového průmyslu. Klíčovou roli hraje Evropská komise, která iniciuje regulatorní rámec a příslušnou legislativu, spolu se členskými státy koordinuje a monitoruje implementaci této legislativy a také organizuje konzultace se zainteresovanými stranami, ať už jsou to samotné firmy, Evropské sdružení výrobců automobilů (*European Automobile Manufacturers' Association – ACEA*) nebo evropští občané. Na legislativním procesu týkajícím se jednotlivých regulatorních aktů, se podílí i Rada Evropské unie a Evropský parlament. Podobně jako v jiných oblastech legislativní činnosti EU, i tady se uplatňuje řetězec tvorby unijní politiky, v němž Komise navrhuje, Rada a Parlament schvalují a Komise spolu se členskými státy implementuje.<sup>46</sup>

## 2.1 Emisní normy

Začneme přehled vývoje regulací emisními normami Euro. To jsou závazné normy stanovující limitní hodnoty škodlivin, které mohou být obsaženy ve výfukových plynech motorových vozidel. Konkrétně se normy věnují emisím oxidu uhelnatého, uhlovodíků, oxidů dusíku, dále pak hmotnosti a počtu pevných částic, které emise vytvářejí. Nově se počítá nejen s měřením emisí výfukových plynů, ale také s měřením emisí, které vznikají jako produkt brzdění a opotřebování pneumatik. Tyto normy jsou vydávány zvláště pro osobní automobily a lehké užitné vozy (číslovány jsou vzestupně arabskými číslicemi) a zvláště pro nákladní vozy a autobusy (číslovány vzestupně římskými číslicemi). Limity se týkají vozidel uváděných na trh v celém Evropském hospodářském prostoru, který zahrnuje jak členské země Evropské unie, tak většinu členských zemí Evropského sdružení volného obchodu, konkrétně Island, Lichtenštejnsko a Norsko.

Regulace emisí je princip, který byl poprvé zaveden v roce 1968 v Kalifornii. V rámci tehdejších Evropských společenství probíhala snaha o harmonizaci norem pomaleji. Teprve Jednotný evropský akt (1987) umožňující cestu od jednomyslného

Regulace se týkají všech oblastí výroby a provozu automobilů. Největší podíl stále činí regulace, které se týkají bezpečnosti, avšak regulovány jsou i další oblasti, jako vliv automobilismu na životní prostředí, technické normy nebo normy vztahující se k digitálním komunikačním technologiím používaným v dnešních automobilech.<sup>47</sup> Nepřímo se na regulaci automobilového průmyslu podílí řada dalších regulací a regulatorních rámců. Jako příklad uvedme GDPR, který komplikuje práci s daty získávanými provozem automobilů s vyspělými datovými technologiemi a komplikuje z důvodů ochrany dat také výzkum v oblasti autonomních vozidel.

rozhodování k hlasování kvalifikovanou většinou v řadě oblastí integrace, otevřel cestu k úpravě platné napříč všemi členskými státy. Jako příklad můžeme uvést směrnici 88/76/EHS, která stanovila limity pro emise plyných látek a pevných částic z vozidel s naftovým motorem. Směrnice vznikla již v roce 1985, ale byla blokována Dánskem, dokud nebylo možné schválit ji kvalifikovanou většinou.<sup>48</sup>

Právní základ pro regulaci emisí v tehdejších Evropském společenství byl ovšem stanoven dříve. Směrnice 70/220/EHS z roku 1970 stanovila rámec pro limity schvalování typu pro nová lehká vozidla a zahájila proces následných změn s cílem zpřísnit limity. Až do 90. let 20. století se mnoho emisních požadavků řešilo prostřednictvím této směrnice a jejich novelizací.<sup>49</sup>

Zpočátku se jednalo o směrnice, které stanoví obecné cíle, ale ponechávají na členských státech konkrétní způsoby implementace. Od normy Euro 5, která byla přijata v roce 2009, jsou emisní normy upravovány jako tzv. nařízení, která musejí být implementována přímo.

46 Pro detaily legislativního procesu na úrovni EU viz Fiala, Petr, Ondřej Krutílek a Markéta Pitrová: Evropská unie. 3., aktualizované a doplněné vydání. Centrum pro studium demokracie a kultury, Brno, 2018.

47 ACEA: The Automotive Regulatory Guide 2023 (<https://www.acea.auto/files/ACEA-Regulatory-Guide-2023.pdf>), navštíveno 21. 10. 2025, s. 14–23. Viz také European Commission: Legislation ([https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/legislation\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/legislation_en)), navštíveno 21. 10. 2025.

48 AEA, 2011: Effect of regulations and standards on vehicle prices Final Report to the European Commission – DG Climate Action Ref: 070307/2010/570520/SER/A4 ([https://climate.ec.europa.eu/system/files/2016-11/report\\_effect\\_2011\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2016-11/report_effect_2011_en.pdf)), navštíveno 20. 10. 2025, s. 15–16.

49 EU: Light - Duty Emissions (<https://www.transportpolicy.net/standard/eu-light-duty-emissions/>), navštíveno 20. 10. 2025.

Splnit požadavky norem ze 70. let nebylo až tak složité a vešly se do nich třeba i emise vozidel jako Škoda 120 nebo Škoda 1203, či některých dvoutaktních motorů. Třeba populární východoněmecký Trabant se ale nevešel ani do těchto poměrně měkkých norem. Když byla zavedena v roce 1992 norma Euro 1, která se vztahovala na vozidla vyrobená od 1. ledna 1993, znamenala zásadní zpřísnění limitů, což se projevilo v praxi zejména nutností

montovat do vozidel katalyzátory, které rozkládají látky vzniklé spalováním na méně toxické, a také přechodem z olovnatého na bezolovnatý benzin, neboť olovo katalyzátorům škodí. Už tehdy nebyla debata o parametrech těchto norem jednoduchá. Schválení Euro 1 předcházela sedmnáctihodinová diskuse ministrů životního prostředí tehdejšího EHS.<sup>50</sup>

Tabulka 1: Přehled regulací Euro 1-6

Norma	EU regulace	Účinnost pro nově schvalované typy vozů (pro nově vyrobené vozy všech typů)	Typ motoru	CO g/km	HC g/km	HC+NO g/km <sup>x</sup>	NO <sup>x</sup> g/km	PC g/km
Euro 1	Směrnice 91/441/EEC 93/59/EEC	červenec 1992 (prosinec 1992)	Nafta	2,72	-	0,97	-	0,14
			Benzin	2,72	-	0,97	-	--
Euro 2	Směrnice 94/12/EC 96/69/EC	leden 1996 (leden 1997)	Nafta	1,0	-	0,7	-	0,08
			Benzin	2,2	-	0,5	-	-
Euro 3	Směrnice 98/69/EC 2002/80/EC	leden 2000 (leden 2001)	Nafta	0,64	-	0,56	0,5	0,05
			Benzin	2,3	0,2	-	0,15	-
Euro 4	Směrnice 2007/715/EC	leden 2005 (leden 2006)	Nafta	0,5	-	0,3	0,25	0,025
			Benzin	1,0	0,1	-	0,08	-
Euro 5	Nařízení 715/2007 692/2008	září 2009 (leden 2011)	Nafta	0,5	-	0,23	0,08	0,005
			Benzin	1,0	0,1	-	0,06	0,005
Euro 6	Nařízení 715/2007 692/2008	září 2014 (září 2015)	Nafta	0,5	-	0,17	0,08	0,005
			Benzin	1,0	0,1	-	0,06	0,005

Pozn.: oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), uhlovodíky (HC), oxid uhelnatý (CO) a pevné částice (PČ).

Zdroj: AEA, 2011: *Effect of regulations and standards on vehicle prices Final Report to the European Commission – DG Climate Action Ref: 070307/2010/570520/SER/A4* ([https://climate.ec.europa.eu/system/files/2016-11/report\\_effect\\_2011\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2016-11/report_effect_2011_en.pdf)), navštíveno 20. 10. 2025. s. 17.

Nákladní vozidla a autobusy byla z hlediska emisí poprvé regulována v roce 1988 a od roku 1992 se i ona stala součástí systému norem Euro. Euro I bylo zavedeno v roce 1992, Euro II o čtyři roky později. Euro I a II byly povinné pro nákladní automobily, pro městské autobusy byly určeny také, ale jen na dobrovolné bázi. V roce 1999 byla přijata směrnice 1999/96,<sup>51</sup> která od roku 2000 zavedla normu Euro III. O osm let později vstoupila v platnost norma Euro IV. Mezitím směrnice 2005/55<sup>52</sup> novelizovala normy Euro IV a V přepracováním emisních limitů, zavedla požadavky na vyšší životnost a také přítomnost palubní diagnostiky emisí (OBD – *on-board diagnostics*). Regulační orgány očekávaly, že normy Euro IV a Euro V budou automaticky

znamenat používání filtrů pevných částic v naftových motorech nákladních automobilů a autobusů, ale výrobci si s limity dokázali poradit s užitím jiné technologie – selektivní katalytické redukce výfukových plynů. Aktuálně platná emisní norma Euro VI byla zavedena nařízením 595/2009,<sup>53</sup> které stanovilo základní rámec, a 582/2011,<sup>54</sup> které stanovilo technické podrobnosti. Předpisy byly od svého původního přijetí několikrát novelizovány, aby zavedly další prvky pro různé kroky implementace. Ve srovnání s předchozími emisními normami (Euro V) Euro VI upravuje emisní limity, rozšiřuje ustanovení o životnosti a zavádí několik důležitých nových prvků. Patří mezi ně třeba emisní limity počtu částic, nové požadavky na testování

50 Dolejší, Milan: Emisní normy Euro vládnou silnicím od roku 1992. Ve srovnání s Amerikou a Čínou jsou měkčí. CT24.cz, 13. 3. 2024 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/emisni-normy-euro-vladnou-silnicim-od-roku-1992-ve-srovnani-s-amerikou-a-cinou-jsou-mekci-345851>), navštíveno 20. 10. 2025.

51 Directive 1999/96/EC on the approximation of the laws of the Member States related to measures to be taken against the emission of gaseous and particulate pollutants from compression ignition engines for use in vehicles, and the emission of gaseous pollutants from positive ignition engines fuelled with natural gas or liquefied petroleum gas for use in vehicles and amending Council Directive 88/77/EEC (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2000:044:0001:0155:EN:PDF>), navštíveno 25. 10. 2025.

52 Directive 2005/55/EC of the European Parliament and of the Council of 28 September 2005 on the approximation of the laws of the Member States relating to the measures to be taken against the emission of gaseous and particulate pollutants from compression-ignition engines for use in vehicles, and the emission of gaseous pollutants from positive-ignition engines fuelled with natural gas or liquefied petroleum gas for use in vehicles (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32005L0055>), navštíveno 25. 10. 2025.

53 Regulation (EC) No 595/2009 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2009 on type-approval of motor vehicles and engines with respect to emissions from heavy duty vehicles (Euro VI) and amending Regulation (EC) No 715/2007 and Directive 2007/46/EC and repealing Directives 80/1269/EEC, 2005/55/EC and 2005/78/EC (Text with EEA relevance)Text with EEA relevance (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02009R0595-20200901>), navštíveno 25. 10. 2025.

54 Regulation (EU) No 582/2011 of 25 May 2011 implementing and amending Regulation (EC) No 595/2009 of the European Parliament and of the Council with respect to emissions from heavy duty vehicles (Euro VI) and amending Annexes I and III to Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02011R0582-20191215#E0017>), navštíveno 25. 10. 2025.

zahrnující testování v provozu, přísnější požadavky na palubní diagnostiku emisí (OBD), limity koncentrace amoniaku atd.<sup>55</sup>

Postupné zavádění a zpřísnování norem vedlo samozřejmě k problematické situaci ze strany výrobců automobilů. Britští, francouzští a italské výrobci automobilů protestovali již proti normě Euro 1 s poukazem na to, že coby producenti zejména menších automobilů, které potřebné technologické změny prodraží, ztratí konkurenceschopnost. Tehdy na přelomu 80. a 90. let se jednalo o náklady na zavádění katalyzátorů a filtrů pevných částic do naftových motorů. Tehdejší obavy výrobců se však nepotvrdily, pokrok v technologiích a adaptace na přísnější mimoevropské normy, kterou řada evropských výrobců provedla, ke splnění cílů norem Euro 2–5 postačovala.<sup>56</sup> A zejména ve městech se jasně potvrdil pozitivní dopad regulací na pokles emisí z automobilové dopravy.<sup>57</sup>

Normy Euro 6/VI bezprostředně reagovaly na Tematickou strategii Evropské komise o znečištění ovzduší<sup>58</sup> z roku 2005, která chápala snižování emisí z dopravy jakou součást celkové snahy o zlepšení kvality ovzduší. Velmi explicitně se vyjadřovala o nutnosti snížit emise oxidů dusíku u dieselových motorů. Je dobré připomenout, že ambiciózní limity vztažené na naftové motory neměly tehdy za cíl jejich výrobu ukončit, ale naopak poskytnout výrobcům možnost adaptovat se a rozvíjet dieselovou technologii.<sup>59</sup>

V souvislosti s nástupem normy Euro 6 se objevily další technologie jako variabilní časování ventilů, přímé vstřikování paliva a sofistikované systémy řízení motoru, již zmíněné filtry pevných částic naftových osobních aut a nákladních vozidel. Řada užitkových vozidel také využívá tzv. selektivní katalytickou redukci (SCR). To je technologie na snižování emisí oxidů dusíku z výfukových plynů naftových motorů. Do těchto výfukových plynů se vstřikuje roztok močoviny známý pod obchodní značkou AdBlue, který se přemění na čpavek. Čpavek poté v katalyzátoru reaguje s oxidy dusíku a přeměňuje je na neškodný dusík a vodu.<sup>60</sup>

V souvislosti se zaváděním norem Euro 6/VI se také vyjevil problém rozdílů mezi hodnotami, které spalovací motory naměřily v laboratorních testech, a hodnotami emisí, které vypouštěly ve skutečnosti.<sup>61</sup> To se týkalo zejména nadměrného množství oxidů dusíku, který produkují dieselové motory. Do povědomí veřejnosti se problematika dostala v souvislosti s tzv. aférou Dieselgate v průběhu roku 2015.<sup>62</sup> Aféra s falešnými naměřenými emisemi naftových motorů společnosti Volkswagen začala v září 2015 v USA. Americká agentura na ochranu životního prostředí (EPA) prohlásila, že VW manipuloval s emisemi svých dieselových motorů s přímým vstřikováním tím, že využíval software, který dokázal zmenšit emise oxidů dusíku v testech v laboratorních podmínkách. Problém byl nejen v samotném porušování norem, ale i ve skutečnosti, že VW deklarovala své dieselové motory jako ekologicky vstřícné. Firma musela vynaložit obrovské částky na pokuty a napravení škod. Symbolicky se vzdala svého oblíbeného reklamního sloganu „Volkswagen – das Auto“, ale zejména to vše vedlo k přehodnocení jak testování emisí, tak názoru na další dlouhodobou využitelnost naftových motorů, ze kterých se stala v EU vinou předního výrobce technologie *non grata*.<sup>63</sup>

Již před Dieselgate ale Evropská komise pracovala na přísnějších zkušebních postupech pro emise, založených na testování v reálných podmínkách jízdy (tzv. *Real Driving Emissions* – RDE). Vozidla jsou tak testována za pomoci mobilních měřicích zařízení v reálném provozu a jsou také testována nejen jako nová, ale i průběžně v různých fázích svého životního cyklu. Na základě těchto zkušeností přistoupila EU v roce 2017 k zavedení standardu WLTP (*Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*) v rámci laboratorního testování emisí. Test WLTP je oficiální globální laboratorní testovací postup pro posouzení energetické účinnosti a vlivu na životní prostředí všech nových modelů automobilů.<sup>64</sup>

Norma Euro 6/VI bude už brzy nahrazena normou Euro 7. Původní ambicí Evropské komise bylo normy zjednodušit v tom smyslu, že by existoval jen jeden předpis platný pro osobní i nákladní automobily. Sjednotit se měly rovněž podmínky pro

55 EU: Heavy-Duty Emissions (<https://www.transportpolicy.net/standard/eu-heavy-duty-emissions/>), navštíveno 25. 10. 2025.

56 AEA, 2011: Effect of regulations and standards on vehicle prices Final Report to the European Commission – DG Climate Action Ref: 070307/2010/570520/SER/A4 ([https://climate.ec.europa.eu/system/files/2016-11/report\\_effect\\_2011\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2016-11/report_effect_2011_en.pdf)), navštíveno 20. 10. 2025. s. 18–19.

57 Rhys-Tyler, G.A., W. Legassick, M.C. Bell: The significance of vehicle emissions standards for levels of exhaust pollution from light vehicles in an urban area. *Atmospheric Environment*, 2011, roč. 45, č. 19, s. 3286–3293, (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1352231011002846>), navštíveno 8. 12. 2025.

58 KOM(2005) 446 Tematická strategie o znečištění ovzduší (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0446>), navštíveno 20. 10. 2025.

59 ICCT, 2016: A technical summary of Euro 6/VI vehicle emission standards ([https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT\\_Euro6-VI\\_briefing\\_jun2016.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_Euro6-VI_briefing_jun2016.pdf)), navštíveno 20. 10. 2025, s. 2.

60 ACEA: Euro standards, 13. 1. 2014 (<https://www.acea.auto/fact/euro-standards/>), navštíveno 20. 10. 2025.

61 Hooftman, Nils, Maarten Messagie, Joeri Van Mierlo, Thierry Coosemans: A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 2018, roč. 86, s. 1–21, (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1364032118300182>), navštíveno 8. 12. 2025.

62 Fajmon, Hynek: Současnost a budoucnost politiky EU v oblasti osobní mobility. *New Direction*, 2022 (<https://newdirection.online/2018-publications-pdf/ND-Fajmon-2022-web.pdf>), navštíveno 10. 11. 2025, s. 9–11.

63 Mujkic, Edin a Donald Klingner (2018): Dieselgate: How Hubris and Bad Leadership Caused the Biggest Scandal in Automotive History, *Public Integrity* 21(4), s. 365–377 ([https://www.researchgate.net/profile/Donald-Klingner/publication/328767972\\_Dieselgate\\_How\\_Hubris\\_and\\_Bad\\_Leadership\\_Caused\\_the\\_Biggest\\_Scandal\\_in\\_Automotive\\_History/links/5c22341192851c22a345191f/Dieselgate-How-Hubris-and-Bad-Leadership-Caused-the-Biggest-Scandal-in-Automotive-History.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Donald-Klingner/publication/328767972_Dieselgate_How_Hubris_and_Bad_Leadership_Caused_the_Biggest_Scandal_in_Automotive_History/links/5c22341192851c22a345191f/Dieselgate-How-Hubris-and-Bad-Leadership-Caused-the-Biggest-Scandal-in-Automotive-History.pdf)), navštíveno 20. 10. 2025.

64 Clairotte, M., Tutuianu, M., Ferrarese, C., Gruening, C., Franzetti, J., Loos, R., Manara, D., Valverde Morales, V., Melas, A. and Bonnel, P., Real Driving Emissions testing: A game-changer for NOx to promote cleaner vehicles in the EU, European Commission, Ispra, 2023, JRC134453 (<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC134453>), navštíveno 20. 10. 2025.

dieselové a benzinové motory, což mělo vést k rychlému konci dieselových motorů, u kterých už další zvyšování požadavků na emisní limity naráží na fyzikální možnosti této technologie. Kolem normy Euro 7 se strhla velká politická kontroverze. Výrobci automobilů poukazovali na nerealističnost nových limitů a požadavků, jakož i na fakt, že harmonogram neposkytoval dostatek času na potřebnou adaptaci ani tam, kde by byla technologicky možná (podle původního návrhu měla norma Euro 7 platit už v roce 2025 pro osobní auta a 2027 pro nákladní vozidla a autobusy). Jak jsme již viděli, evropské automobilky mají nepříjemný zvyk stěžovat si na veškeré regulace, ale tady byla stížnost namísto, protože debata o regulacích emisí se zcela odpoutala od ekonomických a technologických argumentů a nesla se, zejména na půdě Evropského parlamentu, výhradně v environmentální a ještě více symbolické logice.

