



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Priority Sdružení automobilového průmyslu pro nadcházející evropské legislativní období 2024–2029

Automobilový průmysl

Nejvýznamnější průmyslový sektor tuzemské ekonomiky



500 000

Tolik pracovníků zaměstnává automobilový průmysl včetně navazujících oborů.



10 % HDP

Automobilový průmysl tvoří desetinu domácího HDP.



25 % exportu

Automobilový průmysl stojí za čtvrtinou celkového exportu ČR.



**30 %
průmyslových
investic**

Automobilový průmysl také stojí za třetinou průmyslových investic do VaV.



70 miliard Kč

Tolik každoročně přispějí firmy autoprůmyslu do státního rozpočtu.



**1. ve výrobě
autobusů**

ČR je evropskou i světovou jedničkou ve výrobě autobusů v přepočtu na obyvatele.



**2. ve výrobě
osobních vozidel**

ČR je druhým největším výrobcem osobních automobilů na světě v přepočtu na obyvatele.



**3. největší
výrobce v EU**

ČR je třetím největším výrobcem v absolutních číslech vyrobených silničních vozidel.



**1,4 mil.
vozidel/rok**

Tolik činí roční produkce silničních vozidel českého autoprůmyslu.

Výzvy před námi a jejich řešení

Nadcházejících 5 let bude pro budoucnost ČR naprosto kritických.

Vzhledem k množství přelomových výzev, před kterými průmysl nyní stojí, bude schopnost efektivně využít nadcházejících pět let pro budoucnost ČR naprosto kritická. Správné naladění politik Green Deal a vypořádání se se záplavou často protichůdné sektorové legislativy (více než 150 nařízení EU a 30 směrnic EU) rozhodnou o tom, zda Evropa bude nastavené dekarbonizační cíle schopna efektivně realizovat a současně si i „vydělat“ na potřebné investice.

Nedostupnost kritických surovin, násobně dražší ceny energií než v hlavních konkurenčních zemích (zejména USA a Číně), dostupnost kritických materiálů, to jsou jen některé z aktuálních výzev. Zejména na otázku konkurenceschopnosti domácích firem pak nesmíme nahlížet pouze v globálním kontextu, v rámci kterého vnitřní regulační zátěž zásadně znevýhodňuje export z EU, přičemž ponechává otevřené dveře importu ze třetích zemí. Konkurenceschopnost si musíme udržet i v rámci vnitřního trhu EU, a to navzdory narůstajícím snahám o protekcionismus a zavádění schémat státní podpory ze strany ekonomicky silnějších zemí.

Musíme si udržet naši konkurenceschopnost.

Prosperující Česká republika jako atraktivní místo pro inovace a investice.

Naší hlavní vizí zůstává udržet a dále rozvíjet Českou republiku jako atraktivní místo pro rozvoj nových podnikatelských příležitostí a inovace. Tak podpoříme prosperitu občanů a zvyšování kvality života celé společnosti. S ohledem na klíčovou roli automobilového průmyslu pro ekonomickou prosperitu země se musíme společně snažit podpořit transformaci tohoto sektoru. To vyžaduje podporu investic do udržitelné výroby osobních a nákladních vozidel, rozvoj dostupné mobility pro všechny, využívání moderních technologií pro zvýšení bezpečnosti a efektivity v dopravě, nastavení motivačního prostředí pro inovace a pokračování transformace na kvalifikovaná pracovní místa. V rámci zachování průmyslového potenciálu je třeba rozvíjet dodavatelské řetězce a podpořit tak rámec strategické autonomie EU.

