

**UŽ TOHO BYLO DOST: Evropský průmysl,
evropská pracovní místa, naše budoucnost.**



secure • well-paid • sustainable
GOOD INDUSTRIAL JOBS





2024



2025



2026

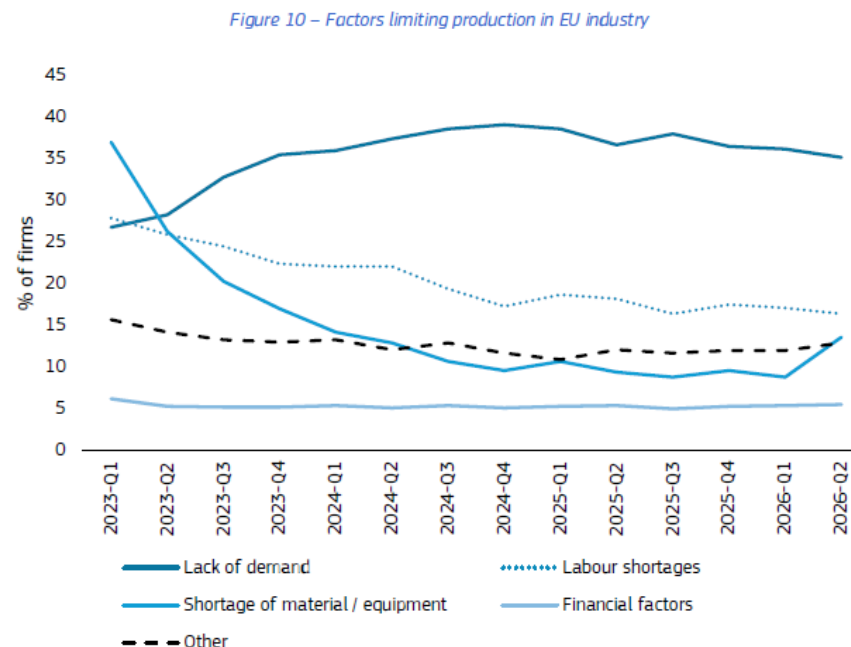


Náš kontext: je to poptávka, hloupé.

Hlavní body

- Již čtvrté čtvrtletí v řadě průmysl výrazně přispívá k růstu HDP EU, a to díky růstu produktivity;
- **Nedostatečná poptávka zůstává nejvýznamnějším omezením pro podniky v EU,** následovaná nedostatkem pracovních sil;
- **Podíl USA na vývozu EU ve 4. čtvrtletí 2025 výrazně poklesl;**
- V EU vzniklo **6 nových „jednorozců“ (unicorns),** zatímco ve Spojených státech jich vzniklo 69;
- **Bateriová elektrická vozidla (BEV)** dosáhla v březnu 2026 **20,2 % registrací nových osobních automobilů v EU** (oproti 22,4 % v prosinci 2025);
- **Index nejistoty vycházející z konferenčních hovorů firem k hospodářským výsledkům (Earnings Calls Uncertainty – ECU)** se v 1. čtvrtletí 2026 zvýšil, zejména v důsledku geopolitických rizik;
- Očekává se, že **krize v Perském zálivu zvýší náklady v celé ekonomice EU,** přičemž dopad se v roce 2026 podle jednotlivých scénářů odhaduje na **0,9 % až 2,3 %;**
- **Země procesu rozšíření EU zvyšují svůj podíl na obchodu EU** a u některých produktů již představují významný zdroj dodávek nebo významný cílový trh (např. v případě dovozu obilovin do EU).

Graf 10 - Faktory omezující výrobu v průmyslu EU



Nedostatečná poptávka
Nedostatek materiálu / zařízení
Ostatní

Nedostatek pracovních sil
Finanční faktory

Source: DG GROW Chief Economist Team based on Eurostat [ei_bsin_q_r2_custom_21315849]

HLAVNÍ SDĚLENÍ

Ve **2. čtvrtletí 2026** uvádí více průmyslových podniků (**60,3 %**, **nárůst o 2 procentní body**), že se nadále potýkají s určitými problémy, které omezují jejich výrobní kapacitu. Výrazně více podniků označuje za překážku **nedostatek materiálu nebo zařízení** (nárůst o **4,8 procentního bodu na 13,6 %**).

