

Klub 500: Riešime následky, nie príčiny. Administratívne zásahy v klimateckej politike oslabujú konkurencieschopnosť EÚ

Bratislava, 12.2.2026

Európska únia čelí najhlbšej kríze konkurencieschopnosti za posledné desaťročia. Európska komisia však nerieši jej základné príčiny, ako sú vysoké ceny energií, rastúca regulačná záťaž a nákladové znevýhodnenie priemyslu. Naopak, odpovedá ďalšími administratívnymi zásahmi, ktoré tento problém ešte viac prehlbujú. Klub 500 upozorňuje, že aktuálne návrhy Komisie vrátane opatrení na urýchlenie priemyselnej kapacity a dekarbonizácie (**Industrial Accelerator Act**) a návrhu na dekarbonizáciu firemných vozových parkov (**Clean Corporate Vehicles**) neriešia podstatu problému, ale len jeho symptómy.

„Európska únia sa dnes správa, akoby problémom nebola strata konkurencieschopnosti, ale nedostatok regulácií. Výsledkom je, že namiesto návratu výroby do Európy urýchľujeme jej odchod,“ upozorňuje **výkonný riaditeľ Klubu 500 Tibor Gregor**.

Európa reguluje, zatiaľ čo zvyšok sveta vyrába

Kým globálni konkurenti cielene podporujú cenovo dostupnú energiu, investície a výrobu, Európska únia odpovedá na úpadok priemyslu ďalšou reguláciou, povinnými kvótami a administratívne vytváranými tržmi. Výsledok je zrejmy: európsky priemysel stráca pozície v globálnom meradle.

EÚ podľa rebríčka konkurencieschopnosti **IMD 2025** dosahuje priemerné skóre len **69,1 bodu**, zatiaľ čo **USA 84,3 bodu** a **Čína 82,1 bodu**. Únia zaostáva nielen za USA a Čínou, ale aj za viacerými vyspelými ekonomikami, a to aj v oblasti inovácií a technologického rozvoja.

„Kým USA a Čína riešia, ako vyrábať viac, lacnejšie a rýchlejšie, Európa rieši, ako viac regulovať. Tento rozdiel sa dnes už veľmi jasne premieta do čísel aj do reality fabrík,“ dodáva T. Gregor.

Industrial Accelerator Act: veľké ambície, nulové riešenia

Návrh Komisie správne identifikuje riziko deindustrializácie Európy a priznáva, že bez silného priemyslu nie je možné zabezpečiť ani klimatické ciele, ani sociálnu stabilitu. Zároveň však potvrdzuje základný problém hospodárskej politiky EÚ, a to **riešenie dôsledkov namiesto príčin**.

Komisia síce uznáva, že vysoké ceny energií sú kľúčovým problémom európskeho priemyslu, no **nenavrhuje reformu trhu s elektrinou**, nerieši **extrémne rozdiely cien energií medzi členskými štátmi**, ktoré v niektorých prípadoch presahujú **50 %**, odmieta otvoriť otázku samotného fungovania energetickej únie, burzovej cenotvorby, nepracuje s negatívnymi aspektami energetickej únie a princípmi burzových obchodov, ani s priemyselnými tarifami, ani s dostatočnými nepriamymi kompenzáciami nákladov v systéme obchodovania s emisnými kvótami.

„Bez lacnej a predvídateľnej energie nebude mať európsky priemysel šancu obstáť. Žiadne „Made in EU“ nálepky ani povinné kvóty nenahradia fyzickú realitu cien energií,“ zdôrazňuje výkonný riaditeľ Klubu 500.

„Made in EU“ na papieri, „Made elsewhere“ v realite

Klub 500 upozorňuje, že povinné „Made in EU“ kritériá môžu deformovať trh, zvyšovať ceny verejných projektov a prenášať náklady transformácie na daňovníkov a spotrebiteľov. Zároveň hrozí zvýhodňovanie veľkých členských štátov na úkor menších a otvorenejších ekonomík.