Na to, aby se nám podařilo naše vize naplnit, je zapotřebí, aby si celá Evropa uvědomila, že udržení role globálně ekonomicky významného hráče je pro úspěšné dosažení nastavených dekarbonizačních cílů nezbytná. Četná regulační omezení, lhůty a sankce však průmyslový potenciál výrazně oslabují, zejména vůči hlavní konkurenci, jako je USA nebo Čína. Vzhledem k tomu, že aktuálně procházíme několika dramatickými změnami současně (dekarbonizace, deglobalizace...), je nezbytné sladit ambiciózní klimatické cíle s racionálními podpůrnými politikami a průmyslovými iniciativami. S ohledem na význam těchto politik pro domácí průmysl je aktivní a cílené zastoupení České republiky v Bruselu klíčové.

Ambice EU nelze dosáhnout bez sladění ambiciózních klimatických cílů s racionálními průmyslovými iniciativami.

Naše vize pro nadcházející legislativní období 2024–2029

1 | Nová evropská průmyslová politika: Od Green Deal k „Industrial Deal“

Prioritou od prvního dne nového legislativního mandátu by mělo být vytvoření ucelené průmyslové strategie EU pro udržitelný a konkurenceschopný hodnotový řetězec nízkouhlíkové ekonomiky, tzn. od výzkumu a vývoje, přes těžbu a zpracování, po výrobu komponent a finálních výrobků. Důležitou součástí musí být využívání principů cirkulární ekonomiky s cílem zajištění maximálního podílu materiálové soběstačnosti.

Vytvoření a správné nastavení této nové průmyslové politiky EU rozhodne o zachování vlastní průmyslové základny a díky ní i schopnosti své dlouhodobé cíle financovat. V sázce je jak strategická nezávislost EU, tak i pracovní místa a životní úroveň jejich obyvatel. Případný úspěch bude záviset na tom, kolik a do čeho bude EU investovat. Aktuálně čelí členské státy EU do roku 2030 celkovému ročnímu investičnímu deficitu ve výši nejméně 481 miliard EUR.

2 | Efektivní a předvídatelný právní rámec pro průmysl

Na to, aby se nám společně podařilo transformační vize úspěšně naplnit a udržet si tak i nadále svůj globální význam, je zapotřebí mnohem víc než jen hromadit regulatorní omezení, lhůty a sankce. Vzhledem k tomu, že procházíme jednou z nejzásadnějších průmyslových změn, je nezbytné sladit ambiciózní klimatické cíle především s motivačními podpůrnými politikami a průmyslovými iniciativami po vzoru ostatních globálních hráčů, zejména USA.

Na cestě k posílení inovativnosti a konkurenceschopnosti Evropy je proto zapotřebí změnit přístup postavený na hromadění povinností a příkazů a na místo toho vytvořit soudržnou strategii motivačních opatření, která umožní předvídatelnost a plánování, stejně jako dostatečný čas na implementaci nových pravidel, s následným skutečným vyhodnocením jejich dopadů. Tento přístup by se měl obdobně promítnout do všech přijímaných předpisů EU.

3 | Silné zastoupení ČR v klíčových výborech Evropského parlamentu

Navzdory relativně omezenému počtu europoslaneckých mandátů ČR se k prosazení nastavených cílů ukazuje jako klíčové, pokud má členský stát přímé zastoupení napříč výbory Evropského parlamentu a jeho poslanci mají ambici stát se zpravodaji důležitých předpisů. Z pohledu nadcházejících výzev a jejich dopadů na ČR se proto jako kritické jeví zastoupení ve výborech pro:

- životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin („ENVI“), který bude mít na starosti nastavení principu posuzování emisí v rámci celého životního cyklu („LCA“) a plánované hodnocení plnění cílů CO₂ pro osobní i nákladní vozidla.
- průmysl, výzkum a energetiku („ITRE“), který bude klíčový pro novou industriální strategii.
- rozpočet („BUDG“), který bude hlavním gestorem vyhodnocení dnešního a tvoření nového víceletého finančního rámce, tj. evropského rozpočtu pro klíčové období 2027+.