Od roku 2023 **nedostatek pracovních sil postupně ustupuje** a problémy s dodávkami již nepředstavují tak významný faktor. **Nedostatečná poptávka je nyní zdaleka nejvýznamnějším faktorem omezujícím výrobu.**

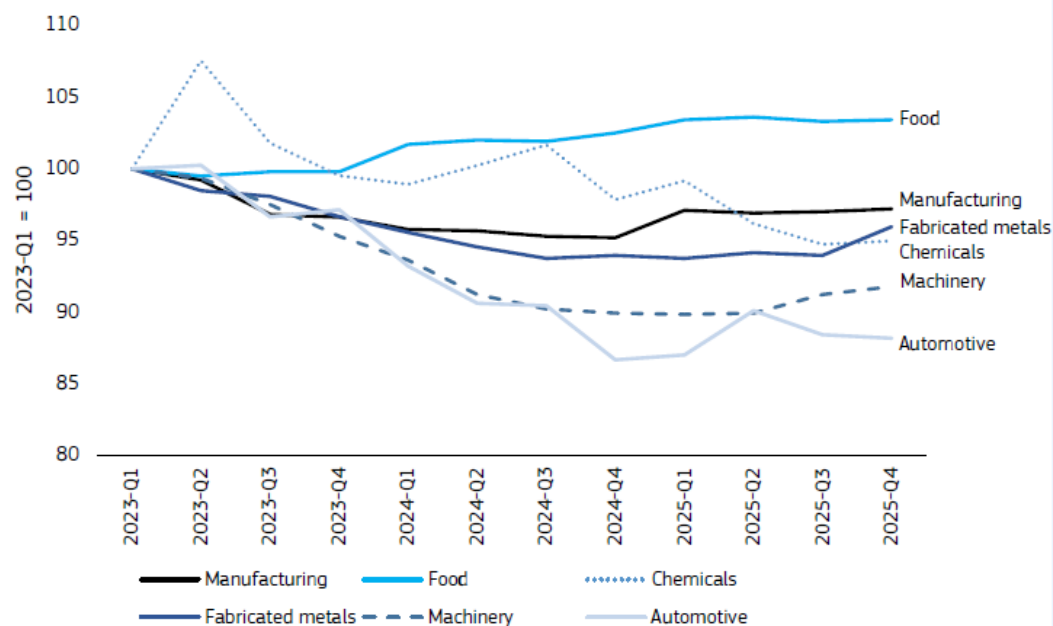
Jak graf číst

Graf znázorňuje čtvrtletní vývoj jednotlivých faktorů omezujících výrobu v průmyslu EU od roku 2023.

Metodika

Údaje pocházejí ze **Společného harmonizovaného programu EU pro průzkumy podniků a spotřebitelů (Joint Harmonised EU Programme of Business and Consumer Surveys)** a jsou sezónně očištěny.

Figure 9 – EU industrial production by sector



Source: DG GROW Chief Economist Team based on Eurostat [sts_inpr_q_custom_21774775]

HLAVNÍ SDĚLENÍ

Ve 2. čtvrtletí 2026 uvádí více průmyslových podniků (**60,3 %**, **nárůst o 2 procentní body**), že se nadále potýkají s určitými problémy, které omezují jejich výrobní kapacitu. Výrazně více podniků označuje za překážku **nedostatek materiálu nebo zařízení** (nárůst o **4,8 procentního bodu na 13,6 %**). Od roku 2023 **nedostatek pracovních sil postupně ustupuje** a problémy s dodávkami již nepředstavují tak významný faktor. **Nedostatečná poptávka je nyní zdaleka nejvýznamnějším faktorem omezujícím výrobu.**

Jak graf číst

Graf znázorňuje čtvrtletní vývoj jednotlivých faktorů omezujících výrobu v průmyslu EU od roku 2023.