Dokonca aj **ACEA**, združenie európskych výrobcov automobilov, varuje, že povinné kvóty na domácu výrobu a preferovanie európskych produktov môžu skomplikovať prístup európskych firiem na globálne trhy a vyvolať odvetné opatrenia zo strany tretích krajín. Aj podľa automobilky BMW je prechod na elektromobilitu bez globálnych hodnotových reťazcov a úzkej medzinárodnej spolupráce ťažko realizovateľný, pričom priemyselná politika by mala reflektovať význam exportu a obchodných vzťahov.

„Ak EÚ na jednej strane chráni trh pred vstupom firiem z tretích krajín, no na druhej strane vysokými nákladmi na energie vytláča vlastné firmy z globálnych trhov, ide o vnútorný rozpor politiky. Navyše ochrana trhu bez riešenia nákladov je recept na ďalší úpadok,“ upozorňuje T. Gregor.

Dekarbonizácia príkazom: keď Brusel nariaďuje, čo majú firmy kupovať

Ďalší návrh Komisie so zameraním na dekarbonizáciu firemných vozových parkov má za cieľ administratívne vynútiť, aby do roku 2030 tvorili nové podnikové osobné automobily registrované veľkými podnikmi minimálne **69 % vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami**, z toho najmenej **45 % bezemisných**. Pri dodávkach má ísť o minimálne **40 %**, z toho **36 % bezemisných** vozidiel.

Podľa Klubu 500 však ide o **priamy zásah do podnikateľských rozhodnutí**, ktorý zvyšuje náklady priemyslu, znižuje flexibilitu firiem a oslabuje konkurencieschopnosť EÚ.

„Firmám sa administratívne prikazuje kupovať technológie, ktoré sú drahšie, často nevhodné pre reálnu prevádzku a ktoré ich dostávajú do nevýhodnej pozície voči globálnej konkurencii,“ zdôrazňuje výkonný riaditeľ Klubu 500.

Aktuálny vývoj v samotnom jadre európskeho automobilového priemyslu pritom ukazuje, že **sektor je už dnes pod výrazným tlakom**. Podľa najnovších údajov nemeckého zväzu automobilového priemyslu (VDA) **zaniklo v nemeckom automobilovom sektore v minulom roku približne 47-tisíc pracovných miest**. Štvrtina spoločností z prieskumu VDA uviedla, že pracovné miesta ruší výlučne v Nemecku, zatiaľ čo nové kapacity vytvára v zahraničí. Zväz zároveň poukazuje na to, že zhoršujúce sa podmienky v Nemecku a v Európe vytvárajú silný tlak na subdodávateľov automobilového priemyslu.

Bez surovín niet suverenity: európska ilúzia strategickej autonómie

Zásadným problémom návrhov Komisie je ignorovanie reality dodávateľských reťazcov. **Napríklad dodávateľský reťazec batérií zostáva extrémne geograficky koncentrovaný a Európa v ňom nemá rozhodujúce postavenie.**

Čína bola v roku 2024 zodpovedná približne za 80 % globálnej výroby batériových článkov, kontroluje výrobu katód a anód a dodáva približne **85 % katódových aktívnych materiálov**. Európa je v tomto reťazci prevažne odberateľom, nie producentom. Čína je navyše dominantným rafinárom 19 z 20 skúmaných kritických nerastov v rámci analýzy IEA, pričom jej priemerný podiel na trhu je približne 70 %.

Zároveň **Európska komisia ako by si neuvedomovala zásadný nákladový rozdiel medzi Európou a Áziou**. Náklady na výrobu fotovoltických panelov sú v EÚ približne o 41 % vyššie ako v Číne, pri elektrolyzéoch ide o rozdiel okolo 61 % a pri batériách približne o 47 %. Bez zníženia týchto nákladových rozdielov zostanú ambície o technologickej suverenite skôr politickým sloganom než ekonomickou realitou.