Proti návrhu se postavila koalice osmi zemí vedená Českem a zahrnující Bulharsko, Francii, Itálii, Maďarsko, Polsko, Rumunsko a Slovensko. Proti původní verzi byl i evropský automobilový průmysl. Krotit bylo potřeba zejména poněkud přebujelé regulativní ambice Evropského parlamentu, avšak nakonec se podařilo dojednat i díky českým zástupcům z frakce ECR životaschopný kompromis. Jak to vyjádřil Alexandr Vondra: „zásadním způsobem jsme okleštili původní návrh Evropské komise k Euro 7 tak, aby zůstala zachována dostupnost, a to zejména cenová nebo ohledně menších automobilů, včetně nových aut se spalovacími motory, tedy aby se automobilový průmysl nestabilizoval a měl čas se připravit na transformační kroky.“<sup>65</sup>

Norma byla přijata v dubnu 2024 a osobních a lehkých užitkových automobilů se bude týkat od podzimu 2026 u nových modelů a listopadu 2027 u všech modelů. U nákladních aut a autobusů vstoupí v platnost v letech 2028, respektive 2029.<sup>66</sup> V případě limitů na pevné částice vzniklé brzděním norma předvídá zpřísnování limitů a zahrnování dalších kategorií vozidel v průběhu let 2029–2034. V případě limitů na emise pevných částic z pneumatik je náběh také plánován jako postupný v letech 2028–2034. Limit měření životnosti byl prodloužen na 160 tisíc kilometrů nebo 8 let u osobních vozidel, 300 tisíc kilometrů nebo 8 let u lehčích a 700 tisíc kilometrů nebo 12 let u těžších nákladních vozidel s tím, že byla zavedena ještě kategorie přidávané životnosti.<sup>67</sup>

Po poměrně bouřlivé debatě bylo rozhodnuto, že se limity u osobních aut nebudou oproti Euro 6 zvyšovat ani snižovat. U nákladních vozidel a autobusů by se však měly dostat na

úroveň srovnatelnou s osobními auty, takže tady se jedná o zpřísnění normy. Měly by se také měřit menší pevné částice a také zavést u dieselových aut systém OBM (*on-board monitoring*). Přibude také měření emise pevných částic z brzd. U elektrických automobilů bude stanovena minimální životnost baterie (80 procent kapacity po pěti letech provozu nebo ujetí sta tisíce kilometrů podle toho, která ze situací nastane dříve).

Tento posun obsahu a implementace normy Euro 7 je jistě vítaná změna jdoucí vstříc realitě evropského trhu s automobily. Jak však upozorňují evropští výrobci, nemusí ani přijaté změny stačit. ACEA znovu vyzvala k „inteligentnějšímu a realističtějšímu“ přístupu. S poukazem na aktuální tempo nárůstu počtu elektromobilů v segmentu osobních vozů a dodávek považuje i aktuálně stanovené cíle emisí CO<sub>2</sub> pro roky 2030 a 2035 jako nedosažitelné. Cíl plné klimatické neutrality v roce 2050 ACEA nezpochybňuje a nezpochybňuje ani elektrifikaci jako hlavní nástroj dekarbonizace dopravy, avšak potřebnému tempu nestačí slabý nárůst spotřebitelské poptávky a podpůrné infrastruktury. Obzvláště v segmentu dodávek je nárůst elektromobilů příliš malý na to, aby byly splněny aktuálně vytáčené krátkodobé cíle. ACEA tedy volá po zvýšení investic do infrastruktury, elektrické sítě, trvalé stimulace chování spotřebitelů ve prospěch elektrických vozidel. Rovněž pléduje pro oddělení regulace výroby osobních automobilů a dodávek, seriózní přístup k technické neutralitě dosažení dekarbonizace, zahrnující i podporu hybridního nebo vodíkového pohonu.<sup>68</sup>

Na druhou stranu, ani ACEA nezpochybnila obsah norem, ale spíše postup a časové období jejich implementace. Důležité k pochopení toho, že prostor pro změnu cílů je opravdu malý, je i mezinárodní srovnání. Norma Euro 7 je přísná, ale zdaleka není nejpřísnější. Americká emisní norma, která má definitivně vstoupit v platnost v roce 2027, je přísnější z hlediska limitů pevných částic (necelé 2 miligramy na kilometr oproti evropským pěti). Limity na uhlovodíky a oxidy dusíku v emisích se počítají jinak než v Evropě, průměrem celé vyráběné flotily. Hodnoty jsou srovnatelné s Euro 6 a 7. Rovněž v Číně připravují implementaci norem, které vycházejí z Euro 6, ale jsou v některých parametrech přísnější, než Euro 7 v původní nekompromisní podobě. To například znamená limit maximálně půl gramu oxidu uhelnatého na kilometr bez ohledu na palivo, což je polovina evropského limitu. U pevných částic je limit tři miligramy na kilometr oproti evropským pěti.<sup>69</sup>

Celkově však vidíme, že i přes dosažené změny v zavádění emisních norem Euro 7/VII boj o regulace v této oblasti nekončí.

65 Citováno podle: Euro 7 dohodnuta. S podobou emisní normy souhlasí členské státy i europoslanci, ČT24.cz (<https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/svet/evropska-unie-se-dohodla-na-nove-emisni-norme-344286>), navštíveno 20. 10. 2025.

66 Rada Evropské unie, 12. 4. 2024: Nařízení Euro 7: Rada přijala nová pravidla týkající se emisních limitů pro osobní automobily, dodávky a nákladní vozidla (<https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2024/04/12/euro-7-council-adopts-new-rules-on-emission-limits-for-cars-vans-and-trucks/>), navštíveno 20. 10. 2025.

67 Dornoff, Jan a Felipe Rodríguez: Euro 7: The new emission standard for light- and heavy-duty vehicles in the European Union. ICCT, březen 2024 ([https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/03/ID-116-%E2%80%93Euro-7-standard\\_final.pdf](https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/03/ID-116-%E2%80%93Euro-7-standard_final.pdf)), navštíveno 20. 10. 2025.

68 ACEA: 2030–2035 targets for cars and vans not achievable: Europe needs smarter regulatory path and distinct approach, 7. 11. 2025 (<https://www.acea.auto/news/2030-2035-targets-for-cars-and-vans-not-achievable-europe-needs-smarter-regulatory-path-and-distinct-approach/>), navštíveno 4. 12. 2025.

69 Dolejší, Milan: Emisní normy Euro vládnou silnicím od roku 1992. Ve srovnání s Amerikou a Čínou jsou měkčí. ČT24.cz, 13. 3. 2024 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci-emisni-normy-euro-vladnou-silnicim-od-roku-1992-ve-srovnani-s-amerikou-a-cinou-jsou-mekci-345851>), navštíveno 20. 10. 2025.

Pokud bychom brali vážně poukaz evropských automobilek na nemožnost dosažení cílů včas a zhoršování jejich mezinárodní konkurenceschopnosti, měli bychom uvažovat o přezkoumání časových horizontů pro implementaci těchto norem a zejména s nimi souvisejících sankcí pro firmy, které je nebudou schopny

splnit. Na druhé straně není potřeba hysterická reakce požadující „zrušení Green Dealu“, jak to předváděli v kampani před parlamentními volbami 2025 všechny strany pomalu se formující druhé Babišovy vládní koalice.

## 2.2 Regulace emisí CO<sub>2</sub> a další environmentální regulace

Emisní limity popsané výše jsou v jistém slova smyslu „jen“ součástí širší problematiky regulací, které reagují na globální oteplování a snahu, vyjádřenou v Pařížské dohodě o změně klimatu z roku 2015, zabránit nárůstu globální teploty o více než 1,5 stupně celsia oproti době před začátkem průmyslové revoluce.<sup>70</sup> Aby tohoto cíle bylo možno dosáhnout, stanoví Pařížská dohoda, která vstoupila v platnost v listopadu 2016 a již je i Česko signatářskou zemí, nutnost snížit do roku 2030 emise o 40 % oproti stavu v roce 1990.<sup>71</sup> Tyto cíle si vzala v Rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky přijatém Evropskou radou v říjnu 2014 za své i Evropská unie.<sup>72</sup>

Jako příspěvek k Pařížské dohodě byla v roce 2019 přijata Evropskou unií Zelená dohoda (*Green Deal*) coby obecná strategie, ve které měl být hospodářský růst sklouben s ekologickou transformací, jejímž hlavním cíle je dosažení tzv. klimatické neutrality do roku 2050.<sup>73</sup> Oblasti, na které se Zelená dohoda zaměřuje, ilustruje následující obrázek. Z hlediska automobilového průmyslu a automobilismu je klíčový první cíl – dosažení klimatické neutrality.

**Obrázek 2: Cíle Zelené dohody pro Evropu**



Zdroj: Evropská rada: Zelená dohoda pro Evropu (<https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/european-green-deal/>), navštíveno 24. 10. 2025.

70 K vývoji globální a evropské politiky ochrany klimatu viz Lichá, Viktória: European and International Climate Policy. New Direction, 2021 (<https://newdirection.online/2018-publication-s-pdf/ND-Licha-2021-web.pdf>), navštíveno 4. 11. 2025.

71 Pařížská dohoda ([https://mzp.gov.cz/system/files/2025-06/733-Parizska\\_dohoda\\_CZ-20250620.pdf](https://mzp.gov.cz/system/files/2025-06/733-Parizska_dohoda_CZ-20250620.pdf)), navštíveno 24. 10. 2025.

72 Evropská rada: Rámec pro oblast klimatu a energetiky do roku 2030, 23. 10. 2014 (<https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/climate-change/2030-climate-and-energy-framework/>), navštíveno 24. 10. 2025.

73 Evropská rada: Zelená dohoda pro Evropu (<https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/european-green-deal/>), navštíveno 24. 10. 2025.

Další zpřísnění cílů přinesl balíček předpisů známý jako *Fit for 55*. Ten zakotvil snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % jako právní povinnost.<sup>74</sup> Kromě přitvrzení obchodování s emisními povolenkami se balíček dotkl i problematiky dopravy. Doprava je podle mínění EU zodpovědná za 25 % emisí skleníkových plynů a ze 71 % se na tomto podílu podepisuje silniční doprava. Cílem je tedy posilovat roli elektromobilů. Pozitivně se to projevilo ve snaze budovat hustší síť nabíjecích stanic, ale jak uvidíme, neslo to s sebou i další regulace pro spalovací motory.<sup>75</sup>

Rámec politiky v oblasti klimatu a energetiky ani Zelená dohoda se sice nevztahují bezprostředně na automobilový průmysl, avšak automobilismus se snahou snížit emise skleníkových plynů bezprostředně souvisí. Tento rámec navíc řeší i problematiku regulace emisí prostřednictvím systémů emisních povolenek (ETS), což se týká nejen výroby, ale i provozování automobilů se spalovacími motory. Souvisí to i s posílením ambicí EU na poli omezování emisí skleníkových plynů, kdy si nařízením 2021/1119 zakotvila cíl snížit v roce 2050 emise na čistou nulu.<sup>76</sup>

Toho se bezprostředně týká revize nařízení o ETS z dubna 2023 (2023/851),<sup>77</sup> která vytváří nový systém obchodování s emisemi. Tento systém vznikne nezávisle na stávajícím ETS a zahrnuje emise CO<sub>2</sub> ze spalování paliv v budovách, silniční dopravě a dalších odvětvích (zejména v malém průmyslu, na který se stávající systém EU ETS nevztahuje). Logika opatření spočívá v tom, že cena uhlíku stanovená systémem ETS2 poskytne tržní pobídku pro investice do renovací budov a nízkoemisní mobility. ETS2 má vstoupit v platnost v roce 2027. Monitorovat a vykazovat emise sice budou dodavatelé paliv, ale náklady na emisní povolenky budou v koncových cenách za otop či naftu a benzín do automobilů hradit spotřebitelé, neboť dodavatelé paliv budou nakupovat emisní povolenky v aukcích. Vidíme tedy, že i klimatické regulace, které nejsou namířeny přímo proti automobilismu, mají na jeho další fungování klíčový ekonomický vliv. A spolu s tím mají nezanedbatelný dopad na budoucí životní úroveň obyvatel EU. Vzhledem k tomu, že nepanuje žádná jednota v názorech odborníků ohledně odhadu vývoje cen povolenek, můžeme si namátkou vypůjčit třeba tvrzení, že se ceny paliv v důsledku zavedení ETS2 zvýší asi o třetinu.<sup>78</sup>

Strop ETS2 je aktuálně nastaven tak, aby se do roku 2030 snížily emise o 42 % oproti roku 2005. Pouze slabou náplastí

na vyšší ceny pohonných hmot je fakt, že výtěžek z aukcí povolenek budou členské státy muset vynaložit na opatření v oblasti ochrany klimatu a sociální opatření, která mají za cíl podpořit zranitelné domácnosti a spotřebitele. Aktuální stav také počítá s tím, že během prvních tří let provozu ETS2, pokud cena povolenek přesáhne 45 EUR (v cenách roku 2020, tj. po očištění o inflaci), mohou být uvolněny další povolenky, aby se cena stabilizovala.<sup>79</sup>

Podle výše zmíněného nařízení 2023/851 byl pro nové osobní a lehké užitkové automobily stanoven cíl stoprocentní redukce emisí k 1. lednu 2035. Není explicitně sice řečeno, jakou technologií je toho nutno dosáhnout, avšak ze stávajících běžně dostupných technologií splňují tuto podmínku reálně pouze elektromobily.

Vraťme se však k regulaci emisí u motorových vozidel. Osobní vozidla generují 12 % všech emisí CO<sub>2</sub> v EU a emise z dopravy se mezi lety 1990 a 2010 zvýšily o 26 %. První strategie na snižování emisí z provozu osobních vozidel byla přijata už v roce 1995 a kromě informování spotřebitelů a podpory úsporných automobilů nabízela i dobrovolné cíle, ke kterým se mohly automobilky samy zavazovat. V roce 1998 byl pro osobní automobily stanoven dobrovolný cíl maximálních emisí CO<sub>2</sub> 140 g/km, stanovený pro nová vozidla do roku 2008 pro Evropskou asociaci výrobců automobilů a do roku 2009 pro Japonskou asociaci výrobců automobilů a Korejskou asociaci výrobců automobilů. Tyto dobrovolné cíle splnili pouze dva výrobci. Zpočátku dobrovolné cíle stanovené EU pro výrobce automobilů byly nakonec v roce 2009 změněny na povinné. Podotkněme ale, že předpisy se vztahují pouze na emise CO<sub>2</sub>, ostatní skleníkové plyny regulovány nejsou.

Emise produkované osobními automobily se měly zredukovat na 130 g/km do roku 2015 a 95 g/km do roku 2020. U lehkých užitkových vozidel šlo o redukci na 175 g/km do roku 2017 a 147 g/km do roku 2020. V roce 2019 byl přijat další závazný cíl redukce o 15 % oproti roku 2021 do roku 2025 u osobních vozidel a 37,5 % do roku 2030. U lehkých užitkových vozidel byl jako základ rovněž rok 2021 a redukce má dosáhnout 15 % snížení emisí CO<sub>2</sub> do roku 2025 a 31 % do roku 2030. Limity nejsou počítány za jednotlivé vozy, ale jako průměr za celou flotilu výrobce, zohledněna je i hmotnost jednotlivých typů, s jejímž růstem narůstá podle vzorce i výše emisního limitu. Také výše zmíněné cíle se týkají vozového parku jako celku.

74 Evropská rada: Balíček „Fit for 55“: Rada přijala klíčové právní předpisy k dosažení cílů v oblasti klimatu do roku 2030, 25. 4. 2023 (<https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/>), navštíveno 24. 10. 2025.

75 European Council: Fit for 55: towards more sustainable transport (<https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-afir-alternative-fuels-infrastructure-regulation/>), navštíveno 24. 10. 2025.

76 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a (EU) 2018/1999 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2021%3A243%3ATO>), navštíveno 24. 10. 2025.

77 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu (Text s významem pro EHP) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32023R0851>), navštíveno 24. 10. 2025.

78 BloombergNEF: EU ETS II Pricing Scenarios, 17. 9. 2025 (<https://about.bnef.com/insights/commodities/eu-ets-ii-pricing-scenarios/>), navštíveno 8. 12. 2025.

79 European Commission: ETS2: buildings, road transport and additional sectors ([https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en)), navštíveno 24. 10. 2025.

V roce 2025 bude pro výrobce osobních automobilů a dodávek platit nový systém kreditů ZLEV (*Zero and Low Emission Vehicles* – vozidla s nulovými a nízkými emisemi). Zavedení ZLEV v celém vozovém parku bude podléhat následujícím kritériím: 15 % nových osobních automobilů a dodávek by od roku 2025 mělo být ZLEV, přičemž ZLEV je definováno jako vozidlo s emisemi CO<sub>2</sub> nižšími než 50 g/km. Překročení těchto kritérií ZLEV o jedno procento umožňuje výrobcům jednocentní zvýšení jeho emisní normy CO<sub>2</sub> až do výše 5 %. Výpočet podílu ZLEV ve vozovém parku navíc závisí na emisích ZLEV, takže vozidla ZLEV s nižšími emisemi se budou více započítávat do cíle emisí v celém vozovém parku.<sup>80</sup>

V rámci *Fit for 55* došlo k dalšímu zpřísnění emisních norem CO<sub>2</sub>. Nařízení 2019/631<sup>81</sup> zavedlo cíl do roku 2035 zredukovat oproti roku 2021 emise osobních automobilů o 55 % a dodávek o 55 %. A zatím stále platí, že od roku 2035 bude možné nově registrovat pouze bezemisní vozidla.

Nejpozději vstoupily v platnost regulace emisí CO<sub>2</sub> u těžkých nákladních vozidel. Do roku 2025 budou muset průměrné emise CO<sub>2</sub> z nových nákladních vozidel poklesnout o 15 % oproti roku 2019. I tady se počítá ideální průměrný automobil za celou flotilu výrobce v dané kategorii. Na rok 2030 je pak závazný cíl poklesu nejméně o 30 % oproti roku 2019. Prostředkem má být úspora spotřeby paliva, dosahovaná mj. lepšími aerodynamickými vlastnostmi nebo kvalitnějšími pneumatikami.<sup>82</sup> Uvidíme, jak si s tím evropští výrobci automobilů poradí.

V souvislosti s environmentální politikou musíme konečně zmínit alespoň okrajově i problematiku recyklace. Již od roku 2005 platí směrnice 005/64/ES o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Podle této směrnice musejí nově prodávaná osobní a lehká užitková vozidla splňovat podmínku, že je lze recyklovat nebo opětovně použít, a to až do limitu 95 % hmotnosti vozidla.<sup>83</sup> Nové regulace se týkají baterií (nařízení 2023/1542). Toto nařízení se netýká jen baterií v elektromobilech a je

součástí celkové snahy o snižování uhlíkové stopy výroby a provozování baterií a o posilování a rozšiřování role cirkulární ekonomiky. Cílem je mimo jiné sběr a další využití vzácných chemických prvků jako lithium, kobalt, měď, olovo nebo nikl.<sup>84</sup> Regulována je i hlučnost vozidel (nařízení 540/2014).<sup>85</sup> Úmysl je stejný jako v případě recyklace dobrý, ale automobilkám tím vznikají další náklady na výzkum a vývoj, které v konečném důsledku zaplatí v cenách automobilů spotřebitelé.

Než se začneme nad recyklací a s ní spojenými náklady rozčítovat, nadechněme se a počítejme do desíti. Nesmíme totiž zapomenout na to, že zejména snaha o regulaci směrem k vyšší míře recyklace vzácných kovů z automobilových (i jiných) baterií není jen úlitbou environmentálnímu božstvu dneška, ale má i svůj velmi zásadní strategický význam. V současné době totiž naprostá většina těchto kovů včetně materiálů k výrobě lithium-iontových baterií. Vzácné kovy čínské proveniencí se však používají široce i v automobilech se spalovacími motory. ČLR se rozhodla od listopadu 2025 zpřísnit omezení vývozu těchto drahých kovů, což stává globální automobilový průmysl před momentálně neřešitelným problémem.

Jak připomíná Martin Petříček: „rostoucí poptávka po těchto prvcích však zároveň zvyšuje evropskou závislost na dodavatelích odjinud. Důsledkem je tlak na dodavatelské řetězce, cenová volatilita a narůstající geopolitické riziko. Nejde přitom jen o energetiku, ale také o ekonomickou bezpečnost. Nerovnováha je totiž ještě výraznější, vezme-li se v úvahu širší soubor energetických nerostů využívaných například v letectví, obranném průmyslu nebo při výrobě mikročipů. U 19 z 20 strategických minerálů je Čína hlavním zpracovatelem s průměrným tržním podílem 70 procent.“<sup>86</sup> Podíváme-li se na dodavatele surovin a dílů pro LFP (lithium-železo fosfátová) baterie, kterými jsou poháněny elektromobily, vidíme ČLR jako dodavatelku 70 % lithiových, 95 % manganových, 73 % fosforových a 95 % grafitových materiálů pro výrobu baterie. 99 % LFP baterií se vyrábí v Číně.

