



ROZHOVOR

Firmy na autech šetří, zlevňování ale nepřijde, říká expert na firemní flotily

6 minut čtení



Autor

[Pavel P. Novotný](#)

Foto

Fleet Consulting

ROZHOVOR

BYZNYS

ČESKÝ BYZNYS

1. července 2020

Podnikatel Jan Jandečka se v byznysu s auty pohybuje přes 20 let, před tím sbíral zkušenosti jako privátní bankéř. Dnes se se svojí firmou Fleet Consulting stará o vozové parky firem nejbohatších Čechů i nadnárodních korporací. Spolupracuje s Křetínského EPH, Strnadovým holdingem CSG, ale také třeba se Skanskou, montážním obrem Würth či s obchodním řetězcem Globus. Jen málokdo vidí do karet automobilek i jejich největších zákazníků jako on.

Jak reagují firmy na současnou ekonomickou krizi – šetří náklady na svůj vozový park?

Ano, někde už to začalo hned na jaře a jinde se postupně vypracovávají plány pro případ

postupujícího negativního vývoje. Auta jsou pro firmy zcela zásadní nákladovou položkou, a jelikož až doposud se všichni museli předhánět, jaké benefity tomu kterému zaměstnanci přidělí, jsou dnes mnohdy firemní auta rozšířena i mezi skupiny zaměstnanců, které by na ně ještě před pár lety nárok neměli. Tato problematika má tedy hned dvojí rovinu.

Popište je.

Zaprvé, udržím si zaměstnance, ale budu muset snížit náklady s ním spojené a auto je z tohoto pohledu první volba, pokud firmy nepřikročí přímo ke snižování mezd. Zadruhé, budu nucen propouštět a aut se tedy budu muset zbavit buď jak buď. Velmi pravděpodobně se také firemní flotily kvůli tlaku na náklady a růstu cen nových vozidel a posunou směrem níž, co se modelové skladby vozidel týká.

Jaké jsou v této oblasti patrné trendy? Tedy kromě aktuálního šetření.

Tuto otázku bychom mohli rozdělit opět na dvě části. První z nich je trend v oblasti sdílené mobility, která až do jara zažívala velký boom, i když ekonomičnost těchto projektů zatím vázla. Tuto službu oceňují především mladí lidé, kteří se nechtějí na nic vázat, a smysl dává především ve městech. V České republice ale máme velmi dobře vyvinutou hromadnou dopravu, což na atraktivitě a smysluplnosti sdílené mobility paradoxně poněkud ubírá. Především zde ale momentálně u části populace panuje obava z nákazy koronavirem a tím i ochota sdílet s někým dalším dopravní prostředky. Vývoj v této oblasti je tedy poněkud nevyzpytatelný.

A ta druhá část?

Tou je pak otázka elektromobilů a obecně vozidel s alternativními pohony. Nad tím vším ale bude dominovat otázka ceny. Ta je dnes tématem číslo jedna a její budoucí vývoj není bez státních dotací nijak růžový. Je jasné, že dnes jsme na každém kroku pod obrovským mediálním tlakem elektromobility, až to vypadá, jako by zde ani jiné alternativy nebyly. Elektromobilita je sice zajímavou alternativou, ale musíme si uvědomit, že z pohledu celé branže je stále ještě v plenkách a s tím souvisí i určité porodní bolesti. Na druhou stranu zde ale máme již vyzkoušené jiné alternativní pohony, jako například CNG, které se ale díky jednostranné orientaci na elektřinu po svém boomu před pár lety začínají postupně vytrácet z povědomí lidí.

A co třeba hodně skloňovaný vodík?