Metodika

Údaje pocházejí ze **Společného harmonizovaného programu EU pro průzkumy podniků a spotřebitelů (Joint Harmonised EU Programme of Business and Consumer Surveys)** a jsou **sezónně očištěny**.

Zdroj: tým hlavního ekonoma DG GROW na základě údajů Eurostatu.

Náš kontext: křehká situace, kolaps amerického obchodu/šok z Číny 0.2

Podíl USA a Číny na obchodu EU

Figure 6 – Evolution of the share of US and China in EU trade in goods (2023-Q1 = 100)

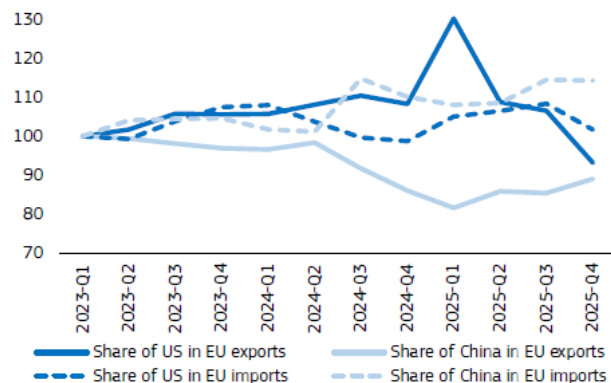
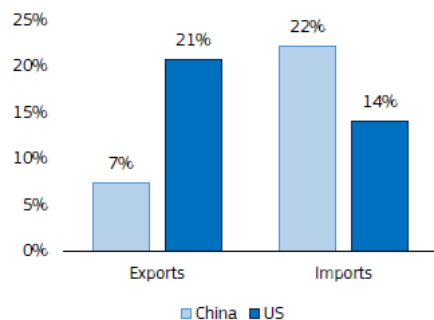


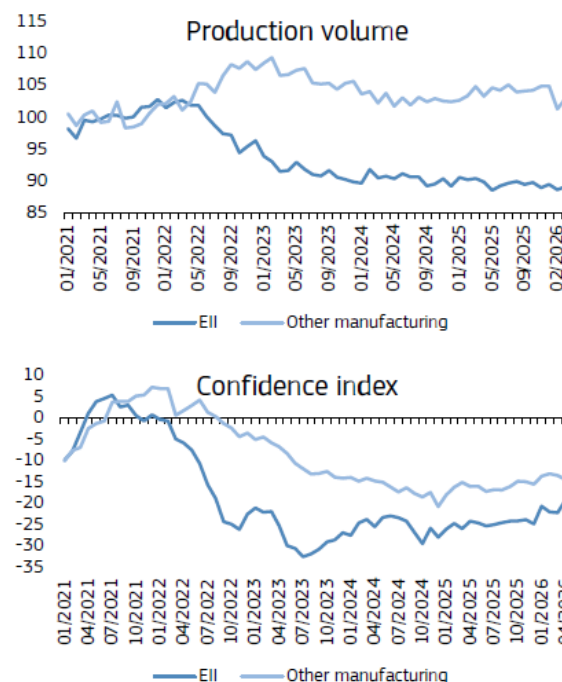
Figure 7 – Share of US and China in EU trade in goods, 2025



Source: DG GROW Chief Economist Team based on Eurostat-Comext

Objem výroby a důvěry: energeticky náročné sektory versus další zpracování

Figure 8 – Production volume and confidence index in EII and other manufacturing (2021 = 100)



Source: DG GROW Chief Economist Team based on Eurostat[sts_inpr_m_custom_21774729, nama_10_a64_custom_21774739, ei_bsin_m_r2_custom_21774747]

HLAVNÍ SDĚLENÍ

V posledních měsících se **důvěra mírně zvýšila** jak v **energeticky náročných odvětvích (EII)**, tak v **ostatním zpracovatelském průmyslu**, přestože objem výroby zůstává celkově stabilní. Celkově se **rozdíl mezi energeticky náročnými odvětvími a ostatním zpracovatelským průmyslem oproti svému maximu zmenšil**, a to jak z hlediska objemu výroby, tak z hlediska důvěry. Toto zmenšení rozdílu je však způsobeno spíše **přetrvávajícím poklesem výroby a zejména důvěry v ostatním zpracovatelském průmyslu** než skutečným oživením energeticky náročných odvětví.