80 EU: Light-Duty: Emissions (<https://www.transportpolicy.net/standard/eu-light-duty-ghg-emissions/>), navštíveno 20. 10. 2025.

81 Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 setting CO<sub>2</sub> emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, and repealing Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011 (<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj/eng>), navštíveno 25. 10. 2025.

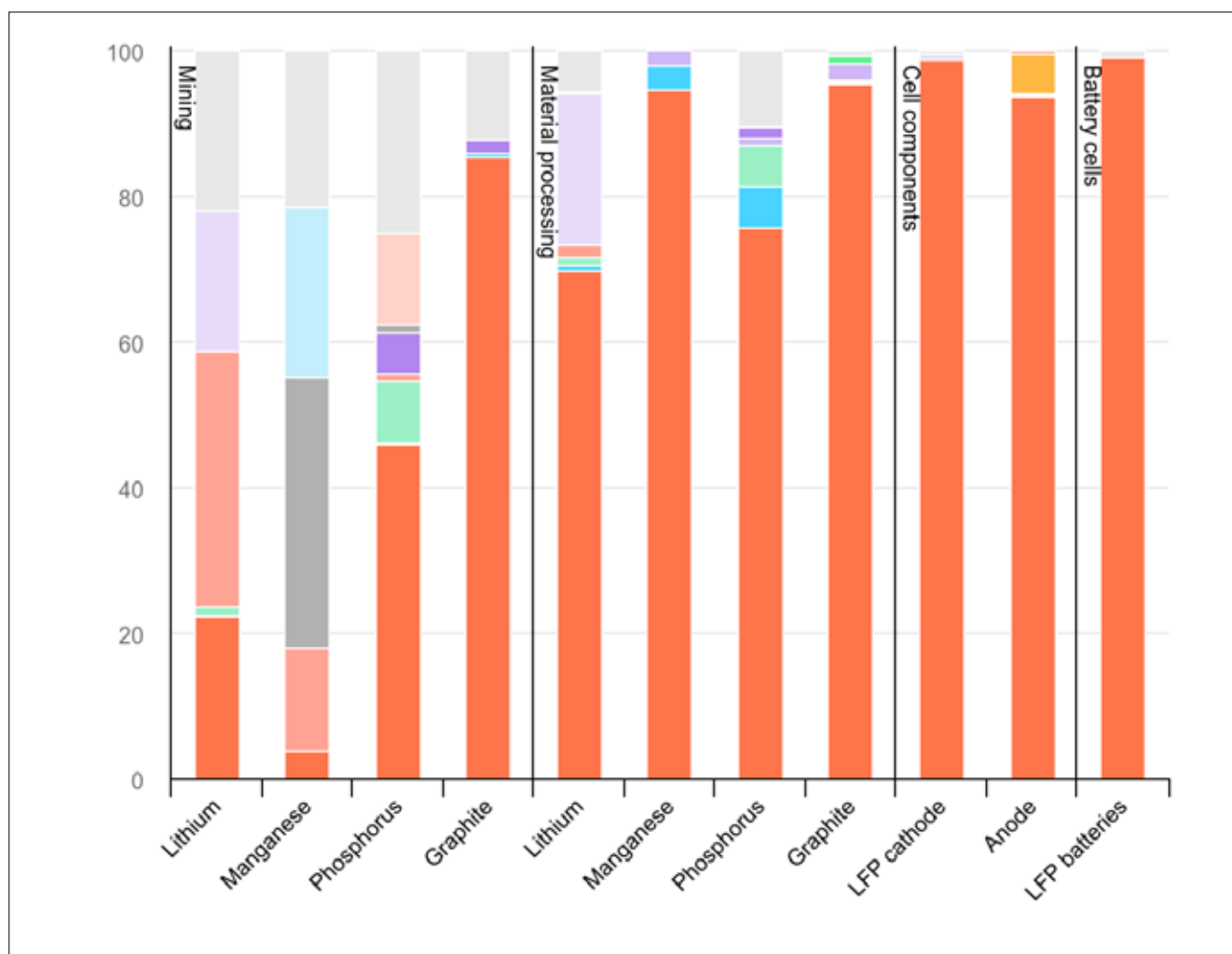
82 European Commission: Europe on the Move: Commission completes its agenda for safe, clean and connected mobility, 17. 5. 2018 ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_18\\_3708](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_18_3708)), navštíveno 25. 10. 2025.

83 EUR-Lex: Summaries of EU legislation: Curbing the sound levels of motor vehicles ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legisum:24030501\\_1](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legisum:24030501_1)), navštíveno 21. 10. 2025.

84 EUR-Lex: Summaries of EU legislation: Sustainability rules for batteries and waste batteries (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32023R1542>), navštíveno 21. 10. 2025.

85 EUR-Lex: Summaries of EU legislation: Re-use, recycling and recovery of vehicle parts and materials (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legisum%3A26102>), navštíveno 21. 10. 2025.

86 Petříček, Martin: Evropa se chce vymanit ze závislosti na Číně a touží po soběstačnosti. Na dodávky od cizích producentů však spoléhá stále víc. Ekonom, 8. 10. 2025 (<https://ekonom.cz/c1-67798460-evropa-se-chce-vymanit-ze-zavislosti-na-cine-a-touzi-po-sobestacnosti-na-dodavky-od-cizich-producentu-vsak-spoleha-stale-vic>), navštíveno 25. 10. 2025.

**Graf 5: Dodavatelský řetězec u LFP baterií (2024)**

Zdroj: IAE: Geographical distribution of the LFP battery supply chain, 2024, 13. 5. 2025 (<https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/geographical-distribution-of-the-lfp-battery-supply-chain-2024>), navštíveno 25. 10. 2025.

Na rozdíl od doby nástupu elektromobility už dnes evropští výrobci nespí. Recyklace a nákladný vývoj nových technologií (cesta, kterou se ubírají třeba BMW nebo Renault) jsou možnou odpovědí.<sup>87</sup> Elektrická divize Renaultu Ampere v říjnu 2025 otevřela jižně od Paříže svou laboratoř zabývající se vývojem baterií. Obecným cílem je získat prostřednictvím technologických inovací „kontrolu nad celým hodnotovým řetězcem baterií, od vstupu do výstupu, a to spolupráním se na důvěryhodnou síť partnerů.“<sup>88</sup> BMW je ve svých plánech napřed, a proto si může dovolit být ohledně šesté generace svého konceptu elektrického pohonu konkrétnější a slibovat o 30 % rychlejší nabíjení i o 30 % vyšší dojezd. Nové vysokonapěťové baterie BMW se lépe integrují do konstrukce vozidel. Klíčová je ale zejména

schopnost BMW ovládnout dodavatelský řetězec těchto baterií. Vysokonapěťové baterie pro vozy tzv. Neue Klasse (Nová třída) se montují v pěti nových výrobních závodech, které BMW Group umístila v blízkosti svých automobilových závodů, a to nejen v Evropě, ale i v Číně, USA nebo Mexiku, kde se automobily BMW také montují. BMW se také snaží diverzifikovat dodavatele bateriových článků, a vyhnout se tak závislosti pouze na čínské výrobě.<sup>89</sup>

Poměrování nákladů a přínosů tak není pouze čistě účetní záležitost, i když velmi pravděpodobně přinejmenším v krátkodobém horizontu tyto „recyklační“ regulace produkty evropských automobilek nezlevní.

87 Cechl, Pavel: Můžeme to celé zavřít, nařikají zoufalé automobilky. Čína drží všechny v šachu. Novinky.cz, 21. 10. 2025 (<https://www.novinky.cz/clanek/ekonomika-muzeme-to-cele-zavrit-narikaji-zoufale-automobilky-cina-drzi-vsechny-v-sachu-40544917>), navštíveno 21. 10. 2025.

88 Briscoe, Neil: Renault working on next-gen EV batteries, 9. 10. 2025 (<https://www.completecar.ie/car-news/article/14437/Renault-working-on-next-gen-EV-batteries>), navštíveno 3. 11. 2025.

89 BMW Group: Charge faster, drive further: BMW Group reveals revolutionary electric drive concept with 800V technology for the Neue Klasse, 21. 2. 2025 (<https://www.press.bmwgroup.com/global/article/detail/T0448099EN/charge-faster-drive-further.-bmw-group-reveals-revolutionary-electric-drive-concept-with-800v-technology-for-the-neue-klasse?language=en>), navštíveno 3. 11. 2025.

## 2.3 Bezpečnostní standardy a souvislost s regulacemi jiných odvětví

Jak už bylo naznačeno, navzdory boomu emisních regulací se týká většina existujících regulací bezpečnostních standardů. Tyto standardy se týkají nejen bezpečnosti samotných vozidel, ale i dalších účastníků silničního provozu, jako jsou například chodci. Pro potřeby tohoto textu není potřeba uvádět přehled veškeré bezpečnostní problematiky, která je ze strany EU regulována. Nicméně je dobré připomenout některé regulace, které se následně promítly i do vyšší ceny vozidel, neboť nové bezpečnostní standardy si vyžádaly nová technicky náročná, a tím pádem i dražší řešení.

Nařízení 858 z roku 2018 o parametrech nově schvalovaných vozidel<sup>90</sup> má za cíl výrazně snížit počet úmrtí a vážných zranění na silnicích prostřednictvím zavádění moderních bezpečnostních technologií do standardní výbavy nově vyráběných vozidel, včetně autonomních a poloautonomních vozidel. Ta jsou sice v EU spíše hudbou budoucnosti, v USA už ale fungují i na komerční bázi (například taxislužba Waymo). Jedním z důvodů, proč jsou vývoj a zavádění automatických vozidel v evropské dopravě opožděné, je kromě nedostatku investic do chipů, cloudů a dalších technických záležitostí nutných pro provoz autonomních aut také nutnost překonat příliš opatrnou a v národních rámcích roztržitou regulaci umělé inteligence nutné pro provoz těchto vozidel. Samotné automobilky volají po jednotném evropském regulačním rámci, který ale nesmí být restriktivní a musí podporovat rozvoj nových technologií v této oblasti.<sup>91</sup> Zda se EU podaří takový regulační rámec vytvořit, je otázka, kterou v této chvíli ještě nelze zodpovědět.

Seznam povinných pokročilých systémů vozidel je dlouhý, ale stojí za to jej uvést. Všechna nová vozidla musejí mít následující bezpečnostní prvky: inteligentní asistent rychlosti; rozhraní umožňující montáž alkoholového anonymního systému (dechový analyzátor); systémy varování před ospalostí a nepozorností řidiče; pokročilé systémy varování před rozptýlením

řidiče; signály nouzového brzdění; systémy detekce couvání; záznamníky dat o událostech; přesné monitorování tlaku v pneumatikách. Osobní a lehké nákladní automobily navíc musejí mít pokročilé systémy nouzového brzdění, schopné detekovat motorová vozidla a zranitelné účastníky silničního provozu před nimi; nouzové systémy pro udržování v jízdním pruhu; zvětšené ochranné zóny hlavy schopné zmírnit zranění při srážkách se zranitelnými účastníky silničního provozu. Autobusy a těžší nákladní automobily pak musejí mít pokročilé systémy schopné detekovat chodce a cyklisty v blízkosti pravé strany vozidla (sbohem, Velká Británie, ale jak si poradí Irsko?), varovat řidiče před jejich přítomností a zabránit srážkám s nimi. Také musejí mít konstrukci, která omezí mrtvé úhly.<sup>92</sup>

Všechna tato opatření jsou dobře míněna, ale kromě toho, že počet a intenzita asistentů není nutně ku prospěchu řidičovy pozornosti<sup>93</sup> a více elektroniky v autech znamená větší riziko softwarových chyb i kyberútoků,<sup>94</sup> znamenají tyto regulace finanční náklady navíc.

Automobilového průmyslu se nepřímě týkají i další regulace v oblasti ochrany osobních údajů, zacházení s daty či využívání umělé inteligence. Tyto předpisy jsou fragmentované a zároveň poměrně komplexně provázané. Před evropskými výrobci automobilů tak stojí výzva, jak se nejen v těchto předpisech vyznat, ale jak v jejich rámci využít obrovskou zásobárnu dat, kterou mohou výzkum, vývoj, výroba a monitoring používání vozidel využívat, aniž by se oni nebo jejich dodavatelé dostali do kolize například s GDPR. Na rozbor této problematiky není v naší studii prostor, ale je zřejmé, že sladit zájmy a potřeby výrobců automobilů s GDPR (nařízení 2016/679), nařízením 2022/868 o správě dat, nařízením (2022/1925) o digitálních trzích, nařízením (2022/2065) o digitálních službách, nařízením (2023/2854) o datech a nařízením (2024/1689) o umělé inteligenci nebude vůbec jednoduché.<sup>95</sup>

90 Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 and repealing Directive 2007/46/EC (Text with EEA relevance.) (<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj/eng>), navštíveno 21. 10. 2025.

91 Massing, Georg: Automated Driving at Mercedes-Benz. Committee on Transport and Tourism Public Hearing, 2. 12. 2025 ([https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/300875/Georges%20Massing\\_Automated%20Driving%20at%20Mercedes-Benz.pdf](https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/300875/Georges%20Massing_Automated%20Driving%20at%20Mercedes-Benz.pdf)), navštíveno 4. 12. 2025.

92 EUR-Lex: Summaries of EU legislation: Type-approval requirements to ensure the general safety of vehicles and the protection of vulnerable road users (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=LEGISSUM:4434255>), navštíveno 21. 10. 2025.

93 Rubešová, Michaela: Asistenční systémy mohou zvyšovat riziko nehody. Nejvic ten, který má skoro každé nové auto. Autosalon.tv, 17. 2. 2025 (<https://autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/asistencni-systemy-mohou-zvyšovat-riziko-nehody-nejvic-ten-ktery-ma-skoro-kazde-nove-auto>), navštíveno 21. 10. 2025.

94 Rosa, Tomáš: Infotainment, asistenti nebo AI: Chytřejší auta přináší i rizika a problémy, TipCars, 19. 10. 2025 (<https://www.tipcars.com/magazin/nase-tema/chyby-systemu-auta-422025.html>), navštíveno 21. 10. 2025.

95 Shahlai, Charlotte A. a Nicholas Berente: An Analysis of European Data and AI Regulations for Automotive Organizations, July 2024, arXiv:2407.11271 (<https://arxiv.org/pdf/2407.11271>), navštíveno 21. 10. 2025.

## 2.4 Aktuální vývoj v oblasti regulací

Ekonomické problémy, kterým evropské země ve větší či menší míře čelí po pandemické krizi, deglobalizace světové ekonomiky nejviditelnější v protekcionistických opatřeních Donalda Trumpa, válka na Ukrajině a s tím spojená nutnost najít nové zdroje za někdejší levné ruské energie a suroviny, to vše má dopad i na evropský automobilový průmysl. Samy instituce Evropské unie se odklánějí od předchozích jednostranných politik, které braly v úvahu jen environmentální hledisko. To je změna vítaná jistě nejen evropskými automobilisty a výrobci v sektoru automobilového průmyslu.

Nástup nové Evropské komise po volbách 2024 a s tím spojený podnikatelsky vstřícnější přístup a uvědomění si, že příliš rychlá dekarbonizace může ohrožovat vitalitu a kondici evropského průmyslu a oslabovat životní standard obyvatel EU, vede ke snaze doplnit restriktce na emise CO<sub>2</sub> průmyslovými politikami, které by spíše pozitivně motivovaly k většímu rozšíření výroby a používání vozidel s nulovými emisemi (*Zero Emission Vehicle* – ZEV). Evropská komise zveřejnila 5. března 2025 Akční plán pro evropský automobilový sektor (zkráceně Automobilový akční plán),<sup>96</sup> který navázal na širší Dohodu o čistém průmyslu ze dne 26. února 2025, která vnímá dekarbonizaci nejen jako úsilí o environmentální transformaci, ale jako proces, který nesmí opustit ekonomickou logiku a musí být proveden způsobem, jenž zvýší evropskou konkurenceschopnost.<sup>97</sup>

Situaci současného automotive diagnostikoval plán docela trefně: „*Současně s touto transformací [na vozidla s nulovými emisemi – pozn. VH] se náš automobilový průmysl potýká také s vážnými výzvami v oblasti konkurenceschopnosti. Čelí rizikům globálního dodavatelského řetězce a závislosti na surovinách a dovozu baterií, stále příliš velké závislosti na fosilních palivech, ostré konkurenci o talenty, cenovým rozdílům v klíčových vstupech a stále nestálejšímu geopolitickému kontextu. Evropské společnosti riskují, že zaostanou, v klíčových strategických technologiích, jako jsou baterie, software, informační a zábavní systémy a autonomní řízení, a často mají menší přímou kontrolu nad mnoha vstupy surovin, zatímco zámořští konkurenti jsou často podporováni asertivními průmyslovými strategiemi a dostávají státní podporu v různých formách.*“<sup>98</sup>

Automobilový akční plán proto neřeší jen otázky snižování emisí a závislosti automobilismu na fosilních palivech, ale hovoří i o snižování výrobních nákladů tak, aby se evropský automobilový průmysl stal opět mezinárodně plně konkurenceschopným. Věnuje se pěti oblastem: 1) inovace a digitalizace, 2) čistá mobilita, 3) konkurenceschopnost a odolnost dodavatelského řetězce, 4) dovednosti a sociální rozměr a 5) rovné podmínky a podnikatelské prostředí.

V praxi to znamená plán zřídit alespoň tři rozsáhlé přeshraniční testovací platformy pro automatizované řízení a zefektivnit předpisy pro zavádění autonomních vozidel. Dále podporovat vývoj baterií nové generace prostřednictvím BATT4EU<sup>99</sup> s vyhrazeným rozpočtem přibližně 350 milionů eur. V rámci podpory vědy a výzkumu v programech Horizon Europe a TechEU budou financovat inovace a výzkum a vývoj v oblasti autonomního řízení, digitalizace a bateriových technologií. V oblasti kybernetické bezpečnosti se EU pokusí zlepšit kybernetickou ochranu vozidel, ale zároveň dosáhnout lepší přístup k datům pro zainteresované partnery v automotive.

V oblasti čisté mobility se ale zdá být všechno při starém, neboť je v plánu vypracovat legislativní návrh na dekarbonizaci firemních flotil až o 90 % v roce 2050. Nadějná je naopak předvídaná větší flexibilita při plnění norem CO<sub>2</sub>, ovšem při zachování cíle. Má se zlepšit opravitelnost baterií a dále rozvíjet síť nabíjecích stanic.

Ke zlepšení konkurenceschopnosti má přispět i zkrácení dodavatelského řetězce v oblasti výroby baterií. Investiční nástroj „Battery Booster“ má vynaložit až 1,8 miliardy EUR na podporu výroby a vývoje baterií v Evropě. K tomu se druzí podpora cirkulární ekonomiky v oblasti výroby baterií, podpora výroby klíčových automobilových součástek v zemích EU, aby evropské výrobce nebyli zranitelní nutností dovážet tyto ze zemí mimo EU. EU také plánuje opatření související s perspektivou poklesu zaměstnanosti v automobilovém průmyslu, opatření chránící evropský automobilový průmysl před nekalou konkurencí (zejména ze strany zahraničních firem subvencovaných státem), a obecné zjednodušení předpisů.<sup>100</sup>

96 European Commission: Industrial Action Plan for the European automotive sector COM/2025/95 ([https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a-826-932b90ed0816\\_en](https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a-826-932b90ed0816_en)), navštíveno 25. 10. 2025.

97 EUR-Lex: The Clean Industrial Deal: A joint roadmap for competitiveness and decarbonisation COM/2025/85 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>), navštíveno 25. 10. 2025.

98 European Commission: Industrial Action Plan for the European automotive sector COM/2025/95 ([https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a-826-932b90ed0816\\_en](https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a-826-932b90ed0816_en)), navštíveno 25. 10. 2025, s. 2.

99 BATT4EU (<https://bepassociation.eu/>), navštíveno 10. 11. 2025.

100 Ayad, Patrick, Melanie Schub, Susanne Schuster, Corbinian Schwaab, Sophia Norda, Kai Schlesinger, and Leonhard Strub: Update on Automotive Regulations in Europe, Hogan Lovells, 25. 6. 2025 (<https://www.hoganlovells.com/en/publications/update-on-automotive-regulations-in-europe>), navštíveno 25. 10. 2025.