Palivový článek, resp. vodíkový pohon, ten je skutečně velkým tématem. Jde vlastně opět o elektromobil, jen s odlišnou technologií, na kterou už mnozí výrobci začínají sázet stále víc a stále více do této problematiky investují. Při hlubším vhledu do dané problematiky se trochu obávám, zda se Evropa nežene střemhlav do slepé uličky, ze které už jiní pomalu vycouvávají. Ať již nás do budoucna čekají jakékoliv pohony, už dnes je téměř jisté, že míra změny bude obrovská a s tím i přístup k mobilitě. Někteří odborníci, jako např. známý automobilový stratég Bob Lutz, jdou ve svých vizích až tak daleko, že budoucnost mobility vidí díky rozšíření autonomního řízení jen v jakýchsi anonymních přepravních modulech, které vás vyzvednou v bodě A, vysadí v bodě B a odjedou pro dalšího zákazníka. Zda by pak ještě vůbec bylo potřeba tolik automobilových značek a modelů, je otázka.

Jaký máte názor na elektromobilitu obecně? Jste její zastánce a myslíte, že je to skutečně blízká budoucnost?

Velké téma s velkými emocemi a ještě většími očekáváními... Jedni jsou zásadně proti, jiní jsou až fanatičtí uctívači. Bohužel i tady se ukazuje, že když je vůle, lze všechno obhájit a lze i všechno odpustit, bez ohledu na fakta.

Za mě má elektromobilita smysl, ale měla by se do života dostávat postupnou evolucí, nikoliv revolucí, jak jsme toho svědky dnes. Nejsem uctívač černobílých teorií a u tohoto tématu se

s takovým pohledem setkávám téměř pravidelně. Sám se snažím vyzkoušet co nejvíc vozidel s různými typy pohonů, abych si mohl podle vlastních zkušeností udělat názor na to, co je dobré a co naopak. Na některé věci jsem si v dobrém upravil názor, u některých to asi nastane až s nějakou další generací těchto vozidel.

Asi nejvíc mě v rámci alternativních pohonů v dnešní době oslovují vozidla s plug-in hybridním pohonem, protože v případě jízdy po městě a s trochou zodpovědnosti při dobíjení dávají smysl a zároveň vás nenechají na holičkách, pokud se vydáte na delší cestu.

Na druhou stranu takový pohon považuji jen za úlitbu bohům, aby se splnily potřebné limity a naplnilo rčení o vlku a o koze... Pokud někdo bude s takovým autem jezdit výhradně na spalovací motor, nedává to ani ekonomický, ekologický, ani technický smysl, protože vozíte jen nesmyslná kila navíc při zvýšené spotřebě.

Jak si dnes vůbec stojí elektromobily na trhu s ojetými vozidly?

Slyšel jsem a četl už mnoho vyhýbavých odpovědí, takže touto cestou se nevydám. Na tuto otázku by šlo odpovědět jedním slovem: špatně. Důvodů je několik, ale ať jsou jakékoliv, je zde zkrátka jasně nastaveno zrcadlo trhu, protože u ojetých vozidel už nemůžete nic deformovat různými podpůrnými programy, dotacemi, výkupy, apod. Tady zkrátka jede každým sám za sebe a tento trh je k těm neúspěšným nemilosrdný. Lidé se ojetých elektromobilů bojí, a proto jejich cena padá strmě dolů i jen po pár měsících nebo letech. Ostatně ono ani není divu.



Svým způsobem si za to trochu mohou i automobilky, protože měsíc co měsíc jsme informováni, jaké nové a mnohem lepší modely nás čekají, o kolik budou mít lepší výdrž baterie, o kolik hodin ji nabijeme rychleji, kam až s autem dojedeme a co všechno nového bude oproti staré verzi mít. Tím vlastně ze svých předchůdců dělají velmi těžce prodejné zboží, protože kdo by si koupil morálně zastaralý model, když si bude moci koupit nový, technologicky vylepšený a třeba ještě řádně zadotovaný. Zde se v plné nahotě odráží i již

zmíněné rané stadium celého odvětví elektromobility, kdy jakákoliv změna není už jen kosmetickou úpravou a lehkým vylepšením nahrazovaného modelu, ale má zcela fatální vliv na celou funkčnost i ekonomiku vozidla.