Jak graf číst

Graf znázorňuje **měsíční vývoj objemu výroby a důvěry v energeticky náročných odvětvích (EII) a v ostatním zpracovatelském průmyslu od roku 2021**.

Metodika

Energeticky náročná odvětví (EII) jsou vymezena podle metodiky ekosystémů definované ve **Výroční zprávě o jednotném trhu 2022 (Annual Single Market Report 2022)**.

Zahrnují následující odvětví podle klasifikace NACE:

- C16** – zpracování dřeva a výroba dřevěných výrobků,
- C17** – výroba papíru a výrobků z papíru,
- C19** – výroba koksu a rafinovaných ropných produktů,
- C20** – výroba chemických látek a chemických přípravků,
- C22** – výroba pryžových a plastových výrobků,
- C23** – výroba ostatních nekovových minerálních výrobků,
- C24** – výroba základních kovů, hutní zpracování kovů a slévárnictví.

Pro objem výroby je použit **index Eurostatu s referenčním rokem 2021**, zatímco index důvěry byl přepočítán tak, aby jeho základem byl rovněž rok 2021.

Zdroj: tým hlavního ekonoma DG GROW na základě údajů Eurostatu.

2026 V ČÍSLECH

Rok 2026 s sebou přinesl jednu z nejhorších restrukturalizací evropského automobilového sektoru, kterou jsme kdy viděli

VOLKSWAGEN GROUP

100,000

- Až **50 000** v Německu a téměř každý šestý zaměstnanec na celém světě
- 50% snížení modelových variant
- Globální kapacita snížena na 9 milionů kusů z 12 milionů po pandemii covidu
- Generální ředitel Oliver Blume uvedl, že skupina nebyla schopna „najít alternativní využití“ pro čtyři závody: Zwickau, Emden, Hannover a Neckarsulm

VOLVO CARS

- Snížit počet bílých límečků o 15 %
(přibližně **3 000** pracovních míst)

PORSCHE

5,000

- Další škrty k již dohodnutým 3,900 v roce 2025
- Do roku 2035 odejde zhruba pětina pracovní síly
- Další –32% pokles v první polovině roku 2026

RENAULT

- Plán dobrovolných odchodů postihne **800** inženýrů (FR)

BMW

8,000

- Potvrzeno propuštění několika tisíc německých zaměstnanců
- Dokončeno do konce roku 2027

STELLANTIS

- Poissy (FR) Snížení počtu pracovních míst o **900** do roku 2028
- **750** propuštěných pracovních míst v Tychy (PL)
- **650** propuštěných zaměstnanců Russelsheim (DE)
- Hledá prodej nebo sdílení čtyř svých evropských montážních závodů
- **10 000** ztracených pracovních míst v italských závodech od roku 2021

ROZHODNUTÍ MANAGEMENTU SI ZASLOUŽÍ DŮKLADNĚJŠÍ KONTROLU

2.1 Peníze byly k dispozici na investice. Šly akcionářům.

2.2 Kdo na krizi profituje a kdo za ní platí?.

2.3 Veřejná podpora bez veřejné odměny.

2.1 PENÍZE BYLY K DISPOZICI NA INVESTICE. ŠLY AKCIONÁŘŮM.

Evropské automobilky tvrdí, že si už nemohou dovolit evropské pracovníky. Jejich vlastní finanční výkazy však říkají opak.

€469mld.

Kombinovaný čistý zisk sedmi hlavních evropských automobilek působících v Evropě, 2012–2025

€189mld.

Vyplaceno akcionářům na dividendách a vynaloženo na zpětné odkupy akcií za účelem zvýšení cen akcií ve stejném období

€177mld.

Hotovost a krátkodobé investice stále držené na konci roku 2025.