## EKONOMICKÉ DOPADY REGULACÍ

I když pomineme skutečnost, že vezmeme-li v úvahu celý výrobní a provozní cyklus elektromobilů včetně zdrojů elektrické energie pro jejich nabíjení, nemusí se výsledná kombinace vůbec jevit jako ekologičtější varianta oproti spalovacím motorům,<sup>101</sup> musíme vzít v úvahu ekonomické dopady evropských regulací.

Evropský automobilový průmysl stojí před výzvou, jak se vypořádat se třemi navzájem velmi obtížně slučitelnými nároky. Na jedné straně jsou zde environmentální a politické požadavky dekarbonizace, na druhé straně ztráta konkurenceschopnosti tváří v tvář narůstajícím prodejům automobilů z dovozu, zejména z Číny. Třetí výzvou je ochrana ekonomické bezpečnosti EU a evropských výrobců čelících rostoucímu geopolitickému napětí. Vedle vysokých výrobních nákladů a relativní zaostalosti v oblasti inovací trápí evropský automobilový průmysl také významná zátěž plynoucí z příliš rozsáhlých a příliš ambiciózních regulací.<sup>102</sup>

Evropský automobilový průmysl čelí klesající ziskovosti, rostoucím fixním nákladům a v důsledku toho zvyšujícímu se zadlužení jednotlivých firem. Zpříšňování environmentálních limitů má přímý negativní dopad na ziskovost firem a vyžaduje stále větší investice do nových technologií.<sup>103</sup>

O skutečných dopadech regulací emisí ze spalovacích motorů na životní prostředí panují pochyby, co se týče jejich efektivity a míry jejich internalizace ze strany evropských výrobců automobilů.<sup>104</sup> Jedním z nepříjemných důsledků tlaku na dekarbonizaci je přitom ztráta rentability u výrobců orientovaných na masovou spotřebu a výrobu levnějších vozidel. Propast mezi prémiovými a masovými výrobci se nadále prohlubuje. Zatímco

prémiové značky mohou očekávat nárůst výroby i marží, což jim umožní investovat masivně do dalšího vývoje elektromobilů, výrobci masových modelů budou prostředky na takové investice stále více postrádat. Případně přestanou malá vozidla vyrábět, pokud skutečně vstoupí v platnost zákaz spalovacích motorů. Malý elektromobil má zhruba o 65 % vyšší náklady než srovnávací model se spalovacím motorem. Prodejní cena je pak až o 75 % vyšší v případě vozu s elektrickým bateriovým pohonem.<sup>105</sup> I když malé vozy a minivozy tvoří zhruba pětinu nově prodaných automobilů v EU a vozidla nižší střední třídy dalších asi 15 %, <sup>106</sup> jedná se zároveň o segmenty, které umožňují skutečně masovou individuální mobilitu i pro ty skupiny populace, které si nemohou dovolit pravidelný nákup vozidel vyšších tříd a SUV.

Jak nás poučila zkušenost s francouzským hnutím žlutých vest,<sup>107</sup> vede snaha omezovat různým způsobem (spotřební daně, regulace maximální rychlosti z 90 na 80 km/h) k bolestivým sociálním protestům a politické nestabilitě. Zejména v periferních lokalitách, které jsou špatně dopravně dostupné (a takových není v rámci Česka ani jednotlivých krajů zrovna málo) se jedná o významný faktor ovlivňující místní kvalitu života.<sup>108</sup>

Posun směrem k vyšším segmentům trhu se ale netýká jen konzumentů. Analýzy stávajících trendů ukazují, že to povede i k další relokaci výroby, tím pádem také ke snižování počtu zaměstnanců, a to zrychlujícím se tempem. Zpomalí se rychlost obnovy vozového parku v EU, což prohloubí propast mezi méně bohatými majiteli aut se spalovacími motory a bohatšími uživateli elektromobilů, kteří čerpají dotace, daňová zvýhodnění, bezplatné veřejné parkování. To platí nejen pro

101 Fajmon, Hynek: Současnost a budoucnost politiky EU v oblasti osobní mobility. *New Direction*, 2022 (<https://newdirection.online/2018-publications-pdf/ND-Fajmon-2022-web.pdf>), navštíveno 10. 11. 2025, s. 15–16.

102 do Prado, Victor, Elvire Fabry, Arancha González Laya, Nicolas Köhler-Suzuki, Pascal Lamy, Sophia Praetorius: The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options, Report n°129, Jacques Delors Institute, January 2025 (<https://institutdelors.eu/en/publications/the-road-to-a-new-european-automotive-strategy-trade-and-industrial-policy-options>), navštíveno 3. 11. 2025.

103 Čížinská, Romana a Jana Chládková: Selected impacts of regulation (EU) 2019/631 on value creation in the automotive industry, *Financial Internet Quarterly*, 2021, roč. 17, č. 3, s. 76–87 (<https://www.econstor.eu/bitstream/10419/266881/1/1240.pdf>), navštíveno 3. 11. 2025.

104 Reynaert, Mathias: Abatement Strategies and the Cost of Environmental Regulation: Emission Standards on the European Car Market, *The Review of Economic Studies*, Volume 88, Issue 1, January 2021, s. 454–488, (<https://doi.org/10.1093/restud/rdaa058>), navštíveno 10. 11. 2025.

105 Lion, Vanesa, Mikael Le Mouëllic, Thomas Weber, Kai Heller, Ralph Rahme, Johannes Spitzbart, Nicolas Salomon, and Hanane Sbai El Otmani : The High-Stakes Race to Build Affordable B-Segment EVs in Europe, BCG, 16. 10. 2023 (<https://www.bcg.com/publications/2023/reducing-the-electric-vehicle-manufacturing-costs>), navštíveno 3. 11. 2025.

106 ACEA: New cars in the EU by segment. 5. 9. 2024 (<https://www.acea.auto/figure/new-passenger-cars-by-segment-in-eu/>), navštíveno 3. 11. 2025.

107 Bourdin, Sebastien, André Torre. Geography of contestation: A study on the Yellow Vest movement and the rise of populism in France. *Journal of Regional Science*, 63 (2023), 214–235 ([https://www.researchgate.net/profile/Sebastien-Bourdin/publication/363439754\\_Geography\\_of\\_Contestation\\_A\\_Study\\_on\\_the\\_Yellow\\_Vest\\_Movement\\_and\\_the\\_Rise\\_of\\_Populism\\_in\\_France/links/631c5f5c0a70852150e2ebf0/Geography-of-Contestation-A-Study-on-the-Yellow-Vest-Movement-and-the-Rise-of-Populism-in-France.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Sebastien-Bourdin/publication/363439754_Geography_of_Contestation_A_Study_on_the_Yellow_Vest_Movement_and_the_Rise_of_Populism_in_France/links/631c5f5c0a70852150e2ebf0/Geography-of-Contestation-A-Study-on-the-Yellow-Vest-Movement-and-the-Rise-of-Populism-in-France.pdf)), navštíveno 3. 11. 2025.

108 Jeřábek, Milan, Jaroslav Dokoupil, David Fiedor, Nikola Krejčová, Petr Šimáček, René Wokoun, František Zich: Nové vymezení periferií Česka. *Geografie*, 2021, roč. 126, č. 4, s. 419–443 ([https://geografie.cz/media/pdf/geo\\_2021126040419.pdf](https://geografie.cz/media/pdf/geo_2021126040419.pdf)), navštíveno 3. 11. 2025.

jednotlivce, ale i pro země EU, neboť hrozí zvětšení rozdílů mezi bohatými státy severní a západní Evropy na jedné straně a méně rozvinutými státy střední, jižní a jihovýchodní Evropy na straně druhé.<sup>109</sup>

Ekonomické problémy se netýkají jen finálních výrobců automobilů, ale i jejich dodavatelů dílů. Analýza ukazuje, že evropští dodavatelé dílů pro automotive jsou asi o 15–35 % dražší, což je způsobeno vysokými náklady na energii a práci, regulační zátěží a celkovou administrativní roztráštěností v rámci EU. Konkurovající regiony (USA a Čína) kombinují průmyslovou podporu a ochranná opatření, což poškozuje konkurenceschopnost evropských dodavatelů natolik, že se obávají ztráty až 350 tisíc pracovních míst do roku 2030.<sup>110</sup> Zatímco hospodářskou politiku USA a ČLR můžeme ovlivňovat jen velmi obtížně, naše vlastní evropské regulace můžeme přehodnotit, pokud představují nezvládnutelnou zátěž ohrožující klíčové odvětví evropského průmyslu. Tlak na přílišnou rychlost nahrazování aut se spalovacími motory elektromobily se nepříjemně dotkne i evropských dodavatelů dílů. 85 až 90 procent přidané hodnoty vozidel se spalovacím motorem vyrobených v Evropě zůstává v Evropě, zatímco u elektromobilů zůstává v Evropě pouze 50 až 60 procent přidané hodnoty.<sup>111</sup> V nedávném průzkumu mezi 119 dodavateli automobilového průmyslu 66 procent z nich očekává, že stav nízké ziskovosti bude trvat nejméně do konce roku 2025. Tato snížená ziskovost představuje problém, neboť firmy mohou mít potíže se shromažďováním finančních

prostředků potřebných k urychlení transformace automobilového průmyslu.<sup>112</sup>

Na sektor automobilového průmyslu v EU nepůsobí samozřejmě jen regulace, ale i celá řada dalších ekonomických faktorů, jako je slabý hospodářský růst, vysoké náklady na energii, narušení klíčových dodavatelských řetězců, geopolitická rizika a průmyslová politika třetích zemí, zejména státní subvence ve prospěch místního automobilového průmyslu v Číně nebo protekcionistická opatření Trumpovy administrativy.<sup>113</sup> Čínské ministerstvo průmyslu a informačních technologií odhalilo, že v letech 2016 až 2020 bylo společně v sektoru „vozidel na nové zdroje energie“ vyplaceno přibližně 198 milionů eur na dotacích.<sup>114</sup> Auta z EU představují asi 6 % amerického trhu s automobily, který je celkově dlouhodobě deficitní, neboť USA dovážejí více aut, než exportují. Evropské automobilky se přitom snaží co nejvíce přizpůsobit americkému trhu, například Volkswagen vyrábí v Německu jen 40 % vozidel, která prodává v USA. Přesto hrozba cly znamená trend propadu prodaných vozidel evropských výrobců v USA.<sup>115</sup>

Tváří v tvář ekonomickým dopadům je však zcela zřejmé, že změna původního regulačního rámce a „tvrdého“ data konce výroby spalovacích vozidel je tedy více než vhodná. Podobně by bylo dobré posoudit znovu ambice celého balíčku Fit for 55, který stanovil cíl aniž by se zabýval prostředky dosažení, a předpřáhl tak vůz před koně.<sup>116</sup>

109 Pardi, Tommaso: Heavier, faster and less affordable cars The consequence of EU regulations for car emissions, ETUI Report 2022/7, (<https://www.etui.org/sites/default/files/2022-11/Heavier%2C%20faster%20and%20less%20affordable%20cars-The%20consequence%20of%20EU%20regulations%20for%20car%20emissions-2022.pdf>), navštíveno 3. 11. 2025, s. 53.

110 CLEPA a Roland Berger: Automotive component – Driving EU competitiveness and value creation. Září 2025 ([https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/09/2025.09.29\\_CLEPA\\_Value-add-Strategy\\_FinalReport.pdf](https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/09/2025.09.29_CLEPA_Value-add-Strategy_FinalReport.pdf)), navštíveno 3. 11. 2025.

111 Tschiesner, Andreas, Patrick Hertzke, Patrick Schaufuss, and Ruth Heuss, with David Labourier, Guillaume de Dampierre, Jan Paulitschek, Marco Groth, Milo Boers, and Timm Höfer: Europe's economic potential in the shift to electric vehicles, McKinsey & Company, 10. 3. 2024 (<https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/europes-economic-potential-in-the-shift-to-electric-vehicles>), navštíveno 3. 11. 2025.

112 Deubener, Harald, Lukas Michor, Niels Patschke, and Ruth Heuss, with Franziska Wiebke, Greta Brockmeier, Nicholas Schwarz, and Patrick Wetzel: European automotive industry: What it takes to regain competitiveness. McKinsey & Company, 10. 3. 2025 (<https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/european-automotive-industry-what-it-takes-to-regain-competitiveness#/>), navštíveno 3. 11. 2025.

113 Ragonnaud, Guillaume: The crisis facing the EU's automotive industry. 3. 10. 2024 ([https://epthinktank.eu/2024/10/03/the-crisis-facing-the-eus-automotive-industry/?utm\\_source=chat-gpt.com](https://epthinktank.eu/2024/10/03/the-crisis-facing-the-eus-automotive-industry/?utm_source=chat-gpt.com)), navštíveno 3. 11. 2025.

114 China legt Subventionen für E-Auto-Hersteller offen. Electrive (<https://www.electrive.net/2025/08/22/china-legt-subventionen-fuer-e-auto-hersteller-offen/>), navštíveno 3. 11. 2025.

115 Mayer, Thierry, Vincent Vicard, Pauline Wibaux: How Trump tariffs (2.0) will reshape the car industry. CEPii blog, 12. 2. 2025 (<https://www.cepii.fr/blog/bi/post.asp?IDcommunique=1064>), navštíveno 3. 11. 2025.

116 Alochet, Marc: Comparison of the Chinese, European and American regulatory frameworks for the transition to a decarbonized road mobility. École Polytechnique, 11. 12. 2023 (<https://gargantua.polytechnique.fr/siatel-web/app/linkto/TGhXT2JFSkpaQklwTWpaT3g2NDhkeVFqWh1a1hJaDFVRXVjWlScUpKa1dzQlVl2k2dHNjcW1yN3NESXdrQTZQSUZLak1vaGRFPQ?aw=1>), navštíveno 3. 11. 2025.

## PŘÍPADOVÁ STUDIE ČÍNY

Než se pustíme do shrnutí současné situace a případných doporučení, která se týkají evropské regulace, považujeme za užitečné podívat se alespoň stručně na aktuální vládní politiky vůči automobilovému průmyslu. Nabízí se srovnání průmyslové a regulační politiky u dvou největších konkurentů a zároveň nejzajímavějších trhů pro evropské výrobce automobilů:

Čínskou lidovou republiku a Spojené státy americké. Vybereme si Čínu už z toho důvodu, že představuje bezprostřední konkurenci EU a že eratická politika cel současného amerického prezidenta Trumpa nedovoluje dlouhodobější prognózy a srovnání. Nejprve se podíváme na podporu čínských výrobců ze strany státu, pak na čínský regulační rámec.

### 4.1 Čínská průmyslová politika jako nedovolený dumping

Čínská politika podpory automobilového průmyslu je do EU nepřenositelná už kvůli politickému monopolu komunistické strany a státně-direktivnímu systému, který doplňuje jinak kapitalistickou čínskou ekonomiku. Je však dobré alespoň stručně připomenout, jak to v Číně funguje, protože se tím ozřejmí řada důvodů zvyšujícího se podílu čínského automobilového průmyslu na evropském trhu. Čínská politika podpory automobilového průmyslu totiž v konečném důsledku umožňuje solidní technologický rozvoj při zachování relativně nízkých cen. Nechybí samozřejmě ani cílená finanční podpora pokročilému výzkumu v oblasti baterií, software pro automobily (včetně autonomního řízení), i dalších technologií spjatých s výrobou a provozem automobilů.

Čínský přístup deformuje trh výrazněji než průmyslové politiky jiných zemí. Navíc, vzhledem k velikosti čínské ekonomiky a její roli v mezinárodním obchodě, deformuje čínský přístup i globální obchod. Čína využívá širší škálu mechanismů státní podpory než většina zemí. Navíc není lehké systém pobídek sledovat, většina z nich se odehrává na místní nebo regionální úrovni, případně na úrovni státem vlastněných nebo kontrolovaných bank, které mnohdy půjčují čínským firmám peníze za podmínek, které by v tržní konkurenci nikdy nezískaly.<sup>117</sup> I když tato politika vede i v čínském automobilovém průmyslu k takovému nárůstu výrobních kapacit, který neodpovídá prodejním možnostem,<sup>118</sup> a čínský automobilový průmysl se

tak může v budoucnu přehřát podobně jako čínské stavebnictví produkující města duchů, je čínská konkurence nejvážnějším externím rizikem pro evropský automobilový průmysl.

Čína primárně podporuje rozvoj segmentu elektromobilů.<sup>119</sup> Nechybí daňová opatření, která stimulují kupující k nákupu elektromobilů. Národní program dotací na elektromobily skončil v roce 2022, ale různé systémy daňových úlev jsou prodloužovány až do roku 2027.<sup>120</sup> Některé firmy spolupracují i s místními a regionálními orgány. Například firma Huawei spolupracuje s některými městy a regiony, které nabízejí finanční bonusy pro své obyvatele, pokud se rozhodnou koupit automobil, jehož software vytvořila firma Huawei.<sup>121</sup>

Tohle není něco, co bychom si v rámci společného trhu přáli. Ale mohli bychom se inspirovat koordinací a podporou budování veřejných i soukromých nabíjecích stanic i sítí pro výměnu baterií. Připomeňme, že Čína si stanovila dosažení uhlíkové neutrality své ekonomiky na rok 2060. K tomu má sloužit mj. největší síť veřejných nabíjecích stanic na světě. Můžeme si ale vzít i jiný příklad, tentokrát, jak to nedělat. Síť těchto veřejných nabíječek je koncentrována v nejrozvinutějších městech. Podobně jako v EU, i v Číně bude tedy nutné pracovat na rovnoměrnějším pokrytí, pokud se má elektromobilita stát dominantním způsobem individuálního automobilismu.<sup>122</sup>

<sup>117</sup> Boullenois, Camille, Agatha Kratz a Daniel H. Rosen: Far From Normal: An Augmented Assessment of China's State Support, Rhodium Group Report, 17. 3. 2025 (<https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/>), navštíveno 4. 11. 2025.

<sup>118</sup> Setser, Brad W.: Will China Take Over the Global Auto Industry? Council on Foreign Relations, 8. 12. 2024 (<https://www.cfr.org/blog/will-china-take-over-global-auto-industry>), navštíveno 4. 11. 2025.

<sup>119</sup> Chen, Yisong, Xiaofang Dai, Pei Fu, Geng Luo, Peilong Shi: A review of China's automotive industry policy: Recent developments and future trends, Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition), roč. 11, č. 5, 2024, s. 867–895 (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095756424000989>), navštíveno 4. 11. 2025, zde s. 874–885.

<sup>120</sup> The State Council of the PRC: China extends preferential purchase tax policy for NEVs, 21. 6. 2023 ([https://english.www.gov.cn/news/202306/21/content\\_WS64929394c-6d0868f4e8dd11c.html](https://english.www.gov.cn/news/202306/21/content_WS64929394c-6d0868f4e8dd11c.html)), navštíveno 4. 11. 2025.

<sup>121</sup> Yang, Zeyi: Some Cities in China Are Advertising Exclusive Subsidies for Huawei-Powered Cars, Wired, 17. 7. 2025 (<https://www.wired.com/story/huawei-car-china-local-government-subsidies/>), navštíveno 4. 11. 2025.