Dalšími důležitými výbory budou přirozeně i výbor pro dopravu a cestovní ruch („TRAN“) a výbor pro vnitřní trh a ochranu společnosti („IMCO“). Z pohledu datové ekonomiky a autonomního řízení i výbor pro občanské svobody, spravedlnost a vnitřní věci („LIBE“) a výbor pro právní záležitosti („JURI“).



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Konkrétní doporučení

Přesto, že Green Deal usiluje o to, aby se Evropa stala „šampionem“ v ochraně životního prostředí s nadějí na globální sociální pokrok, Evropa prozatím opomíjí dopady na konkurenceschopnost a finanční zátěž evropských podniků. Mezitím si hlavní konkurenti Čína a USA zvolili o něco pomalejší přístup k zelené transformaci, s důrazem na motivační opatření a dostatečný čas pro adaptaci a pro podporu průmyslu. Přestože obě ekonomiky zvolily odlišné přístupy, vyslaly svému průmyslu silné signály a podporu. Evropě chybí cílená průmyslová strategie, která by dokázala adresovat tento problém, s cílem koordinovat klimatickou a technologickou transformaci automobilového průmyslu a zároveň udržela konkurenceschopnost, pracovní místa, investiční potenciál a daňové příjmy v Evropě. Jednoduše řečeno, pokud se nám nepodaří udržet průmysl v Evropě, státy nebudou mít finanční prostředky na naplnění svých klimatických závazků.

Prioritou de facto od prvního dne nového legislativního mandátu by tak mělo být vytvoření ucelené průmyslové strategie EU pro kompletní hodnotový řetězec nízkouhlíkové ekonomiky. Průmyslová strategie musí být v souladu s energetickou strategií a poskytnout **jasný akční plán pro její realizaci v celém hodnotovém řetězci** od výzkumu a vývoje přes těžbu, rafinaci, výroby komponent, finální výroby a poprodejních služeb až po recyklovatelnost v rámci celého životního cyklu.

Zaměření strategie:

- Prvním krokem strategie by měla být (SWOT) analýza mezinárodního srovnání (včetně dopadových a případových studií), kterou vyhotoví **Evropská komise a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě do konce roku 2024**. Analýza bude zaměřena na porovnání konkurenceschopnosti a regulačních nákladů v EU s Čínou, Japonskem a USA. Na základě těchto zjištění vytvoří EK základ návrhu pro industriální strategii **s cílem odstranění nedostatků mezi EU a těmito regiony**.
- Schopnost Evropské unie splnit své dlouhodobé cíle – především zvládnout klimatickou a technologickou transformaci a dosáhnout větší hospodářské odolnosti – bude zásadně záviset na tom, kolik a do čeho budeme investovat. V případě těchto dvou transformací čelí členské státy EU do roku 2030 celkovému ročnímu investičnímu deficitu ve výši nejméně 481 miliard EUR¹. Překlenutí této mezery, které je nezbytné, má-li EU dosáhnout svých strategických cílů, bude záviset na efektivním využívání veřejných zdrojů a na mobilizaci soukromých investic.
 - **Navrhujeme proto vytvořit zvláštní a stálý fond pro evropské strategické investice (ESI), pod gescí Evropské centrální banky, který by mohl primárně pocházet z částečně upraveného evropského rozpočtu (víceletý finanční rámec).**
- Odolnost a udržitelnost dodavatelského řetězce, protože přechod na e-mobilitu vytvoří nové závislosti. To platí zejména pro suroviny klíčové pro výrobu baterií a jejich zušlechťování, které jsou téměř výhradně kontrolovány subjekty mimo Evropu. Proto navrhujeme:
 - V návaznosti na Akt o kritických surovinách (Critical Raw Materials Act) a Akt o průmyslu pro čisté nulové emise (Net Zero Industry Act), které vnímáme jako krok správným směrem k podpoře průmyslové výroby v EU, navrhujeme aby **Komise předložila prováděcí strategii (v rámci programu pro rok 2025 – Commission's Work Programme)**, jak nastavených cílů efektivně dosáhnout, včetně urychlení administrativních vyřizování postupů a povolovacích procesů.
 - V dané souvislosti považujeme za absolutně klíčové nastartování dialogu s průmyslem, a proto navrhujeme účast zástupců automobilového průmyslu na diskuzích v rámci „European Critical Raw Materials Board“. Zároveň navrhujeme zřídit obdobné fórum v rámci připravovaného Aktu o průmyslu pro čisté nulové emise, a to do konce roku 2024.
 - **V dané souvislosti navrhujeme zřízení nové evropské agentury, která zajistí požadované dodávky citlivých surovin** přímým jednáním s producenty zeměmi a rozvine tak faktickou ekonomickou diplomacií s cílem zajistit evropské dodávky společným vyjednáváním.
- Neodmyslitelnou součástí industriální strategie musí být i **doporučení k přenastavení vzdělávání v oblasti automobilového sektoru**. Doporučení by měly poskytnout návrhy praktických kroků, které mohou členské státy podniknout **s cílem navýšit kvalifikace a rekvalifikace v oblastech jako je výroba a údržba elektrických vozidel, kybernetická bezpečnost, zpracování dat a automatizace výrobních závodů**. Dle dat Automotive Skills Alliance bude potřebné rekvalifikovat každoročně minimálně 5 % všech zaměstnanců do roku 2030². **V případě ČR by to představovalo 25 000 zaměstnanců každý rok a celkově zhruba čtvrtinu zaměstnanců do roku 2030.**
- **Do prvního čtvrtletí roku 2025 by Komise měla dokončit přehled a hodnocení všech dohod o volném obchodu**, aby bylo možné vyhodnotit, nakolik jsou tyto dohody v souladu s hospodářskými a transformačními cíli EU.
- Vytvoření a realizace nové strategie si bude vyžadovat i systémovou změnu v rámci správy řízení a dohledu nad industriální politikou. Proto navrhujeme **vytvoření nového postu Komisaře, resp. výkonného viceprezidenta pro industriální politiku a strategickou autonomii**, který by zajistil soudržnost legislativních dokumentů a podpořil transformaci průmyslu. Tato funkce bude zodpovědná za:
 - Realizaci „dohody o průmyslu“, tj. industriální politiky, a zajistí, aby všechny legislativní a nelegislativní iniciativy Komise podporovaly konkurenceschopnost průmyslu EU.
 - Zároveň zmocní výkonného viceprezidenta k **vetování návrhů a iniciativ, které neprojdou „testem konkurenceschopnosti“** v rámci procesu posuzování dopadů návrhů Komise.
 - Nový post výkonného viceprezidenta pro industriální politiku a strategickou autonomii by měl být podpořen dostatečnými lidskými kapacitami. Proto navrhujeme, aby jednou z kompetencí bylo i **zřízení „Evropského střediska pro sledování regulace“**, které novému výkonnému viceprezidentovi bude poskytovat analytickou a systematickou podporu.

¹ Accelerating strategic investment in the European Union beyond 2026, Report 01/2024, Bruegel

² https://pact-for-skills.ec.europa.eu/about/news-and-factsheets/pact-skills-large-scale-partnerships-commit-upskilling-and-reskilling-over-25-million-people-2030-2024-03-21_en

Pro přilákání a udržení investic v celém hodnotovém řetězci je nezbytná jasnost a předvídatelnost předpisů.