- Celkové dividendy vzrostly od roku 2020 do roku 2023 **5krát** a v roce 2023 dosáhly vrcholu 29 miliard eur.
- **V roce 2025 se skupina jako celek propadla do celkové ztráty 12 miliard eur – a přesto bylo ztraceno 17 miliard eur.**
- Zaměstnanci se zdají být jedinými zainteresovanými stranami s dlouhodobým zájmem o to, aby Evropa nadále vyráběla auta.

Sedm skupin: Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW, Stellantis, Renault, Volvo Cars, Ferrari.

2.2 KDO PROFITUJE A KDO PLATÍ

Roky 2021–2023 byly nejlepšími v historii automobilového průmyslu. Když se v roce 2025 propadly marže, první reakcí bylo uzavírání závodů – nikoli omezení výplat.

€68mld.

Kombinovaný čistý zisk, 2021

€67mld.

Kombinovaný čistý zisk, 2022

€65mld.

Kombinovaný čistý zisk, 2023

–€12mld.

Kombinované výsledky, 2025

Mezi automobilkami, které zveřejňují náklady na práci, 2019–2023:

+92%

Růst zisku

+19%

Růst mezd
pracovníků – sotva
sleduje inflaci

14.1% → 12.9%

Podíl pracovníků na příjmech

2.3 VEŘEJNÁ PODPORA BEZ VEŘEJNÉ ODMĚNY

Náš výzkum odhalil od roku 2016 přímou veřejnou podporu těmto společnostem ve výši nejméně 4,9 miliardy eur.

€4.9mld.+

V rámci udělených přímých evropských veřejných grantů, subvencí a daňových úlev

€2.1mld.

V rámci splatných veřejných půjček používaných ke snížení rizika pro soukromé investory

€1.2mld.

Volkswagen

€1.2mld.

Automotive Cells
Company (JV)

€1.1mld.

Stellantis

€0.9mld.

Mercedes-Benz

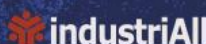
€0.4mld.

Renault

Ani jedno z námi zkoumaných udělení státní podpory nezavazovalo příjemce k zachování pracovních míst, udržení provozovny v provozu nebo k zdržení se rozdělování peněz akcionářům. **Neexistoval ani mechanismus zpětného získávání prostředků** v případě, že by se dotovaný závod později uzavřel.

- 1. Mobilizace pro Evropské akční dny: decentralizovaná akce v jednotlivých zemích s delegacemi z jiných zemí překračujícími hranice**
- 2. Poskytování výzkumu členským organizacím k šíření:**
 - Krize v automobilovém sektoru: Upřednostnění lidí před zisky
 - Obnova konkurenceschopnosti Evropy: Jsou pracovníci skutečně náklady, které je třeba snížit?
 - THP pracovní místa: Nebezpečí, že se Evropa stane montážní linkou
 - Bohužel pravda o nadměrné kapacitě: Firemní rozhodnutí bez korporátní odpovědnosti
 - Investice: Přezkum systému obchodování s emisemi a potřeba sociálních podmínek
 - Už toho bylo dost: Evropa potřebuje seriózní průmyslovou strategii, nikoli korporátní blahobyť
- 3. Společná komunikační strategie: webové stránky a sociální kanály IAE, články a digitální propagace**
- 4. Politický tlak ve VŠECH hlavních městech na evropské lídry, aby rychle jednali v oblasti průmyslových politik, které chrání dobrá pracovní místa v průmyslu**

NAŠE POŽADAVKY



ENOUGH IS ENOUGH

EUROPE'S INDUSTRY EUROPE'S JOBS OUR FUTURE

Europe's automotive industry is at a crossroads. Plants are under threat, jobs are being cut and workers are being asked to make sacrifices. At the same time, **Europe risks losing production, technology and entire parts of the automotive value chain.**

That is not inevitable. It is a choice. Europe has the industrial base, skilled workers and know-how to build the vehicles of the future here.

EUROPE MUST INVEST IN WHAT IT MAKES:

- European production
- European value chains
- Local good jobs

THE MONEY WAS THERE. IT WENT TO SHAREHOLDERS.

European carmakers say they can no longer afford Europe's workers. Their own financial accounts tell a different story.