<sup>122</sup> Cui, Hongyang, Ruichen Ma, Yini Liu, Rujie Yu, Xiaojin Peng, Jun Zhang, and Yang Li: Charging up China's Transition to Electric Vehicles: A dive into China's public charging infra-

Na rozdíl od USA, které nepředstavují zásadní silnou konkurenci na evropském automobilovém trhu, je třeba vnímat ještě jeden rozměr expanze čínského automobilového průmyslu. Již byly zmíněny plány některých čínských automobilek na výstavbu továren přímo v Evropě. Příliv čínských strategických investic je sice na jednu stranu vítaným rozšířením výrobních kapacit v Evropě, a tím pádem i zachováním pracovních míst pro kvalifikovanou pracovní sílu. Vzhledem k výše uvedeným podporám však může i tato čínská aktivita přispět k narušování trhu kvůli dotované čínské konkurenci. Navíc je tu i riziko přístupu čínských firem a posléze čínské vlády k datům,<sup>123</sup> riziko zneužívání (ne)dostupnosti kritických surovin potřebných v automobilovém průmyslu a také se může stát, že si na čínském

automobilovém průmyslu a jeho produktech vypěstujeme dlouhodobou ekonomickou závislost. K tomu je nutno připočítat i částečnou závislost nabíjecích technologií na čínských komponentech, což představuje potenciální hrozbu z hlediska kybernetické bezpečnosti evropských sítí. Bylo by tedy vhodné doplnit politiku cel, která na čínské automobily stanovila Evropská komise, koordinovanějším přístupem k čínským investicím a vyšším vědomím rizik, která jsou s nimi spjata.<sup>124</sup> Někteří odborníci se však domnívají, že míra státní podpory v Číně je tak velká, že běžné prostředky využívané EU nestačí, a že by tedy měla být tato problematika otevřena globálně na úrovni Světové obchodní organizace (WTO).<sup>125</sup>

## 4.2 Regulační politika Číny

Klimatické cíle, které Čína sleduje, jsou podobné cílům EU, avšak jinak rozložené v čase. Čína se zavázala, že emise budou růst jen do roku 2030 a v roce 2060 dosáhne její ekonomika uhlíkové neutrality. Zpoždění za EU je tedy jen deset let. Vzhledem k tomu, že automobily jsou mezi hlavními zdroji emisí uhlíku (v roce 2022 byly automobily zodpovědné za 8 % emisí v průmyslu a 80 % v dopravě), vsadila Čína na elektromobily.<sup>126</sup> K tomu slouží i „kredity za zelená auta“, vztahující se na výrobce a dovozce vozidel. Funguje to tak, že firmy vyrábějící nebo dovážející velké množství vozidel, musejí ve svém portfoliu dosáhnout určitého podílu elektromobilů. Firmy, které podmínky překročí, mohou kredity prodat firmám, které cílů nedosahují.<sup>127</sup> Vidíme tedy, že Čína, podobně jako EU, začleňuje automobilový sektor (přímo či nepřímou) do širších rámců pro řízení snižování emisí uhlíku v celé ekonomice. Zatímco EU je striktnější ohledně regulace emisí obecně, Čína je přísnější v regulaci zavádění elektromobilů. Jak jsme ale viděli, je tato přísnost možná hlavně díky vládním podporám a daňovým úlevám pro nákup elektromobilů. Stanovováním povinných kvót na podíl elektromobilů proto cesta pro EU nevede.

I v Číně existuje nařízení o obchodování s emisemi uhlíku podobné našemu systému ETS. Účinné je od 1. května 2024

a poskytují právní rámec pro čínský národní trh s emisemi uhlíku. Je ale přece jen trochu volnější než evropský systém, protože sice obsahuje záměr obchodovat emise ve všech odvětvích a započítat jejich cenu do všech výrobků, konkrétní harmonogram pro zavedení těchto opatření však stále chybí.<sup>128</sup>

Podobně jako EU, i Čína zavedla systém postupně se zpřísnujících emisních standardů pro osobní i nákladní vozidla. Od 1. ledna 2026 by měla platit tzv. Národní emisní norma VI B, která nejen zpřísnuje emisní limity (mírně nad rámec norem Euro 6/VI), ale také zavádí testy emisí za reálných jízdních podmínek a srovnatelně přísné podmínky na životnost emisních systémů vozidel jako EU. Velcí v Číně operující výrobci, jako například SAIC Volkswagen, FAW Toyota a Great Wall Motors, oznámili, že jejich klíčové modely dokončily technologické modernizace a plně přešly na výrobní systém splňující národní normu VI B. V praxi to znamená posilování segmentů bateriových elektromobilů a plug-in hybridů chápaných jako přechodná kategorie.<sup>129</sup> Aktuální regulační rámec v Číně a EU je z hlediska stanovených limitů a dalších parametrů zhruba srovnatelný, norma Euro 7 bude ovšem o něco přísnější.

Existují také normy spotřeby paliva vázané na energetickou účinnost a uhlíkovou náročnost (např. „norma spotřeby paliva

structure deployment and comparison with Europe and the United States. International Council on Clean Transportation, 2024 (<https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/01/ID-93-%E2%80%93-China-charging-Report-A4-70131-v6.pdf>), navštíveno 4. 11. 2025.

123 Moderní elektromobily shromažďují a zpracovávají citlivá data, včetně polohy v reálném čase, chování při řízení a dokonce i biometrických identifikátorů. Čínský zákon o bezpečnosti dat a zákon o kontrašpiónáži poskytují čínským orgánům široké pravomoci k přístupu k údajům drženy čínskými společnostmi, i když tyto údaje pocházejí ze zahraničí.

124 Tagliapietra, Simone, Cecilia Trasi a Gregor Sebastian: A smart European strategy for electric vehicle investment from China. Bruegel Policy Paper, 15. 7. 2025 (<https://www.bruegel.org/policy-brief/smart-european-strategy-electric-vehicle-investment-china>), navštíveno 4. 11. 2025.

125 Boullenois, Camille, Agatha Kratz a Daniel H. Rosen: Far From Normal: An Augmented Assessment of China's State Support, Rhodium Group Report, 17. 3. 2025 (<https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/>), navštíveno 4. 11. 2025.

126 Zhe, Gong: China's auto industry aims to peak carbon emissions by 2030, CGTN, 8. 3. 2023 (<https://news.cgtn.com/news/2023-12-08/China-s-auto-industry-aims-to-peak-carbon-emissions-by-2030-1pn4DzgQyYM/p.html>), navštíveno 4. 11. 2025.

127 Guide to Chinese Climate Policy: C: Electric Vehicles. Oxford Institute for Energy Studies (<https://chineseclimatepolicy.oxfordenergy.org/book-content/domestic-policies/vehicles/electric-vehicles/>), navštíveno 4. 11. 2025.

128 The State Council of the PRC: China releases carbon emissions trading regulations, 4. 2. 2024 ([https://english.www.gov.cn/policies/latestreleases/202402/04/content\\_WS65b7f770c-6d0868f4e8e3c94.html](https://english.www.gov.cn/policies/latestreleases/202402/04/content_WS65b7f770c-6d0868f4e8e3c94.html)), navštíveno 4. 11. 2025.

129 China's National VI B Emission Standard to Be Fully Implemented in 2026, Marking Auto Industry's Strictest Emission Era, 22. 9. 2025 (<https://en.sdaofu.com/chinas-national-vi-b-emission-standard-to-be-fully-implemented-in-2026-marking-auto-industrys-strictest-emission-era---zol-zhongguancun-online.html>), navštíveno 4. 11. 2025.

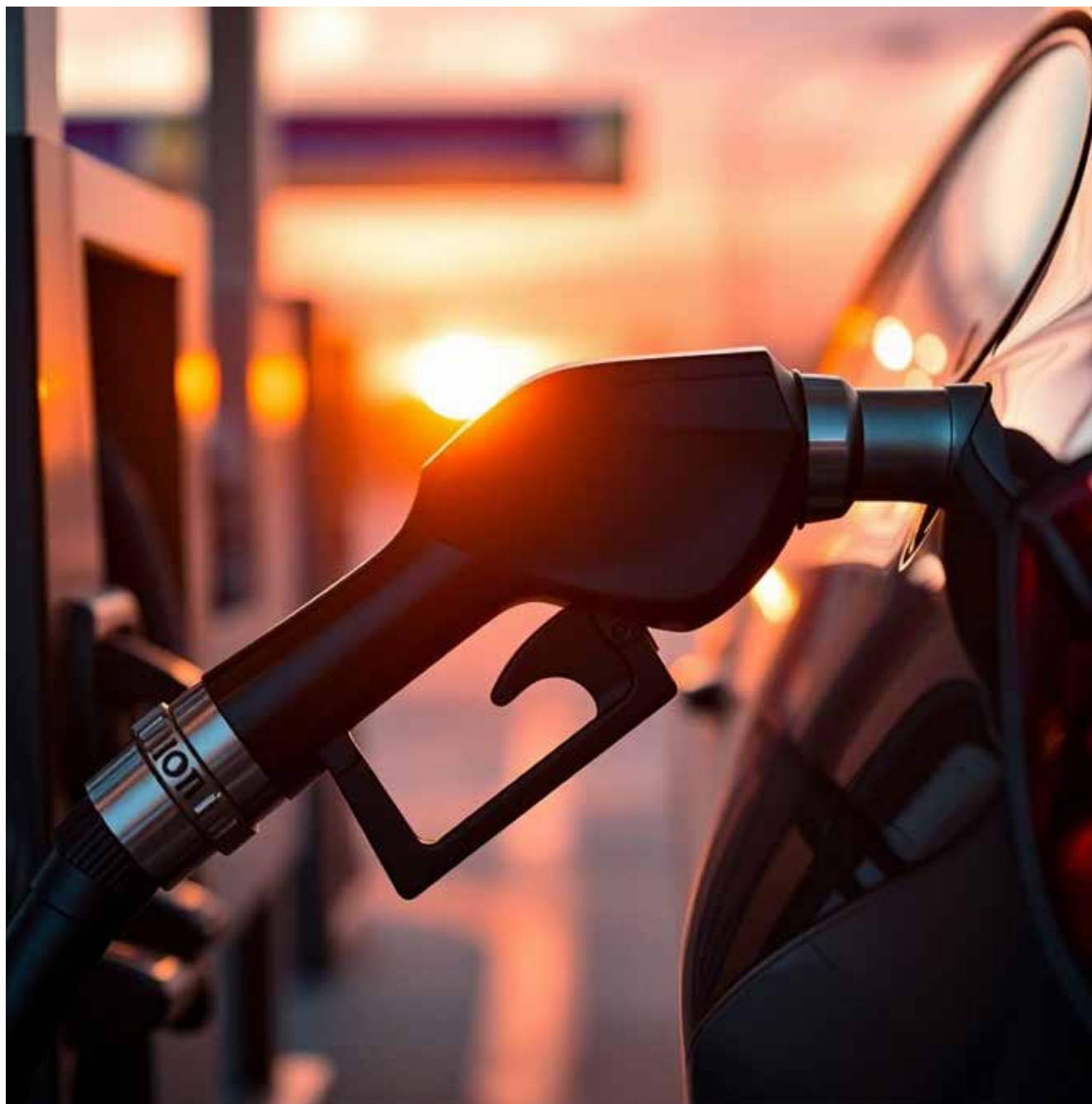
etapy 4 pro lehká užitková vozidla“ s platností od roku 2026), které přispívají ke snižování emisí skleníkových plynů.<sup>130</sup>

Můžeme shrnout konstatováním, že EU je mírně přísnější v některých standardech a daleko tvrdší z hlediska časového plánu konverze k uhlíkově neutrální ekonomice. Nicméně lze říci, že základní směřování EU a Číny z hlediska cílů je naprosto srovnatelné. Tento fakt má podle mého názoru zásadní implikace z hlediska možných změn evropských regulačních rámců. Není

realistické očekávat změnu cílů, avšak o to více je třeba tlačit na rozvolnění časového rámce tak, aby byly potřebné technologické a další změny z pohledu evropských výrobců a konzumentů lépe zvládnutelné a díky rozložení do delšího časového období i finančně únosné. Možná inspirace by také mohla zahrnout relativní umenšení role restrikcí a zvýšení role pobídek v rámci průmyslové politiky, ovšem takových, které by nebyly v nesouladu s pravidly jednotného trhu a WTO.



130 Chu, Yidan and Zifei Yang: China's Stage 4 fuel consumption standard for light commercial vehicles. ICCT Policy Update, Tijen 2024 ([https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/09/ID-232-%E2%80%93-China-Stage-4\\_final.pdf](https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/09/ID-232-%E2%80%93-China-Stage-4_final.pdf)), navštíveno 4. 11. 2025.



## PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE

Jako příklad toho, jakým způsobem lze situaci evropského (a v tom samozřejmě i českého) automobilového průmyslu zlepšovat, můžeme uvést jednání o změně emisních norem Euro 7/VII. Původní verze těchto norem byla automobilkami označena jako časově nerealistická (norma měla vstoupit v platnost v roce 2025 a byla oznámena až v listopadu 2022), ekonomická neefektivita (vyžadující masivní investice, aby bylo možné nadále vyrábět auta se spalovacími motory, což by zastavilo investice do bezemisních vozidel), s negativními dopady na občany kvůli omezení nabídky dostupných automobilů a s velmi malým ekologickým přínosem, neboť nebude dostatečně rychle vzhledem k vysokým cenám nových vozidel odpovídajících této normě obnovován evropský vozový park.<sup>131</sup>

Na tyto výhrady automobilek z Česka i jiných zemí slyšeli příslušné vlády. Česká vláda byla v tomto směru aktivní a ministr dopravy Martin Kupka dal přednost jednání se zástupci evropských institucí a dalších členských zemí namísto velkohubých prohlášení o tom, co všechno „v Bruselu“ zarazí. Jako argumenty využil nejen sporné environmentální dopady původně navrhovaných parametrů nové normy a její problematické aspekty z hlediska adaptace evropského automobilového průmyslu, ale také předpokládané negativní sociální dopady.<sup>132</sup>

Snaha dosáhnout účinné a pozitivní změny nešla v tomto případě cestou negace nebo zpochybnění již dlouhodobě etablovaných a konsensuálně přijatých politických cílů, ale diplomatickou postupnou aktivitou snažící se za pomoci racionálních argumentů dosáhnout modifikace normy. Postupně tak byla díky takovému přístupu vybudována široká koalice států, které o rozvolnění normy a prodloužení období její implementace stály podobně jako Česko. Od března 2023 tak fungovala skupina osmi států, kteří z důvodů ochrany vlastního automobilového průmyslu měly stejný zájem jako Česko.

Tato skupina vydala tzv. nonpaper, oficiální dokument shrnující jejich stanovisko a argumenty. Neoficiální dokument osmi členských států EU (Bulharska, Česka, Francie, Maďarska, Itálie, Polsko, Rumunsko a Slovensko) kritizoval emisní normy Euro 7 pro vozidla navržené Evropskou komisí jako příliš

ambiciózní, nerealistické a potenciálně škodlivé pro přechod automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě. Signatáři se postavili proti novým limitům emisí výfukových plynů pro osobní automobily a dodávky s argumentem, že by odváděly investice od dosažení cílů nulových emisí do roku 2035. Podpořili regulaci emisí mimo výfukové plyny (z brzd a pneumatik), ale volali po sladění s metodikami OSN. Dokument také požadoval delší implementační lhůty – nejméně tři roky po plném přijetí pro osobní automobily a pět let pro těžká užitková vozidla – a realističtější normy, zejména pro těžká nákladní vozidla. Varoval před nadměrnými pravomocemi Komise v prováděcích aktech. Žádal o další objasnění ohledně zkušebních postupů, monitorování na palubě, pravidel proti neoprávněným zásahům, malosériových výrobců a měřicích zařízení. Celkově se signatářské země zasazovaly o vyvážený, technicky proveditelný a nákladově efektivní rámec Euro 7.<sup>133</sup>

Klíčová byla ale i práce poslance Evropského parlamentu Alexandra Vondry a jeho týmu, který byl zpravodajem legislativy navrhuující normu Euro 7/VI. Vondra provedl v rámci Evropského parlamentu spoustu jednání se zástupci různých frakcí, dokázal vyměnit podporu pro modifikaci normy Euro 7 za ústupky v jiných oblastech a díky tomu velmi výrazně prospěl k tomu, že i na půdě Evropského parlamentu se podařilo změnu podpořit. Vondrova aktivita se však neomezila jen na práci mezi poslanci Evropského parlamentu. Velmi intenzivně se bavil i s evropskými automobilkami a jejich sdružením ACEA. Poučný je jeden z rozměrů budování koalice podporující změny v normě Euro 7, který se týká Francie. Francie podporovala český návrh, ovšem s tím, že i v modifikované normě zůstanou zachovány kontroly emisí způsobených brzděním a opotřebením pneumatik. Nebyla to ale žádná úlitba ideologickému běsnění francouzských environmentalistů, ale čistě ekonomická úvaha postavená na skutečnosti, že francouzské firmy disponují příslušnými technologickými řešeními, aby nové normě vyhověly.<sup>134</sup>

Vláda Petra Fialy postupovala velmi rozumně také v otázce přehodnocení politiky emisních povolenek, i když tady je výsledek kvůli postoji většiny v Evropském parlamentu

<sup>131</sup> Sdružení automobilového průmyslu: Euro 7/VII: „vysoké náklady vs. zanedbatelné přínosy“, 8. 2. 2023 (<https://autosap.cz/aktualita/euro-7-vii-vysoke-naklady-vs-zanedbatelne-prinosy/>), navštíveno 10. 11. 2025.

<sup>132</sup> Martin Kupka: K cili se musí dojit schůdnou cestou, 20. 2. 2023 (<https://autosap.cz/aktualita/martin-kupka-k-cili-se-musi-dojit-schudnou-cestou/>), navštíveno 10. 11. 2025.

<sup>133</sup> Non-paper of Bulgaria, Czechia, France, Hungary, Italy, Poland, Romania and Slovakia on the proposal of new vehicle emission standards EURO 7 (<https://cdn.qualenergia.it/wp-content/uploads/2023/05/Non-paper-8-Paesi-contro-Euro-7.pdf>), navštíveno 10. 11. 2025.

<sup>134</sup> Martin Kupka a Alexandr Vondra o vyjednávání normy Euro 7: Jak jsme to hráli, 28. 2. 2024 (<https://autosap.cz/aktualita/martin-kupka-a-alexandr-vondra-o-vyjednavani-normy-euro-7-jak-jsme-to-hrali/>), navštíveno 10. 11. 2025.

spíše zklamáním. Na základě české iniciativy, kterou podpořilo dalších 18 členských zemí EU, vyzvali premiéři v říjnu 2025 Evropskou komisi k přehodnocení klimatických cílů týkajících se snižování emisí. Kromě toho, že při překročení ceny emisní povolenky v systému ETS2 ve výši 45 eur se automaticky uvolní více povolenek, a že by se měly klimatické cíle do roku 2040 napříští brát pružněji při zohlednění nových vědeckých poznatků a konkurenceschopnosti EU, se česká iniciativa týkala i automobilového průmyslu. Premiéři vyzvali Evropskou komisi, aby rozvolnila povinnost evropských firem reportovat klimatické cíle.<sup>135</sup>

Konkrétně se jedná o tzv. Omnibus, který by měl snížit povinnost reportingu ESG ze strany firem, respektive odložit jejich zavedení o dva roky a zvýšit hranici počtu zaměstnanců, od níž je reporting pro firmu povinný, na 1000. V době psaní tohoto textu nicméně není jasné, zda se tato změna skutečně promítne ve formě menší zátěže pro firmy pod 1000 zaměstnanců, neboť

se ESG reporting stává standardem v obchodním styku a konkurenční výhodou.<sup>136</sup> Ministři životního prostředí členských států EU se v listopadu 2025 dohodli na odkladu ETS2 na rok 2028 a zmírnění klimatického cíle pro rok 2040 na 85% redukci s tím, že 5 % budou moci státy naplnit nákupem kreditů. Česko chtělo dosáhnout podstatnějších zmírnění cílů a výsledný kompromis nakonec nepodpořilo.<sup>137</sup> Přesto měla cílená česká snaha spojená s budováním koalice se státy, které měly podobný názor, svůj smysl a dosáhla alespoň malého posunu.

Vidíme, že mravenčí práce v Evropském parlamentu a v Radě, předkládání věcných argumentů a řešení, která netorpédují předem vyjednaný rámec, ale nabízejí realistickou cestu k dosažení cílů, jsou funkční. A v prostředí současné (nejen) evropské politiky jsou to jediné přístupy, které vedou k cíli a nikoliv k mezinárodní izolaci Česka, aniž by za to Česko získalo jakékoliv rozumné ústupky.



## SHRNUTÍ A DOPORUČENÍ

### 6.1 Shrnutí

I když patřila Evropa spolu s USA ke kolébkám automobilového průmyslu a dlouhodobě si udržovala pozici klíčového regionu pro jeho rozvoj, podíl evropského průmyslu na světové produkci v posledních dvou desetiletích klesá. Zatímco v roce 2008 se v Evropě vyrábělo 31 % všech automobilů, v roce 2023 už jen 20 %. Počet vyrobených vozidel klesl z 21,6 na 18,6 milionu, zatímco Čína zvýšila svůj podíl ze 14 na 32 %. Tento trend nelze interpretovat jinak než jako klesající konkurenceschopnost evropského automotive. Příčinami nejsou jen vysoké náklady na energii, sílící schopnosti a tlak čínské konkurence nebo Trumpův protekcionismus, ale také složitá a velmi nákladná evropská regulační politika. Přísné normy zvyšují náklady na výrobu, což se promítá do růstu cen a poklesu poptávky. Pokles evropské výroby o 2,6 % souvisí s přísnými emisními cíli.

