

Nesmrtelné šrotovné. Automobilky prosazují návrat oblíbené dotace

euro.cz/clanky/nesmrtelne-srotovne-automobilky-prosazuji-navrat-oblibene-dotace

Michal Hron

10. 5. 2020



Zdroj: Archiv MF

Evropský autopřemysl volá po návratu státních dotací na nákup nových aut.

Sešrotovat staré a s přispěním státu zakoupit nové. To je recept známý z takzvaného šrotovného, tedy státní dotace na nákup nových aut. V předchozí krizi z let 2008 a 2009 jej zavedlo na patnáct evropských zemí, v průměru lidem státy přispívaly částkou okolo dvou tisíc eur (při dnešním kurzu cca 55 tisíc korun). Agregovaná data, kolik peněz celkem na šrotovné Evropské země vydaly, neexistují, z dílčích odhadů lze však dospět minimálně k řádu miliard

eur. To

vše navzdory hlasitým námitkám ekonomů, že to není systémové řešení, ale

diskriminační podpora jediného sektoru trhu.

Snad nejlépe tyto námitky ilustruje dnes už téměř ikonická citace ekonomy Pavla Kohouta, který po jednání Národní ekonomické rady vlády, na níž se možné zavedení šrotovného řešilo, pronesl, že „proti němu bylo samozřejmě devět z deseti ekonomů, přičemž ten desátý byl lobbista za Volkswagen“. Svým komentářem tehdy mířil na adresu Martina Jahna, zaměstnance německého koncernu, který myšlenku na zavedení šrotovného v Česku prosazoval.

Mělo by být zavedeno šrotovné?

Zobraz výsledek

Čeští politici tehdy na rozdíl od jiných zemí šrotovné nezavedli.

Vyčkávali

tak dlouho, až se tento pro Česko enormně důležitý trh zmátořil sám.

Nutno

podotknout, že dost možná právě i díky bohaté podpoře schválené v okolních

zemích. Němci mohli na nákup nového vozu dostat od státu 2500 eur, při dnešním

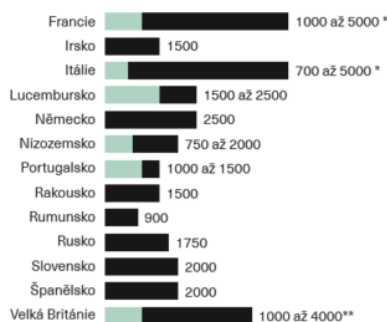
kurzu tedy bezmála 70 tisíc korun, Itálie či Francie byla při nákupu těch

nejekologičtějších aut ještě štedřejší a přispívala až pěti tisíci eury (cca

136 tisíc korun).

Šrotovné v Evropě

(výše příspěvků na nákup nového vozu, v eurech)



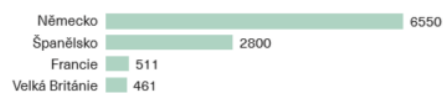
*výše dotací se odvíjí od emise CO₂ u nově pořízeného vozu, nejvyšší byla u vozů s nejnižší emisí
typický přírůstek z pohledu na LPG, CNG, hybridní pohon či elektromobily

**částka v Irsku, v Británii se o výši dotací dělí mezi 2 osazené, výše státní dotace byla pevná 1000 liber

ZDROJ: OBOROVÁ SPOLEČNOST JEDNOTLIVÝCH ZEMÍ

Odhadované celkové náklady na šrotovné

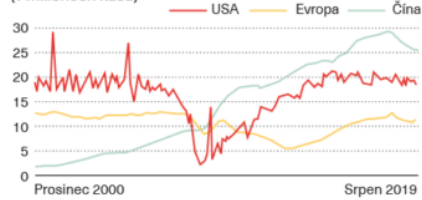
(vybrané země, v milionech eur)



ZDROJ: THE ECONOMIST

Vliv krize roku 2008 na prodej osobních aut

(v milionech kusů)

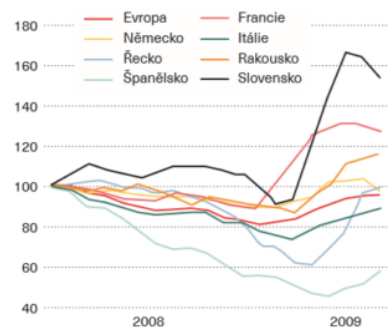


ZDROJ: ACEA, BSA, CAAM

Bezprostřední vliv šrotovného

na prodej osobních aut

(registrace nových vozů ve vybraných evropských zemích, v mil. kusů)



ZDROJ: ACEA, ECB

Celkové náklady se jen těžko vyčíslují. Nejde jen o přímé dotace, ale i návazné ekonomické přínosy v podobě nižších emisí CO₂ (a tedy i nižších výdajů na boj s nimi) a podobně. Troufl si na to snad jen The Economist, který jen v případě zmíněného Německa odhadl celkové náklady na šrotovné v době krizových let na 6,5 miliardy eur. Zpětný pohled přitom ukazuje, že minimálně na evropském trhu byl přínos této podpory diskutabilní - po krátkodobém oživení v roce 2010 trh opět strmě propadl až k pomyslnému dnu v roce 2013, kdy se šrotovné objevilo znovu.

Zelená „do krámu“

Dilema, zda vyhovět automobilkám a podpořit prodeje novými pobídkami, řeší

evropské vlády kvůli odstávkám ve výrobě vlivem pandemie koronaviru i dnes. Už

z prvních reakcí na návrh německých automobilek Volkswagen a BMW na opětovné

zavedení státního příspěvku je ovšem patrné, že jde o mimořádně citlivé téma.

Stále častěji se tak při diskusích sází na „zelenou kartu“, kdy lze tento

příspěvek nazvat třeba „inovační premií“. Stejně jako to udělal šéf automobilky BMW Oliver Zipse.

Celosvětová sázka na elektromobilitu a její podporu se zde potkává s aktuální potřebou trhu. Víc než dřív se tak případná podpora podmiňuje už v diskusích o ní nákupem „opravdu ekologického vozu“.

A ekologie v očích Evropy znamená elektromobilitu. Tu, do které automobilky jako právě Volkswagen a BMW už investovaly miliardy eur a na jejíž podporu vynakládá obrovské částky i EU. Nyní se tak může šrotovné nazvat třeba „příspěvkem na nákup elektromobilu“. „Je to velká šance, jak dosáhnout průlomu v oblasti pohonů šetrných k životnímu prostředí,“ netají se tímto plánem například bavorský premiér a předseda CSU Markus Soder.

Že to není myšlenka zcela lichá, dokazuje i aktuální agenda české vlády. Ta už v Národním akčním plánu čisté mobility navrhuje v rámci nyní schvalované aktualizace širokou podporu elektromobility jako hlavního tahouna ekologizace tuzemské dopravy.



Do roku 2030 se má dle tohoto plánu prohánět po českých silnicích až půl milionu bezemisních aut. Nyní jsou to podle dat Svazu dovozců automobilů jen zhruba tři tisíce. Že jde vzhledem k turbulentní přeměně celého automobilového průmyslu k elektromobilitě jen o jinak pojmenované šrotovné, zůstává veřejnosti skryto.