€469 BILLION	€189 BILLION	€177 BILLION	2025 Dividends
combined net profits of the major European automakers, during 2012-2025	paid to shareholders through dividends and share buybacks over the same period	still held in cash and short-term investments at the end of 2025	Despite a combined €12 billion loss in 2025, €17 billion still went to shareholders. Volkswagen alone paid out €31.8 billion (2021-2025) before announcing massive job cuts.

→ The question is not whether Europe has the resources to invest. It is where companies choose to put them. Europe needs investment in plants, technology, R&D, skills and workers, not managed industrial decline.

PUBLIC MONEY MUST DELIVER PUBLIC VALUE

Our research reveals **substantial state aid provided** without job guarantees, closure restrictions, dividend bans, or clawback clauses:

- €4.9 Billion+ in direct grants, subsidies, and tax breaks
- €2.1 Billion in repayable public loans to de-risk private investment

→ Europe must stop subsidising its own deindustrialisation. Public funds must secure local investment, skills, and employment.

MADE IN EUROPE, NOT JUST MADE WITH EUROPE

OUR DEMANDS TO POLICY MAKERS

Europe needs an automotive strategy that links public support, industrial investment and demand to production and employment in Europe.

Vehicles purchased with direct or indirect support from public resources or regulation should meet a **minimum 80% European-content** threshold, as proposed in the Automotive Package.

"Made in Europe" must stand for good jobs, strong social and environmental standards, and fair trade reciprocity.



- 1. NO PUBLIC MONEY WITHOUT BINDING CONDITIONS**
Public support must guarantee jobs, collective bargaining, retraining and protection against relocation. No subsidised funds for dividends or buybacks - and clawbacks when commitments are broken.
- 2. USE EUROPEAN DEMAND TO SUPPORT EUROPEAN INDUSTRY**
Use corporate fleets, public procurement and social leasing to stimulate demand, renew Europe's vehicle fleet and secure investment in European production and supply chains.
- 3. KEEP THE VALUE CHAIN IN EUROPE**
Anchor raw materials, batteries, power electronics, software and vehicle assembly in Europe, creating good jobs under strong social and environmental standards.
- 4. MAKE IT IN EUROPE**
Public policy must support vehicles with substantial European content. **Made in Europe - not made with Europe.** That means technology developed here, components produced here, workers skilled here and value created here.

OUR DEMANDS TO MANAGEMENT

- 1. STOP THE BLEED**
Halt the job cuts and demands for worker concessions. We need a serious plan to save industry.
- 2. INVEST IN OUR COMMON FUTURE NOW**
Rather than maximizing profits, ensure that sites, RDI and skills are invested in. It's a corporate choice if technology leadership is abandoned.
- 3. RESPECT WORKERS AND PROTECT OUR COMMUNITIES**
Strong worker participation and industrial relations are key to transforming European automotive industry. Companies must honor collective agreements and respect workers' rights to information and consultation.
- 4. DON'T TALK DOWN EUROPE**
Stop using global competition to justify undercutting local workers. Europe has the skills and innovation to lead; management must champion domestic production and reinvest in its future instead of talking down its potential.



www.industrialall-europe.eu

MADE IN EUROPE MEANS THE WHOLE VALUE CHAIN

The green and digital transitions must build local capacity across the entire ecosystem:



Aby se posílila solidarita a koordinace přes hranice a zabránilo se vzájemnému poštvávání, industriAll Europe plánuje:

01

SOLIDARITA PŘES HRANICE

Předvídat dopad rozhodnutí a dohodnutých opatření za hranicemi a v celém hodnotovém řetězci. Udržovat komunikaci v průběhu celého procesu restrukturalizace a zaručit transparentnost mezi zeměmi a lokalitami.

02

PLNÉ VYUŽITÍ EVROPSKÝCH RAD ZAMĚSTNANCŮ

Plně využívat nadnárodní práva na informace, konzultace a účast v nadnárodních společnostech. Lépe formulovat národní a evropská práva na informace a konzultace. Zajistit zapojení koordinátora ERZ do celého procesu restrukturalizace.