Regulační rámec EU je mimořádně komplikovaný a poměrně přísný. K nejzásadnějším normám generující náklady na výrobu i provoz automobilů patří environmentální a emisní normy. Symbolicky i reálně velmi problematický se jeví faktický plánovaný zákaz spalovacích motorů v roce 2035. Nové náklady si vyžádá také přechod z normy Euro 6 na přísnější Euro 7, která rozšiřuje požadavky i na emise z brzd, pneumatik a životnost baterií. K tomu je třeba připočítat i předpisy o recyklaci vozidel, zpřísnující se bezpečnostní normy či požadavky na kybernetickou bezpečnost. Nepřímé regulace souvisejí s energetickou a infrastrukturní politikou – např. rozvojem nabíjecí sítě, rozšířením systému emisních povolenek či tlakem na zavádění ESG reportingu.

To vše se děje v prostředí, ve kterém evropské automobilky částečně svojí vinou ale částečně také díky politicky podporované čínské konkurenci ztratily technologickou převahu, což se týká

zejména elektromobility. V současnosti Čína dominuje jak z hlediska výroby elektromobilů, tak z hlediska výroby příslušných komponentů. V oblasti kritických surovin pro výrobu baterií a dalších komponentů má Čína v řadě ohledů faktický monopol. Čla zavedená Evropskou komisí mohou pomoci situaci dočasně zlepšit, ale nevyřeší až 90% závislost evropských automobilek na čínských dodávkách baterií a surovin. Kombinace rostoucí konkurence, technologického zpoždění a přísných regulací tak staví evropské automobilky do mimořádně obtížné situace bez jasné vyhlídky na rychlé zlepšení.

Je pravda, že Evropané jsou vůči novým technologiím o něco skeptičtější než třeba Asiaté a obyvatelé Latinské Ameriky. Nicméně se většina Evropanů přechodu na elektromobilitu nebrání a dvě třetiny mladých Evropanů považují elektromobily za budoucnost dopravy. To je v situaci, kdy elektromobilita získává na významu: v roce 2023 tvořily elektromobily a plug-in hybridy 18 % světového prodeje automobilů.

Evropská komise představila na jaře 2025 Automobilový akční plán, který reaguje na ekonomické potíže po pandemii a potřebu sladit dekarbonizaci s konkurenceschopností. Plán navazuje na Dohodu o čistém průmyslu (únor 2025) a oproti předchozím dokumentům zdůrazňuje, že přechod na vozidla s nulovými emisemi musí probíhat v souladu s ekonomickou logikou. Diagnostikuje slabiny evropského automobilového průmyslu – závislost na dovozu surovin, baterií a technologií, rostoucí náklady a globální konkurenci. Kromě jiných opatření (posílení inovací, digitalizace, lokalizace výroby baterií v Evropě a celkového zkrácení dodavatelských řetězců) slibuje plán větší flexibilitu v plnění emisních cílů a zjednodušení regulací. Právě tyto body považují za klíčové.

### 6.2 Doporučení

Klíčová je otázka časového horizontu pro splnění ambiciózních dekarbonizačních cílů. Můžeme si, podobně jako to v kampani před parlamentními volbami 2025 dělalo hnutí ANO nebo Okamurova SPD, hrát na to, že „zrušíme Green Deal“. Nic takového Česko udělat nedokáže a nebylo by to ani žádoucí. Ochrana životního prostředí a snaha nepodporovat další prohlubování klimatické změny lidskou činností dávají jednoznačně smysl. Co je však naprosto realistické, je konstantní

přemýšlení o optimálních prostředcích k dosažení cílů a zejména na realistické přizpůsobování časového rámce technologickým a zejména ekonomickým a sociálním možnostem současné EU a jejich členských států.

Zatímco přechod od parního pohonu k dieslovým motorům trval zhruba šest dekad, měl by se podle regulačního rámce EU přechod od spalovacích motorů k elektromobilitě realizovat

podstatně rychleji.<sup>138</sup> Ukazuje se, že toto tempo není pro evropský automobilový průmysl únosné.

Všechno ale není záležitostí institucí EU a jimi vydávaných regulací. Samotní evropští výrobci automobilů a automobilových dílů mohou ovšem přispět k oživení evropského automobilového průmyslu. Podle studie McKinsey & Company musejí evropští výrobci hlavně spolupracovat navzájem a napříč odvětvími, která se nějakým způsobem dotýkají automobilového průmyslu. Mohou se zaměřit na nákladově efektivní strategie, investovat více do nových technologií a urychlení výzkumu a vývoje. Investice by se měly zaměřit také na podpůrnou výrobu, včetně bateriových technologií, energetiky, výroby polovodičů, rozvoje sítě nabíjecích stanic. Politici mohou vymýšlet strategie přitahující takové investice a racionalizovat regulační prostředí,<sup>139</sup> ale samotnou práci za evropské automobilky udělat nemohou a nemají. Mohou však pečovat o takové prostředí, které nebude automobilkám a na ně navázaným výrobcům svazovat nohy.

Evropské sdružení dodavatelů pro automobilový průmysl (CLEPA) upozornilo v této souvislosti na určité zaostávání Evropy z hlediska vývoje a využívání elektronických technologií a polovodičů.<sup>140</sup> Přivítalo akt EU o čipech,<sup>141</sup> který s sebou nese perspektivu posílení financování vývoje a výroby polovodičů, které jsou nezbytné prakticky pro všechny elektronické technologie používané současnými automobily. Upozornilo na skutečnost, že spotřeba polovodičů bude s nárůstem podílu elektromobilů ještě vyšší, neboť jen pohonná jednotka elektromobilu obsahuje desetinasobek množství polovodičů potřebných pro pohonnou jednotku automobilu se spalovacím motorem. Bez čipů by nefungovaly nejen pokročilé asistenty jízdy (ADAS), ale třeba ani taková samozřejmost, jako je klimatizace. Sdružení CLEPA proto vyzvalo EU k posílení prostředků na výzkum v této oblasti, ale také k opatřením, jež by zabránila výraznému narůstání cen energií. Další zdražování cen energií by oslabilo již tak podlomenou evropskou konkurenceschopnost na mezinárodních trzích. Stejně významným požadavkem v citovaném pozičním dokumentu však bylo také snížit enormní administrativní zátěž, kterou přináší všechny evropské regulace.

Důležitější je tedy přizpůsobit realitě regulační rámec. Evropský automobilový průmysl čelí souběhu tří jen velmi obtížně slučitelných tlaků – environmentální a politické požadavky dekarbonizace, ztráta konkurenceschopnosti vůči levnějším dovozům (zejména z Číny) a nutnost chránit ekonomickou bezpečnost EU v době rostoucího geopolitického napětí a ohrožení. Regulace sice sledují ekologické cíle, avšak zvyšují náklady výrobců, snižují ziskovost a ohrožují investiční kapacity.

Žádoucí by byla také revize bezpečnostních a pojistných předpisů s cílem podpořit menší vozidla. Podobně jako environmentální cíle, měly by i cíle v oblasti bezpečnosti dopravy brát v úvahu širší kontext, zejména ekonomickou stránku věci. Současné bezpečnostní předpisy malé a střední automobily neúměrně prodražují. Jsou to přitom právě menší vozy, které jsou vhodné do městských aglomerací, spotřebovávají méně zdrojů, a jsou tak vhodné jako nástroj zachování individuální mobility i snižování emisí zároveň.<sup>142</sup>

V českých debatách se k elektromobilitě často objevuje názor velmi kritický až odmítavý. Vždyť postoj k ní přehodnocují dokonce i takoví zastánci elektromobility jako Volvo, které původně plánovalo zcela opustit svět spalovacích motorů do konce tohoto desetiletí. Ještě v roce 2024 bylo Volvo velmi ambiciózní: „*Naše ambice dosáhnout nulových čistých emisí skleníkových plynů a stát se do roku 2040 cirkulární společností nám poskytne konkurenční výhodu, pokud budeme správně řízeni a využijeme příležitosti. Společnost Volvo Cars věří, že ambiciózní opatření v oblasti klimatu má z obchodního hlediska smysl. ... Naším cílem je, aby prodej elektrifikovaných vozidel do roku 2025 dosáhl 50 až 60 procent a aby do roku 2030 90 až 100 procent našeho celosvětového objemu prodeje tvořily elektrifikované vozy. V souladu s tímto cílem podepsala společnost Volvo Cars na konferenci OSN o změně klimatu COP26 Glasgowskou deklaraci o automobilech a dodávkách s nulovými emisemi a začátkem roku 2024 ukončí výrobu všech vozů s naftovým motorem.*“<sup>143</sup> Své plány přehodnocuje tváří v tvář meziročnímu propadu prodeje elektromobilů mezi lety 2024 a 2025 o 21 % a sází ve střednědobém výhledu spíše na hybridní technologie.<sup>144</sup> Plug-in hybridy jsou evropskými výrobci obecně považovány za technologie, které mohou velmi dobře posloužit jako překlenutí technologické a ekonomické mezery,

138 Fajmon, Hynek: Současnost a budoucnost politiky EU v oblasti osobní mobility. New Direction, 2022 (<https://newdirection.online/2018-publications-pdf/ND-Fajmon-2022-web.pdf>), navštíveno 10. 11. 2025, s. 49.

139 Deubener, Harald, Lukas Michor, Niels Patschke, and Ruth Heuss, with Franziska Wiebke, Greta Brockmeier, Nicholas Schwarz, and Patrick Wetzel: European automotive industry: What it takes to regain competitiveness. McKinsey & Company, 10. 3. 2025 (<https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/european-automotive-industry-what-it-takes-to-regain-competitiveness#/>), navštíveno 3. 11. 2025.

140 CLEPA: Vision for a strong automotive electronics and semiconductor ecosystem: Four priorities for future growth and innovation, 28. 10. 2024 ([https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2024/10/AutomotiveElectronicsPaper\\_final-1.pdf](https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2024/10/AutomotiveElectronicsPaper_final-1.pdf)), navštíveno 4. 12. 2025.

141 Regulation (EU) 2023/1781 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 establishing a framework of measures for strengthening Europe's semiconductor ecosystem and amending Regulation (EU) 2021/694 (Chips Act) (Text with EEA relevance) ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2023.229.01.0001.01.ENG](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2023.229.01.0001.01.ENG)), navštíveno 4. 12. 2025.

142 do Prado, Victor, Elvire Fabry, Arancha González Laya, Nicolas Köhler-Suzuki, Pascal Lamy, Sophia Praetorius: The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options, Report n°129, Jacques Delors Institute, January 2025 (<https://institutdelors.eu/en/publications/the-road-to-a-new-european-automotive-strategy-trade-and-industrial-policy-options>), s. 61, navštíveno 3. 11. 2025.

143 Volvo Cars: Volvo Cars position on climate action, 14. 10. 2024 ([https://www.volvocars.com/assets/volvocm/globalpages/live/6FA0B2D522F04AF18382AED2F9B1894A/volvo\\_cars\\_climate\\_action\\_position\\_paper.pdf](https://www.volvocars.com/assets/volvocm/globalpages/live/6FA0B2D522F04AF18382AED2F9B1894A/volvo_cars_climate_action_position_paper.pdf)), navštíveno 4. 12. 2025.

144 Mára, Ondřej: Ani Volvo se spalovacích motorů jen tak nezbaví, Novinky.cz, 4. 11. 2025 (<https://www.novinky.cz/clanek/auto-ani-volvo-se-spalovacich-motoru-jen-tak-nezbavi-40546816>), navštíveno 4. 11. 2025.

kteřá reálně dělí evropské výrobce a konzumenty od možnosti přejít plně na elektromobilitu.<sup>145</sup> I tuto realitu by měla další nutná revize regulačních rámců brát v potaz.

Musíme však být opatrní, abychom snahu o záchranu evropských automobilek prostřednictvím benevolentnějšího přístupu ke spalovacím motorům, který se aktuálně jeví jako maximálně žádoucí, nepřehnali. Důležitou otázkou totiž je, zda zabrzdění nebo příliš radikální zpomalení elektrifikace může přinést kýžený efekt. Argument směřování k nulovým přímým emisím upřednostňuje i z ekonomického hlediska elektromobilitu. Podmínku nulových emisí CO<sub>2</sub> splňují nejen elektrické pohony, ale i paliva na bázi vodíku či amoniaku, neobsahující uhlík. Mohou je za určitých okolností splňovat i biopaliva a paliva syntetická. Praktický problém v používání jiných klimaticky neutrálních paliv spočívá ve skutečnosti, že pro většinu společnosti je reálným ekonomicky únosným a technologicky dostupným řešením jen elektromobilita. Biopaliva nedokáží nahradit 80–90 procent spotřeby fosilních paliv a výroba syntetických paliv je energeticky velmi náročná, a tím pádem pro spotřebitele velmi drahá. Lze navíc oprávněně předpokládat, že budeme umět vyrábět stále více elektřiny bez emisí CO<sub>2</sub>, což opět preferuje ve střednědobém horizontu elektromobilitu.<sup>146</sup>

Jednostranné evropské ustoupení od elektromobility by navíc zvýraznilo konkurenční výhodu lépe adaptovaného čínského automobilového průmyslu. Spíše se tedy nabízí uklidnit evropskou veřejnost přezkoumáním rychlosti dosažení nulových emisí a tranzici směrem k elektromobilitě zpomalit. A zároveň podpořit transformaci evropských dodavatelských řetězců tak, aby odpovídaly zvyšujícímu se podílu elektromobilů ve výrobě. Spolu se zvyšováním počtu nabíjecích stanic a zlepšováním parametrů baterií dojde i k větší ochotě evropských zákazníků nakupovat a provozovat elektromobily.<sup>147</sup>

Sami výrobci vozidel poukazují na přebujelý regulační rámec, který v současné době zahrnuje více než stovku právních předpisů, a doporučují seskupit regulace týkající se autoprůmyslu do jakýchkoli balíčků. V každém balíčku by se všechny právní akty staly závaznými současně, aby se usnadnilo dodržování předpisů a snížily se náklady na homologaci. Implementace takových balíčků by neměla být nikdy kratší než tři roky pro osobní a lehká nákladní vozidla a sedm let pro těžká nákladní vozidla, opět z důvodů potřebné adaptace autoprůmyslu. A konečně by se nové regulace měly vztahovat jen na typy vozidel zaváděné po jejich schválení s dodržením desetileté lhůty na postupné vyřazování dříve schválených typů.<sup>148</sup>

Kombinace přeregulovanosti, slabého hospodářského růstu, drahé energie a protekcionismu třetích zemí představuje pro evropské automobilky systémové riziko. Přehodnocení termínu zákazu spalovacích motorů i cílů balíčku Fit for 55 je proto nezbytné pro udržení konkurenceschopnosti a sociální stability EU. Čínský příklad ukazuje, že cestou není odvrátit se od směřování k elektromobilitě, ale zpomalení tempa tak, aby výrobci i spotřebitelé měli více času na postupnou změnu. Zároveň je žádoucí rozvíjet příslušnou výrobní i provozní infrastrukturu (továrny na baterie, síť nabíjecích stanic).

EU může zůstat v čele boje proti emisím CO<sub>2</sub>, modernizovat vlastní ekonomiku a posilovat konkurenceschopnost zároveň. Nesmí však jednat ideologicky a brát vždy v potaz nejen cíle, ale i prostředky, technologické možnosti a ekonomickou realitu. Pokud se tak instituce EU a vlády členských států budou chovat, nemusíme mít o budoucnost evropského automobilového průmyslu obavy.

<sup>145</sup> Fajmon, Hynek: Současnost a budoucnost politiky EU v oblasti osobní mobility. New Direction, 2022 (<https://newdirection.online/2018-publications-pdf/ND-Fajmon-2022-web.pdf>), navštíveno 10. 11. 2025, s. 38.

<sup>146</sup> Vojtišek, Michal: Jak souvisí potíže německého automobilového průmyslu a „zákaz“ spalovacích motorů. HN.cz, 15. 10. 2025 (<https://archiv.hn.cz/c1-67800460-jak-souvisi-potize-ne-meckeho-automobiloveho-prumyslu-a-bdquo-zakaz-idquo-spalovacich-motoru>), navštíveno 17. 10. 2025.

<sup>147</sup> Jansen, Jannik: Europe's Car Industry in Transition: Stuck in Neutral or Shifting into Gear? Hertie School Jacques Delors Centre, 25 July 2025 ([https://www.delorscentre.eu/fileadmin/2\\_Research/1\\_About\\_our\\_research/2\\_Research\\_centres/6\\_Jacques\\_Delors\\_Centre/Publications/20250725\\_Policy\\_Paper\\_Automotive\\_Industry\\_Jannik\\_Jansen.pdf](https://www.delorscentre.eu/fileadmin/2_Research/1_About_our_research/2_Research_centres/6_Jacques_Delors_Centre/Publications/20250725_Policy_Paper_Automotive_Industry_Jannik_Jansen.pdf)), navštíveno 16. 10. 2025.

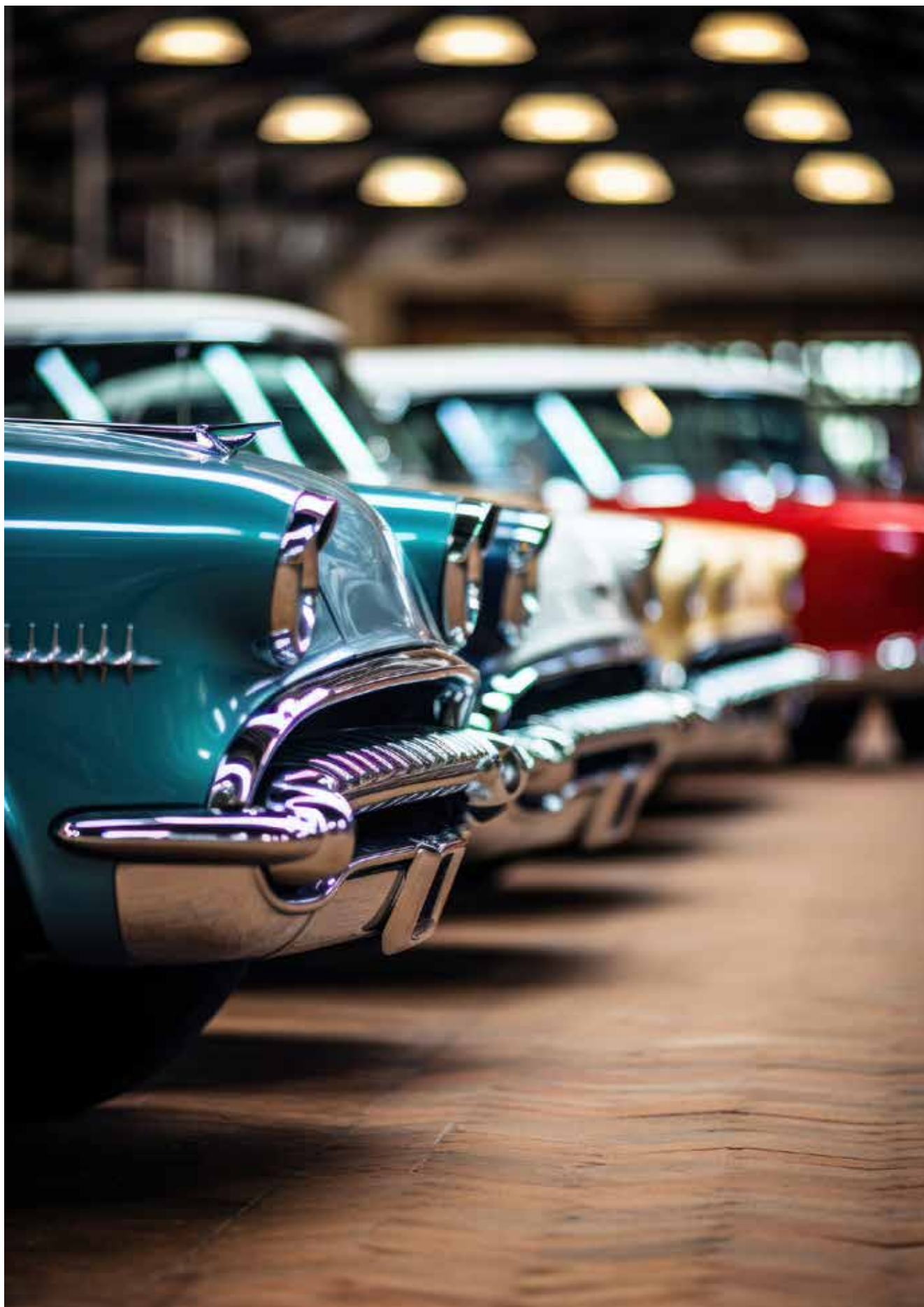
<sup>148</sup> ACEA proposal for simplified regulatory framework, 10. 12. 2024 (<https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>), navštíveno 10. 11. 2025.