Jaké značky dnes mezi velkými firmami letí? Mění se nějak zaběhlé pořádky – tedy třeba zažitý obrázek, že typický firemní vůz v Česku je Škoda Octavia, popř. VW Passat?

Na tuto otázku je těžké odpovědět, aniž bych někomu udělal reklamu, ale řekněme, že v tomto směru postupně dochází k vývoji a firmy už jsou stále více otevřené různým alternativním řešením než jen těm zaběhlým.

Do jisté míry je to spojeno s tím, že některé značky mají na našem trhu velmi agresivní cenovou politiku, a rovněž s tím, že kvalita jednotlivých výrobců už se postupně dostává na velmi vysokou úroveň. Značek, kde je pak poměr cena/užitek na zajímavé úrovni, je rozhodně více, než tomu bylo před pár lety, což je z pohledu zákazníka určitě dobře.

Rozhodně je ale vidět, že zásadním tématem je pro všechny bezpečnost. Firmy se v tomto i hodně sledují a v rámci konkurenčního boje o pracovníky si nikdo nechce dovolit jít do nějakých horších alternativ.

Především nadnárodní společnosti, jejichž centrály se zavázaly plnit určité emisní cíle, pak jednoznačně sledují množství emisí CO₂. Někdy tak dochází k poněkud neřešitelným situacím, kdy na jedné straně musí vybírat nejlepší nabídku mezi více dodavateli, splnit požadavky na co nejnižší TCO (total cost of ownership) a zároveň na limit CO₂. Pokud ale neudělají někde ústupek, mají mnohdy na výběr třeba jen jednu variantu.

Dnes se také hodně spekuluje o tom, jestli současná situace povede ke zlevňování, nebo naopak zdražování nových vozů. Jaký je váš názor?

Predikovat v dnešní nejisté době jakékoliv jasné závěry by bylo dost laciné, na druhou stranu nechci být alibistou a řadím se v tomto ohledu do skupiny lidí, která zde prostor pro další snižování cen nevidí. Nemám tím na mysli krátkodobý propad cen v horizontu měsíců, kdy zcela jistě bude docházet k nějakým výprodejům skladových zásob, popř. akčním nabídkám na specifické motorizace a výbavy.

A z dlouhodobého hlediska?

Tam nevidím pro snižování cen aut žádný prostor z několika důvodů. Automobilky jsou jednak pod stálým tlakem ze strany EU a musí postupně snižovat hodnoty svých průměrných emisí, což se samozřejmě neobejde bez výrazných investic do nových technologií. S tím jde ruku v ruce tlak na zavádění tzv. čistých pohonů, které jsou v dnešní době reprezentovány téměř výlučně ryzími elektromobily či plug in hybridy. Investice do těchto technologií je však ještě v násobně vyšších řádech než u konvenčních pohonů, a tak ať si to chceme přiznat či nikoliv, každý, kdo si dnes koupí nové auto se spalovacím motorem, přispívá v jeho ceně i na auto pomyslného souseda, který si koupí auto s elektrickým pohonem.

Dalším faktorem, který se musí v ceně nových vozidel projevit, jsou i vysoké nároky EU na povinně implementované nové technologie ve vozidlech, které každé vozidlo samozřejmě rovněž prodražují. Pokud do toho všeho výčtu započteme ještě nedávné bezprecedentní neplánované výpadky výroby u všech automobilek a z toho plynoucí ztráty – jen u skupiny VW činila ztráta v době odstávky výroby kvůli covidu-19 cca dvě miliardy eur týdně – a očekávané astronomické výše pokut za nesplnění stanovených CO₂ limitů, pak zde opravdu nevidím prostor pro snižování cen. Do tohoto výčtu bychom ještě měli zahrnout i zhoršující se kurz koruny vůči euru a dolaru, který se sice již trochu korigoval, ale ukázalo se, že v době nenadálé krize bude jeho vývoj nákup aut naopak prodražovat.