„Nemôžeme hovoriť o strategickej autonómii, ak si administratívne zvyšujeme dopyt po technológiách, ktoré takmer výlučne vyrába niekto iný,“ upozorňuje T. Gregor.

Podľa analýz IEA sa koncentrácia spracovania kritických nerastov do roku 2035 zníži len minimálne, čo znamená dlhodobé riziko cenovej volatility, dostupnosti aj geopolitickej závislosti.

V návrhoch Európskej komisie navyše úplne abscentuje seriózna analýza základných predpokladov masívnej elektrifikácie dopravy. **Komisia nepracuje s reálnou dostupnosťou elektriny, kapacitami distribučných a prenosových sústav ani s otázkou cien elektriny**, ktoré sa v rámci EÚ dramaticky líšia a v niektorých regiónoch sú pre priemysel dlhodobo neudržateľné. Bez riešenia energetiky sa elektrifikácia dopravy mení na čisto administratívny cieľ, odtrhnutý od technickej a ekonomickej reality.

Elektrické autá, špinavé emisie: európsky presun problému

Zároveň Európska únia systematicky prehliada presun emisií v energetickej logistike. Nahradenie bezemisnej potrubnej dopravy plynu a ropy vysokoemisnou tankerovou dopravou LNG a ropy znamená, že **emisie nevymizli, iba sa presunuli mimo územia EÚ**, kde nie sú započítané do európskych emisných bilancií. Vytvára sa tak ilúzia pokroku, zatiaľ čo globálne emisie v skutočnosti neklesajú.

„Emisie sa presúvajú mimo Európy, formálne zmiznú zo štatistík, no ich náklady majú niesť európske firmy. To nie je klimatická politika, ale účtovnícky trik,“ dodáva Gregor. Výsledkom nie je riešenie skutočných zdrojov emisií, ale presun finančných a regulačných nákladov na európsky priemysel, ktorý nemá možnosť ovplyvniť globálne energetické toky ani logistické rozhodnutia Únie.

Tento prístup je o to problematickejší, že **Európska únia sa dnes podieľa len približne 6 % na globálnych emisiách skleníkových plynov**, pričom svoje emisie oxidu uhličitého od roku 2005 do roku 2024 znížila približne o 33 %. V rovnakom období však **emisie Číny vzrástli o viac než 110 % a emisie Indie až o 159 %**. Napriek tomu Európska komisia presúva bremeno globálnej klimatickej politiky výlučne na európsky priemysel a podniky. Aj keby Európska únia dosiahla maximálne možné zníženie vlastných emisií, bez zapojenia hlavných globálnych emitentov, najmä Číny a Indie, nebude mať táto politika merateľný globálny klimatický efekt.

Keď EÚ trestá vlastný hospodársky základ

Návrh Európskej komisie sa zameriava predovšetkým na **veľké podniky**, hoci práve tie nesú rozhodujúci podiel na zamestnanosti a tvorbe pridanej hodnoty v Európskej únii – **zabezpečujú takmer 37 % pracovných miest a vytvárajú 49 % celkovej pridanej hodnoty**.

„Veľké podniky sú chrbtovou kosťou európskej ekonomiky. Ak ich budeme vnímať len ako nástroj na plnenie politických cieľov, podkopávame vlastný hospodársky základ,“ upozorňuje T. Gregor.

Európska únia vznikla ako spoločenstvo pre uhlie a oceľ. Dnes však práve tieto energeticky náročné odvetvia nesú najväčšie bremeno politiky, ktorá ich systematicky vytláča z trhu.

„Bez návratu ku konkurencieschopnosti nebude mať európska hospodárska politika šancu uspieť. Namiesto riešení prinesie len vyššie náklady, sociálne napätie a ďalší úpadok priemyslu,“ uzatvára výkonný riaditeľ Klubu 500.