## 7

# SEZNAM GRAFŮ, OBRÁZKŮ A TABULEK

<b>Graf 1:</b>	<b>Přímá a nepřímá zaměstnanost v automotive (2013, miliony pracovních míst)</b>	<b>6</b>
<b>Graf 2:</b>	<b>Nové registrace automobilů v EU podle zdroje energie ve vybraných zemích (1. polovina roku 2025)</b>	<b>13</b>
<b>Graf 3:</b>	<b>Výroba motorových vozidel v Česku v letech 1993-2023</b>	<b>15</b>
<b>Graf 4:</b>	<b>Struktura české produkce motorových vozidel v roce 2023 (v kusech)</b>	<b>16</b>
<b>Graf 5:</b>	<b>Dodavatelský řetězec u LFP baterií (2024)</b>	<b>24</b>
<b>Obrázek 1:</b>	<b>Světová výroba a prodej osobních vozidel v roce 2024</b>	<b>11</b>
<b>Obrázek 2:</b>	<b>Cíle Zelené dohody pro Evropu</b>	<b>21</b>
<b>Tabulka 1:</b>	<b>Přehled regulací Euro 1-6</b>	<b>18</b>



## SEZNAM ZKRATEK

<b>ACEA</b>	Evropské sdružení výrobců automobilů ( <i>European Automobile Manufacturers' Association</i> )
<b>ADAS</b>	pokročilé asistenční systémy řidiče ( <i>Advanced Driver Assistance Systems</i> )
<b>BEV</b>	bateriový elektromobil ( <i>Battery Electric Vehicle</i> )
<b>CLEPA</b>	Evropského sdružení dodavatelů pro automobilový průmysl ( <i>European Association of Automotive Suppliers</i> )
<b>ČLR</b>	Čínská lidová republika
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>EC</b>	Evropská společenství ( <i>European Communities</i> )
<b>ECR</b>	Evropští konzervativci a reformisté ( <i>European Conservatives and Reformists</i> )
<b>EEC</b>	viz EHS ( <i>European Economic Community</i> )
<b>EHS</b>	Evropské hospodářské společenství
<b>EPA</b>	Agentura na ochranu životního prostředí, USA ( <i>Environmental Protection Agency</i> )
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>ESG reporting</b>	zveřejňování informací o vlivu firem na životní prostředí ( <i>Environmental</i> ), sociální sféru ( <i>Social</i> ) a správu ( <i>Governance</i> )
<b>ETS</b>	Systém emisních povolenek ( <i>Emissions Trading System</i> )
<b>GDPR</b>	Obecné nařízení o ochraně osobních údajů ( <i>General Data Protection Regulation</i> )
<b>HEV</b>	vozidlo s hybridním pohonem ( <i>Hybrid Electric Vehicle</i> )
<b>LFP</b>	lithium-železo fosfátová baterie
<b>OBD</b>	palubní diagnostiky emisí ( <i>on-board diagnostics</i> )
<b>PHEV</b>	vozidlo s hybridním pohonem, jehož baterie se dá nabíjet ze zásuvky ( <i>Plug-in Hybrid Electric Vehicle</i> )
<b>R&amp;D</b>	věda a výzkum ( <i>research and development</i> )
<b>RDE</b>	emise měřené za reálných podmínek jízdy ( <i>Real Driving Emissions</i> )
<b>SCR</b>	selektivní katalytická redukce ( <i>Selective Catalytic Reduction</i> )
<b>UNECE</b>	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů ( <i>United Nations Economic Commission for Europe</i> )
<b>USA</b>	Spojené státy americké ( <i>United States of America</i> )
<b>WLTP</b>	celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla ( <i>Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure</i> )
<b>WTO</b>	Světové obchodní organizace ( <i>World Trade Organisation</i> )
<b>ZEV</b>	vozidlo s nulovými emisemi ( <i>Zero Emission Vehicle</i> )
<b>ZLEV</b>	vozidla s nulovými a nízkými emisemi ( <i>Zero and Low Emission Vehicles</i> )



## SEZNAM LITERATURY A ZDROJŮ

- 2024 EU Industrial R&D Investment Scoreboard, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2024 (<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC140129>), navštíveno 10. 11. 2025.
- ACEA: 2030–2035 targets for cars and vans not achievable: Europe needs smarter regulatory path and distinct approach, 7. 11. 2025 (<https://www.acea.auto/news/2030-2035-targets-for-cars-and-vans-not-achievable-europe-needs-smarter-regulatory-path-and-distinct-approach/>), navštíveno 4. 12. 2025.
- ACEA: Average age of the EU vehicle fleet, by country (<https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>), navštíveno 8. 12. 2025.
- ACEA: Euro standards, 13. 1. 2014 (<https://www.acea.auto/fact/euro-standards/>), navštíveno 20. 10. 2025.
- ACEA: New cars in the EU by segment. 5. 9. 2024 (<https://www.acea.auto/figure/new-passenger-cars-by-segment-in-eu/>), navštíveno 3. 11. 2025.
- ACEA proposal for simplified regulatory framework, 10. 12. 2024 (<https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>), navštíveno 10. 11. 2025.
- ACEA: The Automotive Regulatory Guide 2023 (<https://www.acea.auto/files/ACEA-Regulatory-Guide-2023.pdf>), navštíveno 21. 10. 2025.
- AEA, 2011: Effect of regulations and standards on vehicle prices Final Report to the European Commission – DG Climate Action Ref: 070307/2010/570520/SER/A4 ([https://climate.ec.europa.eu/system/files/2016-11/report\\_effect\\_2011\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2016-11/report_effect_2011_en.pdf)), navštíveno 20. 10. 2025.
- Alochet, Marc: Comparison of the Chinese, European and American regulatory frameworks for the transition to a decarbonized road mobility. École Polytechnique, 11. 12. 2023 (<https://gargantua.polytechnique.fr/siatel-web/app/linkto/TGhXT2JfSkpa-QkIwTWpaT3g2NDhkeVFqDWh1alhJaDFVRXVjWlScUpKalDzQlVoL2k2dHNjcWlyN3NESXdrQTZQ-SUZLak1vaGRFPQ?aw=1>), navštíveno 3. 11. 2025.
- Automobilový průmysl v České republice. Základní fakta. Aktualizace za rok 2023. Sdružení automobilového průmyslu (<https://autosap.cz/wp-content/uploads/2024/12/nahled-analyzy-2023-automobilovy-prumysl-v-cr-zakladni-udaje-a-fakta-2023.pdf>), s. 26, navštíveno 14. 10. 2025.
- Ayad, Patrick, Melanie Schub, Susanne Schuster, Corbinian Schwaab, Sophia Norda, Kai Schlesinger, and Leonhard Strub: Update on Automotive Regulations in Europe, Hogan Lovells, 25. 6. 2025 (<https://www.hoganlovells.com/en/publications/update-on-automotive-regulations-in-europe>), navštíveno 25. 10. 2025.
- BATT4EU (<https://bepassociation.eu/>), navštíveno 10. 11. 2025.
- Beatles – Drive my car ([https://www.youtube.com/watch?v=alNjIR6R5aU&list=RDalNjIR6R5aU&start\\_radio=1](https://www.youtube.com/watch?v=alNjIR6R5aU&list=RDalNjIR6R5aU&start_radio=1)), navštíveno 4. 12. 2025.
- BloombergNEF: EU ETS II Pricing Scenarios, 17. 9. 2025 (<https://about.bnef.com/insights/commodities/eu-ets-ii-pricing-scenarios/>), navštíveno 8. 12. 2025.
- BMW Group: Charge faster, drive further: BMW Group reveals revolutionary electric drive concept with 800V technology for the Neue Klasse, 21. 2. 2025 (<https://www.press.bmwgroup.com/global/article/detail/T0448099EN/charge-faster-drive-further-bmw-group-reveals-revolutionary-electric-drive-concept-with-800v-technology-for-the-neue-klasse?language=en>), navštíveno 3. 11. 2025.
- Boullenois, Camille, Agatha Kratz a Daniel H. Rosen: Far From Normal: An Augmented Assessment of China's State Support, Rhodium Group Report, 17. 3. 2025 (<https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/>), navštíveno 4. 11. 2025.
- Bourdin, Sebastien, André Torre. Geography of contestation: A study on the Yellow Vest movement and the rise of populism in France. *Journal of Regional Science*, 63 (2023), 214–235 ([https://www.researchgate.net/profile/Sebastien-Bourdin/publication/363439754\\_Geography\\_of\\_Contestation\\_A\\_Study\\_on\\_the\\_Yellow\\_Vest\\_Movement\\_and\\_the\\_Rise\\_of\\_Populism\\_in\\_France/links/631c5f5c0a70852150e2ebf0/Geography-of-Contestation-A-Study-on-the-Yellow-Vest-Movement-and-the-Rise-of-Populism-in-France.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Sebastien-Bourdin/publication/363439754_Geography_of_Contestation_A_Study_on_the_Yellow_Vest_Movement_and_the_Rise_of_Populism_in_France/links/631c5f5c0a70852150e2ebf0/Geography-of-Contestation-A-Study-on-the-Yellow-Vest-Movement-and-the-Rise-of-Populism-in-France.pdf)), navštíveno 3. 11. 2025.
- Briscoe, Neil: Renault working on next-gen EV batteries, 9. 10. 2025 (<https://www.completecar.ie/car-news/article/14437/Renault-working-on-next-gen-EV-batteries>), navštíveno 3. 11. 2025.
- Cechl, Pavel: Můžeme to celé zavřít, naříkají zoufalé automobilky. Čína drží všechny v šachu. *Novinky.cz*, 21. 10. 2025 (<https://www.novinky.cz/clanek/ekonomika-muzeme-to-cele-zavrit-narikaji-zoufale-automobilky-cina-drzi-vsechny-v-sachu-40544917>), navštíveno 21. 10. 2025.
- Citroenet: DS by Roland Barthes (<https://www.citroenet.org.uk/passenger-cars/michelin/ds/32.html>), navštíveno 8. 12. 2025.
- Cla na čínské elektromobily nejsou řešením, Svaz průmyslu a dopravy ČR, 17. 6. 2024 (<https://www.spcr.cz/>)

- cla-na-cinske-elektromobily-nejsou-resenim), navštívěno 14. 10. 2025.
- Clairotte, M., Tutuiianu, M., Ferrarese, C., Gruening, C., Franzetti, J., Loos, R., Manara, D., Valverde Morales, V., Melas, A. and Bonnel, P., Real Driving Emissions testing: A game-changer for NOx to promote cleaner vehicles in the EU, European Commission, Ispra, 2023, JRC134453 (<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC134453>), navštívěno 20. 10. 2025.
- CLEPA: Securing Europe's automotive competitiveness for jobs and value creation ([https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/09/CLEPAPositionPaper\\_Competitiveness-UPDATED.pdf](https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/09/CLEPAPositionPaper_Competitiveness-UPDATED.pdf)), navštívěno 4. 12. 2025.
- CLEPA: Vision for a strong automotive electronics and semiconductor ecosystem: Four priorities for future growth and innovation, 28. 10. 2024 ([https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2024/10/AutomotiveElectronicsPaper\\_final-1.pdf](https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2024/10/AutomotiveElectronicsPaper_final-1.pdf)), navštívěno 4. 12. 2025.
- CLEPA a Roland Berger: Automotive component – Driving EU competitiveness and value creation. Září 2025 ([https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/09/2025.09.29\\_CLEPA\\_Value-add-Strategy\\_FinalReport.pdf](https://www.clepa.eu/wp-content/uploads/2025/09/2025.09.29_CLEPA_Value-add-Strategy_FinalReport.pdf)), navštívěno 3. 11. 2025.
- Cui, Hongyang, Ruichen Ma, Yini Liu, Rujie Yu, Xiaojin Peng, Jun Zhang, and Yang Li: Charging up China's Transition to Electric Vehicles: A dive into China's public charging infrastructure deployment and comparison with Europe and the United States. International Council on Clean Transportation, 2024 (<https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/01/ID-93-%E2%80%93-China-charging-Report-A4-70131-v6.pdf>), navštívěno 4. 11. 2025.
- Čižinská, Romana a Jana Chládková: Selected impacts of regulation (EU) 2019/631 on value creation in the automotive industry, Financial Internet Quarterly, 2021, roč. 17, č. 3, s. 76-87 (<https://www.econstor.eu/bitstream/10419/266881/1/1240.pdf>), navštívěno 3. 11. 2025.
- Deubener, Harald, Lukas Michor, Niels Patschke, and Ruth Heuss, with Franziska Wiebke, Greta Brockmeier, Nicholas Schwarz, and Patrick Wetzel: European automotive industry: What it takes to regain competitiveness. McKinsey & Company, 10. 3. 2025 (<https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/european-automotive-industry-what-it-takes-to-regain-competitiveness#/>), navštívěno 3. 11. 2025.
- Directive 2005/55/EC of the European Parliament and of the Council of 28 September 2005 on the approximation of the laws of the Member States relating to the measures to be taken against the emission of gaseous and particulate pollutants from compression-ignition engines for use in vehicles, and the emission of gaseous pollutants from positive-ignition engines fuelled with natural gas or liquefied petroleum gas for use in vehicles (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32005L0055>), navštívěno 25. 10. 2025.
- Directive 1999/96/EC on the approximation of the laws of the Member States related to measures to be taken against the emission of gaseous and particulate pollutants from compression ignition engines for use in vehicles, and the emission of gaseous pollutants from positive ignition engines fuelled with natural gas or liquefied petroleum gas for use in vehicles and amending Council Directive 88/77/EEC (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2000:044:0001:0155:EN:PDF>), navštívěno 25. 10. 2025.
- Dolejší, Milan: Emisní normy Euro vládnou silnicím od roku 1992. Ve srovnání s Amerikou a Čínou jsou měkčí. CT24.cz, 13. 3. 2024 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/emisni-normy-euro-vladnou-silnicim-od-roku-1992-ve-srovnani-s-amerikou-a-cinou-jsou-mekci-345851>), navštívěno 20. 10. 2025.
- do Prado, Victor, Elvire Fabry, Arancha González Laya, Nicolas Köhler-Suzuki, Pascal Lamy, Sophia Praetorius: The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options, Report n°129, Jacques Delors Institute, January 2025 (<https://institutdelors.eu/en/publications/the-road-to-a-new-european-automotive-strategy-trade-and-industrial-policy-options>), navštívěno 3. 11. 2025.
- Dornoff, Jan a Felipe Rodríguez: Euro 7: The new emission standard for light- and heavy-duty vehicles in the European Union. ICCT, březen 2024 ([https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/03/ID-116-%E2%80%93-Euro-7-standard\\_final.pdf](https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/03/ID-116-%E2%80%93-Euro-7-standard_final.pdf)), navštívěno 20. 10. 2025.
- Economic and Market Report Global and EU auto industry: First half 2025. ACEA, September 2025 ([https://www.acea.auto/files/Economic\\_and\\_Market\\_Report-First\\_half\\_2025.pdf](https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-First_half_2025.pdf)), navštívěno 16. 10. 2025.
- EU: Heavy-Duty Emissions (<https://www.transportpolicy.net/standard/eu-heavy-duty-emissions/>), navštívěno 25. 10. 2025.
- EU: Light -Duty Emissions (<https://www.transportpolicy.net/standard/eu-light-duty-emissions/>), navštívěno 20. 10. 2025.
- EU uvalí clo na čínské elektromobily až do výše 48 procent, Svaz průmyslu a dopravy ČR, 12. 6. 2024 (<https://www.spcr.cz/eu-uvali-clo-na-cinske-elektromobily-az-dovyse-48-procent>), navštívěno 14. 10. 2025.
- EUR-Lex: Summaries of EU legislation: Curbing the sound levels of motor vehicles ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legisum:24030501\\_1](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legisum:24030501_1)), navštívěno 21. 10. 2025.
- EUR-Lex: Summaries of EU legislation: Re-use, recycling and recovery of vehicle parts and materials (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legisum%3An26102>), navštívěno 21. 10. 2025.
- EUR-Lex: Summaries of EU legislation: Sustainability rules for batteries and waste batteries (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32023R1542>), navštívěno 21. 10. 2025.
- EUR-Lex: Summaries of EU legislation: Type-approval requirements to ensure the general safety of vehicles and the protection of vulnerable road users (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=LEGISUM:4434255>), navštívěno 21. 10. 2025.

- EUR-Lex: The Clean Industrial Deal: A joint roadmap for competitiveness and decarbonisation  
COM/2025/85 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>), navštíveno 25. 10. 2025.
- Euro 7 dohodnuta. S podobou emisní normy souhlasí členské státy i europoslanci, ČT24.cz (<https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/svet/evropska-unie-se-dohodla-na-nove-emisni-norme-344286>), navštíveno 20. 10. 2025.
- European Commission: ETS2: buildings, road transport and additional sectors ([https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en)), navštíveno 24. 10. 2025.
- European Commission: Europe on the Move: Commission completes its agenda for safe, clean and connected mobility, 17. 5. 2018 ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_18\\_3708](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_18_3708)), navštíveno 25. 10. 2025.
- European Commission: Industrial Action Plan for the European automotive sector COM/2025/95 ([https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816\\_en](https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816_en)), navštíveno 25. 10. 2025.
- European Commission: Legislation ([https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/legislation\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/legislation_en)), navštíveno 21. 10. 2025.
- European Council: Fit for 55: towards more sustainable transport (<https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-afir-alternative-fuels-infrastructure-regulation/>), navštíveno 24. 10. 2025.
- Evropská komise: EU ukládá cla na nespravedlivě subvencovaná elektrická vozidla z Číny, zatímco diskuse o cenových závazcích stále probíhají, 29. 10. 2024 ([https://czechia.representation.ec.europa.eu/eu-uklada-cla-na-nespravedlive-subvencovana-elektricka-vozidla-z-ciny-zatimco-diskuse-o-cenovych-2024-10-29\\_cs](https://czechia.representation.ec.europa.eu/eu-uklada-cla-na-nespravedlive-subvencovana-elektricka-vozidla-z-ciny-zatimco-diskuse-o-cenovych-2024-10-29_cs)), navštíveno 14. 10. 2025.
- Evropská komise: Industrial Action Plan for the European automotive sector COM/2025/95 ([https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816\\_en](https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816_en)), navštíveno 25. 10. 2025.
- Evropská rada: Balíček „Fit for 55“: Rada přijala klíčové právní předpisy k dosažení cílů v oblasti klimatu do roku 2030, 25. 4. 2023 (<https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/>), navštíveno 24. 10. 2025.
- Evropská rada: Rámec pro oblast klimatu a energetiky do roku 2030, 23. 10. 2014 (<https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/climate-change/2030-climate-and-energy-framework/>), navštíveno 24. 10. 2025.
- Evropská rada: Zelená dohoda pro Evropu (<https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/european-green-deal/>), navštíveno 24. 10. 2025.
- Fact Sheet: President Donald J. Trump Adjusts Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States. The White House, 26. 3. 2025 (<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/03/fact-sheet-president-donald-j-trump-adjusts-imports-of-automobiles-and-automobile-parts-into-the-united-states/>), navštíveno 17. 10. 2025.
- Fajmon, Hynek: Současnost a budoucnost politiky EU v oblasti osobní mobility. New Direction, 2022 (<https://newdirection.online/2018-publications-pdf/ND-Fajmon-2022-web.pdf>), navštíveno 10. 11. 2025.
- Felenda, Šimon: Emisní povolenky ETS2 se mají o rok odsunout, SeznamZpravy.cz, 5. 11. 2025 (<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-klimaticky-cil-prorok-2040-klesl-na-85-emisni-povolenky-ets2-se-odsouvaji-290767>), navštíveno 10. 11. 2025.
- Felenda, Šimon: Klimatická otočka. Premiéři EU chtějí, aby snížení o 90 procent nebylo pevně dané, SeznamZpravy.cz, 23. 10. 2025 (<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-vyzvy-ale-jinak-temer-nic-premieri-eu-se-shodli-na-nerozhodnem-postoji-289978>), navštíveno 4. 11. 2025.
- Fredriksson, Gustav, Alexander Roth, Simone Tagliapietra, Reinhilde Veugelaers: Is the European automotive industry ready for the global electric vehicle revolution?, Bruegel Policy Contribution, No. 2018/26 (<https://www.econstor.eu/handle/10419/208034>), navštíveno 8. 12. 2025.
- Fiala, Petr, Ondřej Krutílek a Markéta Pitrová: Evropská unie. 3., aktualizované a doplněné vydání. Centrum pro studium demokracie a kultury, Brno, 2018.
- Global Automotive Study 2025 (<https://www.simon-kucher.com/en/insights/automotive-study>), navštíveno 16. 10. 2025
- Guide to Chinese Climate Policy: C: Electric Vehicles. Oxford Institute for Energy Studies (<https://chineseclimatepolicy.oxfordenergy.org/book-content/domestic-policies/vehicles/electric-vehicles/>), navštíveno 4. 11. 2025.
- Hooftman, Nils, Maarten Messagie, Joeri Van Mierlo, Thierry Coosemans: A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality. Renewable and Sustainable Energy Reviews, 2018, roč. 86, s. 1-21, (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1364032118300182>), navštíveno 8. 12. 2025.
- Hortig, Pavel: Jak statistici radili průmyslu. Statistika&My. Časopis Českého statistického úřadu, 8. 3. 2024 (<https://statistikaamy.csu.gov.cz/jak-statistici-radili-prumyslu>), navštíveno 14. 10. 2025.
- Houellebecq, Michel: Podvolení. Praha, Odeon 2015.
- Chen, Yisong, Xiaofang Dai, Pei Fu, Geng Luo, Peilong Shi: A review of China's automotive industry policy: Recent developments and future trends, Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition), roč. 11, č. 5, 2024, s. 867-895 (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095756424000989>), navštíveno 4. 11. 2025.
- China legt Subventionen für E-Auto-Hersteller offen. Electrive (<https://www.electrive.net/2025/08/22/china-legt-subventionen-fuer-e-auto-hersteller-offen/>), navštíveno 3. 11. 2025.
- China's National VI B Emission Standard to Be Fully Implemented in 2026, Marking Auto Industry's Strictest

