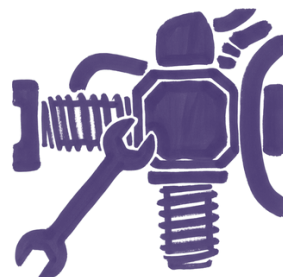


Co by sjednocená Evropa znamenala pro lidi z autoprůmyslu?

Šanci, že se auta budou v Evropě vyrábět i za dvacet let. Bitva o elektromobily, baterie a čipy se vede v měřítku kontinentů, ne zemí.



Každé zhruba desáté české pracovní místo visí na autech. Když se řekne „budoucnost autoprůmyslu“, neřeší se image – řeší se výplaty ve stovkách měst od Boleslavi po Kopřivnici.

Kde jsme

Česko je automobilová velmoc na druhou: vyrábíme hodně, ale hlavně díly a auta podle cizích zadání. Kolem 200 tisíc lidí přímo, přes půl milionu se subdodavateli, čtvrtina vývozu. Jenže velká část těch míst je navázaná na spalovací techniku – a elektromobil má o třetinu méně dílů. Mezinárodní měnový fond spočítal, co neřízený přechod udělá s Českem: zhruba minus 1,5 procenta zaměstnanosti i HDP během pěti let. Baterky, srdce nové hodnoty, se u nás nevyrábějí.

Odkud vítr vane

Ne z Bruselu – z Šen-čenu. Čínský výrobce má o desítky procent levnější vstupy, obří chráněný domácí trh a náskok v bateriích; jeho auto je o 20 až 30 procent levnější. To není soutěž, kterou může vyhrát Mladá Boleslav sama, ani Wolfsburg sám. Amerika to pochopila a chrání svůj trh i dotuje výrobu v kontinentálním měřítku. Evropa zatím vede spor sama se sebou o termíny zákazů – o tom, čí auta se budou v roce 2035 prodávat, se ale rozhoduje teď.

Co by změnil kontinent, který jedná jako celek

Tři konkrétní věci. Baterie a čipy vyráběné v Evropě – gigafactory je investice, na kterou má kontinent, ne subdodavatelská země. Jedna obchodní politika s páteří – cla a pravidla vůči dumpingu

vymůže jen trh o 450 milionech zákazníků, ten čínský výrobce potřebuje. A slovo u stolu: pravidla přechodu se psát budou tak jako tak; rozdíl je, jestli je Česko spolupíše s váhou průmyslové velmoci, nebo si je přečte v překladu.

Část dnešních míst se přitom změní nebo zanikne při jakémkoli scénáři – technologie se nevrátí. Otázka zní, jestli nová místa vzniknou tady, nebo jinde. Sama je sem česká vláda nepřitáhne; kontinent ano.

Všechny otázky →

ČASTÉ OTÁZKY

Kolik lidí v Česku žije u auta?

Zhruba 200 tisíc lidí přímo a přes půl milionu se subdodavateli; auta tvoří kolem čtvrtiny českého vývozu. Na jednom oboru nevisí žádná evropská ekonomika víc než česká.

Je přechod na elektromobily hrozba pro česká místa?

Podle analýz MMF ano: elektromobil má méně dílů a Česko vyrábí hlavně díly pro spalovací vozy; odhad je pokles zaměstnanosti i HDP zhruba o 1,5 % během pěti let, pokud se nepřizpůsobíme.

Proč jsou čínská auta levnější?

Nižší vstupy (o desítky procent), obří domácí trh, státní podpora a náskok v bateriích. Čínský elektromobil je o 20–30 % levnější – proti tomu nezmůže nic Mladá Boleslav sama, jen celý kontinent.

Zruší se zákaz spalovacích motorů od 2035?

Úplný zákaz padl: Komise v prosinci 2025 navrhla místo 100 % jen 90% snížení emisí a hybridy se budou prodávat i po roce 2035. Podstata ale trvá – světový trh jde k elektřině a rozhoduje se, kdo ta auta bude vyrábět.

Co by českému autoprůmyslu pomohla jednodušší Evropa?

Společné baterie a čipy místo závislosti na Asii, jeden velký domácí trh, společná obchodní politika vůči čínské konkurenci – a české slovo u stolu, kde se pravidla píšou.

ZDROJE

- ČSÚ / Statistika a My: autoprůmysl ~200 tis. přímých míst, ~čtvrtina exportu
- IMF (via e15/Info.cz): dopad elektromobility na CZ zaměstnanost a HDP ~-1,5 %/5 let
- Analýzy nákladové výhody čínských výrobců EV (20–30 %)
- AutoSAP: podíl na HDP a tržbách zpracovatelského průmyslu
- Evropská komise (12/2025): revize cílů 2035 – 90 % místo úplného zákazu, hybridy povoleny