03

KOORDINACE ODBOROVÝCH SVAZŮ ZA HRANICEMI V NADNÁRODNÍCH SPOLEČNOSTECH V EVROPĚ I MIMO NI

Vypracovat společnou strategii pro případ nadnárodní restrukturalizace. Zahrnout společné požadavky na zmírnění dopadu na zaměstnanost v různých zemích a v celém hodnotovém řetězci. Podporovat dohodnutá řešení na všech úrovních.

04

EXTERNÍ KOMUNIKACE

Oslovit tvůrce politik na národní i evropské úrovni, akcionáře a další zúčastněné strany s cílem zvýšit povědomí a získat podporu pro spravedlivá řešení.

Zdroje: [Dealing with transnational company restructuring](#) – doporučení část 1 a 2 (2020)

[Transnational company restructuring: Towards strengthened trade union cooperation and greater solidarity](#) (2015)

UŽ JE TOHO DOST: Evropský průmysl, evropská místa, naše budoucnost. (Návrh sloganu bude potvrzen)

Termín	Akce IE/Mobilizace	Mobilizace ETUC
21. září	Decentralizovaný akční den (Německo) Workshop ke KV Stockholm	24/9 EUInc (Brusel)
12-18/10	Pařížský autosalon (návrh FR)	20/10 EUInc (Strasbourg)
Říjen (bude potvrzeno)	Decentralizovaný akční den (Itálie)	
9-10.listopad	Decentralizovaný akční den (Východ) v Budapešti/Audi	
Listopad (bude potvrzeno)	Decentralizovaný akční den (ES/FR)	
3-5.listopad	Automobilová síť (Gothenburg, Švédsko) + akce?	
24.listopad	Evropská akce před EP Strasbourg (zaměřit hlas na auto balíček/IAA)	
Prosinec	Syndex #2 vydání zprávy + promítání filmu v Evropském parlamentu plus panelová debata (hlasování výboru IAA 1. prosince)	

Komunikační cíle

ZVIDITELNIT

rozsah a politický význam evropské průmyslové krize

VÝZVA

problemy tvrzení, že pracovníci a náklady na práci jsou primární příčinou problémů s konkurenceschopností

ODHALIT

důsledky rozhodnutí společností o investicích, výplatách akcionářů a restrukturalizaci

VYBUDOVAT PŘÍPAD

pro veřejnou podporu vázanou na silné sociální a průmyslové podmínky

UKÁZAT MOŽNOSTI

že Evropa má politické možnosti, jak bránit a transformovat svou průmyslovou základnu

Cílení na politická rozhodnutí

Politický vliv a mobilizace pracovníků se musí vzájemně posilovat.

PRIMÁRNÍ POLITICKÉ PUBLIKUM

- Členové Evropského parlamentu
- Evropská komise
- Národní vlády
- Osoby s rozhodovací pravomocí v oblasti průmyslové, obchodní, zaměstnanecké a automobilové politiky

MOBILIZACE & VEŘEJNÉ PUBLIKUM

- Pracovníci a členové odborů v průmyslových sektorech
- Členové industriAll Europe
- Průmyslové komunity
- Novináři a tvůrci veřejného mínění
- Širší evropské publikum

Komunikační sada nástrojů

Sdílená identita kampaně, přizpůsobená pro politickou advokacii, veřejnou komunikaci a mobilizaci.

TVŮRCI POLITIK

Krátký leták / briefing pro
Evropský parlament a
politické akce

DATA

Jednoduché infografiky a
koordinované karty pro
sociální média

HLASY PRACUJÍCÍCH

Velmi krátká videa natočená
v průmyslových areálech po
celé Evropě

MOBILIZACE

Samostatný leták s výzvou k
akci pro partnery v průběhu
kampaně

STANOVISKO

Komentáře v evropských
médiích, včetně Social
Europe a Euractivu

HUB

Vyhrazená webová stránka s
materiály pro partnery ke
stažení

INFORMACE

Pravidelné krátké e-mailové
briefingy pro výkonný výbor a
členské organizace

OBHAJOBA

Vzorové dopisy poslancům
Evropského parlamentu
přizpůsobené odvětví a
situaci