- Emission Era, 22. 9. 2025 (<https://en.sdaofu.com/chinas-national-vi-b-emission-standard-to-be-fully-implemented-in-2026-marking-auto-industrys-strictest-emission-era---zol-zhongguancun-online.html>), navštíveno 4. 11. 2025.
- Chu, Yidan and Zifei Yang: China's Stage 4 fuel consumption standard for light commercial vehicles. ICCT Policy Update, říjen 2024 (<https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/09/ID-232-%E2%80%93-China-Stage-4-final.pdf>), navštíveno 4. 11. 2025.
- IAE: Geographical distribution of the LFP battery supply chain, 2024, 13. 5. 2025 (<https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/geographical-distribution-of-the-lfp-battery-supply-chain-2024>), navštíveno 25. 10. 2025.
- ICCT, 2016: A technical summary of Euro 6/VI vehicle emission standards ([https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT\\_Euro6-VI\\_briefing\\_jun2016.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_Euro6-VI_briefing_jun2016.pdf)), navštíveno 20. 10. 2025.
- Inglehart, Ronald F.: Changing Values among Western Publics from 1970 to 2006. *West European Politics*, 2008, roč. 31, č. 1-2, s. 130-146.
- Jansen, Jannik: Europe's Car Industry in Transition: Stuck in Neutral or Shifting into Gear? Hertie School Jacques Delors Centre, 25 July 2025 ([https://www.delorscentre.eu/fileadmin/2\\_Research/1\\_About\\_our\\_research/2\\_Research\\_centres/6\\_Jacques\\_Delors\\_Centre/Publications/20250725\\_Policy\\_Paper\\_Automotive\\_Industry\\_Jannik\\_Jansen.pdf](https://www.delorscentre.eu/fileadmin/2_Research/1_About_our_research/2_Research_centres/6_Jacques_Delors_Centre/Publications/20250725_Policy_Paper_Automotive_Industry_Jannik_Jansen.pdf)), navštíveno 16. 10. 2025
- Jeřábek, Milan, Jaroslav Dokoupil, David Fiedor, Nikola Krejčová, Petr Šimáček, René Wokoun, František Zich: Nové vymezení periferií Česka. *Geografie*, 2021, roč. 126, č. 4, s. 419-443 ([https://geografie.cz/media/pdf/geo\\_2021126040419.pdf](https://geografie.cz/media/pdf/geo_2021126040419.pdf)), navštíveno 3. 11. 2025.
- KOM(2005) 446 Tematická strategie o znečišťování ovzduší (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0446>). navštíveno 20. 10. 2025.
- Lichá, Viktória: European and International Climate Policy. *New Direction*, 2021 (<https://newdirection.online/2018-publications-pdf/ND-Licha-2021-web.pdf>), navštíveno 4. 11. 2025.
- Lion, Vanesa, Mikaël Le Mouëllic, Thomas Weber, Kai Heller, Ralph Rahme, Johannes Spitzbart, Nicolas Salomon, and Hanane Sbai El Otmani : The High-Stakes Race to Build Affordable B-Segment EVs in Europe, BCG, 16. 10. 2023 (<https://www.bcg.com/publications/2023/reducing-the-electric-vehicle-manufacturing-costs>), navštíveno 3. 11. 2025.
- Mára, Ondřej: Ani Volvo se spalovacími motory jen tak nezboví, *Novinky.cz*, 4. 11. 2025 (<https://www.novinky.cz/clanek/auto-ani-volvo-se-spalovacicmi-motoru-jen-tak-nezbovi-40546816>), navštíveno 4. 11. 2025.
- Martin Kupka a Alexandr Vondra o vyjednávání normy Euro 7: Jak jsme to hráli, 28. 2. 2024 (<https://autosap.cz/aktualita/martin-kupka-a-alexandr-vondra-o-vyjednavani-normy-euro-7-jak-jsme-to-hrali/>), navštíveno 10. 11. 2025.
- Martin Kupka: K cíli se musí dojít schůdnou cestou, 20. 2. 2023 (<https://autosap.cz/aktualita/martin-kupka-k-cili-se-musi-dojit-schudnou-cestou/>), navštíveno 10. 11. 2025.
- Massing, Georg: Automated Driving at Mercedes-Benz. *Committee on Transport and Tourism Public Hearing*, 2. 12. 2025 ([https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/300875/Georges%20Massing\\_Automated%20Driving%20at%20Mercedes-Benz.pdf](https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/300875/Georges%20Massing_Automated%20Driving%20at%20Mercedes-Benz.pdf)), navštíveno 4. 12. 2025.
- Matoušek, Jan: Před 30 lety Volkswagen koupil Škodu. Zastaralá automobilka se změnila v bestseller. *Aktualne.cz.*, 16. 4. 2021 (<https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/autoritet-let-pod-volkswagenem-skoda-se-v-roce-1991-stala-ctvrt/r-94ad5acc9df711ebb0fa0cc47ab5f122/>), navštíveno 14. 10. 2025.
- Mayer, Thierry, Vincent Vicard, Pauline Wibaux: How Trump tariffs (2.0) will reshape the car industry, *CEPII blog*, 12. 2. 2025 (<https://www.cepii.fr/blog/bi/post.asp?IDcommuniqu=1064>), navštíveno 3. 11. 2025.
- Motor vehicle production, by world region. *ACEA: The European Automobile Manufacturers' Association* (<https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-production-by-world-region/>), navštíveno 13. 10. 2025.
- Motoristé sobě: Volební program 2025 (<https://motoristesobe.cz/program2025>), navštíveno 8. 12. 2025.
- Mujkic, Edin a Donald Klingner (2018): Dieselgate: How Hubris and Bad Leadership Caused the Biggest Scandal in Automotive History, *Public Integrity* 21(4), s. 365-377 ([https://www.researchgate.net/profile/Donald-Klingner/publication/328767972\\_Dieselgate\\_How\\_Hubris\\_and\\_Bad\\_Leadership\\_Caused\\_the\\_Biggest\\_Scandal\\_in\\_Automotive\\_History/links/5c22341192851c22a345191f/Dieselgate-How-Hubris-and-Bad-Leadership-Caused-the-Biggest-Scandal-in-Automotive-History.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Donald-Klingner/publication/328767972_Dieselgate_How_Hubris_and_Bad_Leadership_Caused_the_Biggest_Scandal_in_Automotive_History/links/5c22341192851c22a345191f/Dieselgate-How-Hubris-and-Bad-Leadership-Caused-the-Biggest-Scandal-in-Automotive-History.pdf)), navštíveno 20. 10. 2025.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO2 pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu (Text s významem pro EHP) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32023R0851>), navštíveno 24. 10. 2025.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a (EU) 2018/1999 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=O-J%3AL%3A2021%3A243%3ATOC>), navštíveno 24. 10. 2025.
- Návrh změn v ESG reportingu: co znamená Omnibus pro české firmy? 27. 2. 2025 (<https://impactmetrics.cz/blog/navrh-zmen-v-esg-reportingu-co-znamenaa-omnibus-pro-ceske-firmy/>), navštíveno 4. 11. 2025.
- Non-paper of Bulgaria, Czechia, France, Hungary, Italy, Poland, Romania and Slovakia on the proposal of new vehicle emission standards EURO 7 (<https://cdn.qualenergia.it/wp-content/uploads/2023/05/Non-paper-8-Paesi-contro-Euro-7.pdf>), navštíveno 10. 11. 2025.

- Obecné základní přehledy o českém automobilovém průmyslu, Sdružení automobilového průmyslu (<https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/obecne-zakladni-prehledy/>), navštíveno 14. 10. 2025.
- Pardi, Tommaso: Heavier, faster and less affordable cars The consequence of EU regulations for car emissions, ETUI Report 2022/7, s. 53 (<https://www.etui.org/sites/default/files/2022-11/Heavier%2C%20faster%20and%20less%20affordable%20cars-The%20consequence%20of%20EU%20regulations%20for%20car%20emissions-2022.pdf>), navštíveno 3. 11. 2025.
- Pařížská dohoda ([https://mzp.gov.cz/system/files/2025-06/733-Parizska\\_dohoda\\_CZ-20250620.pdf](https://mzp.gov.cz/system/files/2025-06/733-Parizska_dohoda_CZ-20250620.pdf)), navštíveno 24. 10. 2025.
- Passenger car rate. UNECE (<https://w3.unece.org/PXWeb/en/CountryRanking?IndicatorCode=44>), navštíveno 13. 10. 2025.
- Passenger cars in the EU ([https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_cars\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU)), navštíveno 16. 10. 2025.
- Petříček, Martin: Evropa se chce vymanit ze závislosti na Číně a touží po sobestačnosti. Na dodávky od cizích producentů však spoléhá stále víc. Ekonom, 8. 10. 2025 (<https://ekonom.cz/cl-67798460-evropa-se-chce-vymanit-ze-zavislosti-na-cine-a-touzi-po-sobestacnosti-na-dodavky-od-cizich-producentu-vsak-spoleha-stale-vic>), navštíveno 25. 10. 2025.
- Rada Evropské unie, 12. 4. 2024: Nařízení Euro 7: Rada přijala nová pravidla týkající se emisních limitů pro osobní automobily, dodávky a nákladní vozidla (<https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2024/04/12/euro-7-council-adopts-new-rules-on-emission-limits-for-cars-vans-and-trucks/>), navštíveno 20. 10. 2025.
- Ragonnaud, Guillaume: The crisis facing the EU's automotive industry, 3. 10. 2024 (<https://epthinktank.eu/2024/10/03/the-crisis-facing-the-eus-automotive-industry/>), navštíveno 16. 10. 2025.
- Regulation (EU) No 582/2011 of 25 May 2011 implementing and amending Regulation (EC) No 595/2009 of the European Parliament and of the Council with respect to emissions from heavy duty vehicles (Euro VI) and amending Annexes I and III to Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02011R0582-20191215#E0017>), navštíveno 25. 10. 2025.
- Regulation (EU) 2023/1781 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 establishing a framework of measures for strengthening Europe's semiconductor ecosystem and amending Regulation (EU) 2021/694 (Chips Act) (Text with EEA relevance) ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2023.229.01.0001.01.ENG](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2023.229.01.0001.01.ENG)), navštíveno 4. 12. 2025.
- Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 setting CO2 emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, and repealing Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011 (<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj/eng>), navštíveno 25. 10. 2025.
- Regulation (EC) No 595/2009 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2009 on type-approval of motor vehicles and engines with respect to emissions from heavy duty vehicles (Euro VI) and amending Regulation (EC) No 715/2007 and Directive 2007/46/EC and repealing Directives 80/1269/EEC, 2005/55/EC and 2005/78/EC (Text with EEA relevance)Text with EEA relevance (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02009R0595-20200901>), navštíveno 25. 10. 2025.
- Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 and repealing Directive 2007/46/EC (Text with EEA relevance.) (<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj/eng>), navštíveno 21. 10. 2025.
- Reynaert, Mathias: Abatement Strategies and the Cost of Environmental Regulation: Emission Standards on the European Car Market, The Review of Economic Studies, Volume 88, Issue 1, January 2021, s. 454–488, (<https://doi.org/10.1093/restud/rdaa058>), navštíveno 10. 11. 2025.
- Rhys-Tyler, G.A., W. Legassick, M.C. Bell: The significance of vehicle emissions standards for levels of exhaust pollution from light vehicles in an urban area. Atmospheric Environment, 2011, roč. 45, č. 19, s. 3286–3293, (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1352231011002846>), navštíveno 8. 12. 2025.
- Rosa, Tomáš: Infotainment, asistenti nebo AI: Chytrější auta přináší i rizika a problémy, TipCars, 19. 10. 2025 (<https://www.tipcars.com/magazin/nase-tema/chyby-systemu-auta-422025.html>), navštíveno 21. 10. 2025.
- Roxette - Joyride (Official Video) ([https://www.youtube.com/watch?v=xCorJG9mubk&list=RDxCorJG9mubk&start\\_radio=1](https://www.youtube.com/watch?v=xCorJG9mubk&list=RDxCorJG9mubk&start_radio=1)), navštíveno 16. 10. 2025.
- Rubešová, Michaela: Asistenční systémy mohou zvyšovat riziko nehody. Nejvíce ten, který má skoro každé nové auto. Autosalon.tv, 17. 2. 2025 (<https://autosalon.tv/novinky/ridicuv-chleba/asistenncni-systemy-mohou-zvysovat-riziko-nehody-nejvic-ten-ktery-ma-skoro-kazde-nove-auto>), navštíveno 21. 10. 2025.
- Sdružení automobilového průmyslu: Euro 7/VII: „vysoké náklady vs. zanedbatelné přínosy“, 8. 2. 2023 (<https://autosap.cz/aktualita/euro-7-vii-vysoke-naklady-vs-zanedbatelne-prinosy/>), navštíveno 10. 11. 2025.
- Setser, Brad W.: Will China Take Over the Global Auto Industry? Council on Foreign Relations, 8. 12. 2024 (<https://www.cfr.org/blog/will-china-take-over-global-auto-industry>), navštíveno 4. 11. 2025.
- Shahlaei, Charlotte A. a Nicholas Berente: An Analysis of European Data and AI Regulations for Automotive Organizations, July 2024, arXiv:2407.11271 (<https://arxiv.org/pdf/2407.11271>), navštíveno 21. 10. 2025.

- Share of direct automotive employment in the EU, by country. ACEA: The European Automobile Manufacturers' Association (<https://www.acea.auto/figure/share-of-direct-automotive-employment-in-the-eu-by-country/>), navštíveno 13. 10. 2025.
- SURI: Vozový park v ČR a EU: Kolik jezdí aut a jaké je jejich průměrné stáří? (<https://www.suri.cz/blog/vozovy-park-v-cr-a-eu/>), navštíveno 8. 12. 2025.
- Škoda: Production and logistic (<https://reporting.skoda-auto.com/production>), navštíveno 8. 12. 2025.
- Škoda: Škoda Report 2024: Financial Situation (<https://reporting.skoda-auto.com/financial-situation>), navštíveno 8. 12. 2025.
- Tagliapietra, Simone, Cecilia Trasi a Gregor Sebastian: A smart European strategy for electric vehicle investment from China. Bruegel Policy Paper, 15. 7. 2025 (<https://www.bruegel.org/policy-brief/smart-european-strategy-electric-vehicle-investment-china>), navštíveno 4. 11. 2025.
- The Automobile Industry. Pocket Guide 2025/2026, ACEA (<https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2025-2026.pdf>), navštíveno 26. 10. 2025.
- The future of European competitiveness. Part A: A competitiveness strategy for Europe. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2025 ([https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961\\_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness%20-%20A%20competitiveness%20strategy%20for%20Europe.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness%20-%20A%20competitiveness%20strategy%20for%20Europe.pdf)), navštíveno 10. 11. 2025.
- The State Council of the PRC: China extends preferential purchase tax policy for NEVs, 21. 6. 2023 ([https://english.www.gov.cn/news/202306/21/content\\_WS64929394c-6d0868f4e8dd11c.html](https://english.www.gov.cn/news/202306/21/content_WS64929394c-6d0868f4e8dd11c.html)), navštíveno 4. 11. 2025.
- The State Council of the PRC: China releases carbon emissions trading regulations, 4. 2. 2024 ([https://english.www.gov.cn/policies/latestreleases/202402/04/content\\_WS-65bf7f70c6d0868f4e8e3c94.html](https://english.www.gov.cn/policies/latestreleases/202402/04/content_WS-65bf7f70c6d0868f4e8e3c94.html)), navštíveno 4. 11. 2025.
- Total global research and development (R&D) spending on automobiles and other transport in 2023, by region (in billion euros) (<https://www.statista.com/statistics/1102932/global-research-and-development-spending-automotive/>), navštíveno 16. 10. 2025.
- Tschiesner, Andreas, Patrick Hertzke, Patrick Schaufuss, and Ruth Heuss, with David Labourier, Guillaume de Dampierre, Jan Paulitschek, Marco Groth, Milo Boers, and Timm Höfer: Europe's economic potential in the shift to electric vehicles, McKinsey & Company, 3. 10. 2024 (<https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/europes-economic-potential-in-the-shift-to-electric-vehicles>), navštíveno 3. 11. 2025.
- V Evropě může být nuceno zavřít až osm automobilových továren. SeznamZpravy.cz, 13. 10. 2025 (<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-v-evrope-muze-byt-nuceno-zavrit-az-osm-automobilovych-tovaren-289103>), navštíveno 13. 10. 2025.
- Vojtíšek, Michal: Jak souvisí potíže německého automobilového průmyslu a „zákaz“ spalovacích motorů. HN.cz, 15. 10. 2025 (<https://archiv.hn.cz/c1-67800460-jak-souvisi-potize-nemeckeho-automobiloveho-prumyslu-a-bdquo-zakaz-ldquo-spalovacich-motoru>), navštíveno 17. 10. 2025.
- Volvo Cars: Volvo Cars position on climate action, 14. 10. 2024 ([https://www.volvocars.com/assets/volvocm/global-pages/live/6FA0B2D522F04AF18382AED2F9B1894A/volvo\\_cars\\_climate\\_action\\_position\\_paper.pdf](https://www.volvocars.com/assets/volvocm/global-pages/live/6FA0B2D522F04AF18382AED2F9B1894A/volvo_cars_climate_action_position_paper.pdf)), navštíveno 4. 12. 2025.
- Výroba vozidel v Česku zůstává nízká, Svaz průmyslu a dopravy ČR, 18. 3. 2022 (<https://www.spcr.cz/vyroba-vozidel-v-cesku-zustava-nizka>), navštíveno 14. 10. 2025.
- Yang, Zeyi: Some Cities in China Are Advertising Exclusive Subsidies for Huawei-Powered Cars, Wired, 17. 7. 2025 (<https://www.wired.com/story/huawei-car-china-local-government-subsidies/>), navštíveno 4. 11. 2025.
- Zhe, Gong: China's auto industry aims to peak carbon emissions by 2030, CGTN, 8. 3. 2023 (<https://news.cgtn.com/news/2023-12-08/China-s-auto-industry-aims-to-peak-carbon-emissions-by-2030-1pn4DzgQyYM/p.html>), navštíveno 4. 11. 2025.









**[newdirection.online](https://www.newdirection.online) @ndconservatism**

**New Direction** is registered in Belgium as a not-for-profit organisation and is partly funded by the European Parliament.  
The European Parliament and New Direction assume no responsibility for the opinions expressed in this publication. Sole liability rests with the author.