Nadcházející legislativní období by mělo:

- **Začít nový legislativní mandát přezkumem legislativního kalendáře na příští legislativní období, který bude vyhotovený do konce roku 2024**
 - Přezkum bude sloužit jako základ pro vypracování návrhu na změnu současného hromadění legislativy a představí přiměřený harmonogram na nadcházející legislativní období.
- **Držet se základního principu technologické neutrality**
 - Zajistit, aby byla technologická neutralita a otevřenost základem každého právního předpisu (tzn. například při snižování uhlíkové stopy z vozidel využít i uhlíkově neutrální paliva). Zajistit vhodné alternativy v případě zákazu pro konkrétní technologie/látky, tj. nevyloučit technologie bez předem zabezpečené adekvátní náhrady.
- **Držet se stanoveného principu „one in, one out“**
 - Zákonodárce by měl vždy posuzovat soulad nového návrhu se zavedenými politikami EU. S ohledem na aktuální hromadění předpisů by se pak při přijímání nové legislativy mělo postupovat přístupem „jednu za druhou“.
 - V dané souvislosti považujeme za klíčové vytvoření přehledu/screeningu aktuálně platné legislativy s harmonogramem implementace, který by sloužil jako podklad pro případné návrhy na zjednodušení legislativy do konce roku 2024 (viz. bod a).
- **Automaticky poskytovat dostatečný časový rámec**
 - Komise by měla znovu zavést zásadu dostatečného minimálního časového odstupu (typicky T+3 roky), která je uvedena ve strategiích CARS21 a Gear 2030. Přijetí této zásady napříč zákonodárci a průmyslem odstraní zbytečné politické hry a zajistí dostatečný časový předstih/lead-time.
- **Omezit počet sekundárních legislativních aktů**
 - Dnes de facto každé nařízení nebo směrnice obsahuje řadu delegovaných a prováděcích aktů, které častokrát zmocňují Evropskou komisi dodatečně změnit již přijatou legislativu ve značném rozsahu. To má negativní dopady směrem k transparentnosti legislativní agendy a samotného obsahu návrhů.
 - Pokud je zavedení delegovaných a prováděcích aktů nezbytně nutné, mělo by se pravidlo dostatečného časového předstihu vztahovat i na tyto akty. V ideálním případě by Evropská komise měla mít omezený čas na přijetí všech sekundárních právních předpisů a teprve po jejich dokončení a oficiálním přijetí by měla začít běžet lhůta pro nabytí právní účinnosti celé legislativy.
- **Zajistit plný soulad právních předpisů EU s předpisy EHK OSN**
 - S ohledem na globalizovanou povahu automobilového průmyslu by EU měla preferenčně využívat mezinárodní standardy, oproti vytváření duplicitní legislativy, zejména v oblasti technické harmonizace nebo v zásadní oblasti jakou je hodnocení životního cyklu (Life Cycle Assessment).
- **Zefektivnit proces posuzování dopadů (Impact assessment)**
 - Považujeme za zásadní, aby členské státy a Evropský parlament měly možnost připomínkovat návrhy posouzení dopadů, které tvoří základ legislativních návrhů.
 - Navrhujeme rozšířit posouzení o srovnávací analýzu o přístup v dalších klíčových regionech jako Čína, Japonsko a USA.
 - V dané souvislosti navrhujeme, aby test konkurenceschopnosti a posouzení ekonomických dopadů zastřešovaly nezávislé subjekty, minimálně u klíčových legislativních návrhů.
- **Zapojení technických expertů průmyslu do klíčových komitologických výborů**
 - Vzhledem k přibývajícím technické legislativě, máme za to, že ne každý členský stát má možnost ve všech řešených legislativách operovat s dostatečnou odbornou expertízou. To způsobuje, že zejména menší členské státy, jako např. ČR, jsou v informační a odborné nevýhodě nejen vůči navrhovatelům, ale i větším členským státům.
 - Proto navrhujeme, aby měly členské státy možnost nominovat a přizvat expertního delegáta z řad průmyslu do klíčových komitologických výborů, jako je např. TCMV (Technický výbor pro motorová vozidla) a CCC (Výbor pro změnu klimatu).



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Budějovická 1550/15a
140 00 Praha 4

autosap@autosap.cz

www.autosap.cz