Takže bychom se měli smířit s tím, že vozy levnější už nebudou? I když proti bude vadnoucí poptávka?

Měli bychom se spíše smířit s tím, že ceny aut už dosáhly svého dna. Samozřejmě je zde stále jedno velké ALE a tím je vývoj ekonomiky v nejbližších měsících a role jednotlivých států. Tento faktor může vše obrátit zcela naruby, ale to už bychom nemohli nikdy nic předvídat. Velmi příznačný mi zde přijde jeden z výroků Ronalda Reagana, který říkal: „*Pohled vlády na ekonomiku by se dal shrnout do několika krátkých frází: Pokud se to hýbe, zdaň to. Když se to stále hýbe, reguluj to. A když se to přestane hýbat, dotuj to.*“ Ačkoliv tento svůj výrok pronesl již v roce 1986, ze své aktuálnosti rozhodně nic neztratil a obávám se, že ještě dlouho neztratí...

Tradiční dilema. Nákup auta za hotové, na klasický leasing, nebo operák. Co byste radil firmám, ale i běžnými lidem? A jak se na to díváte třeba vy osobně?

Záleží na situaci a potřebě každé konkrétní firmy. Od stolu to bohužel nelze nikdy říct. I když bylo zde ještě poměrně nedávno určité velmi specifické období, kdy bych asi odpověděl jednoznačně, protože výše leasingových splátek byla v některých případech na takové úrovni, že nebylo co počítat. Takové splátky samozřejmě nebyly pro každého a mělo to svá specifická pravidla. Do budoucna něco podobného už ale nečekám.

Každopádně retailoví zákazníci jsou ještě stále silně orientováni na nákup za hotové, popř. úvěr, i když už i zde se objevují velmi zajímavé nabídky operativního leasingu a vzhledem k postupnému zdražování vozidel a tím i jejich reálné dostupnosti očekávám, že tato forma pořízení, resp. pronájmu, bude určitě na vzestupu.

Pro firmy už dnes není operativní leasing ničím neznámým ani žádným luxusním zbožím, takže ho volí stále častěji. Mezi jeho poskytovateli jsou ale stále dosti velké odlišnosti ať již v cenách, tak i v rozsahu a v neposlední řadě pak kvalitě služeb. To je ale ve všech oborech, jen v tomto případě jde o poměrně komplikovanou a komplexní službu, kde do hry vstupuje nejen to, za kolik auto pořídím na počátku, ale hlavně za kolik a jak jednoduše bez dalších vícenákladů ho budu provozovat a co mě bude následně čekat při jeho vrácení zpět pronajímateli.

Automobilky dostaly s koronavirem pořádnou facku, do toho evropská doktrína Green Deal. Co teď bude s vymáháním limitů CO₂?

Zdálo by se, že taková rána musí zahýbat i těmi nejsilnějšími subjekty a že v takový okamžik to přinutí k rychlému jednání jak kapitány evropského stěžejního průmyslu, tak přední evropské politiky. Dosavadní reakce tomu ale zatím příliš nenapovídají a z prohlášení předsedkyně Evropské komise je patrné, že bez ohledu na zcela bezprecedentní vývoj událostí, který zde nenastal od druhé světové války, bude si EU i nadále striktně razit svoji vytyčenou cestu směrem ke snižování emisí a pokutování hříšníků. Ve svých prohlášeních sice velice neurčitě říkají, že bude potřeba podpořit autoprůmysl, ale že to zároveň v žádném případě nemůže být na úkor již vytyčených ekologických cílů EU. Bohužel se ale ukazuje, že tato cesta má několik háček a může být až nepříjemně trnitá.

Co jsou největší problémy?

Předně automobilky už nyní nebyly schopny plnit stanované cíle a cesta přes čistou elektromobilitu se ukazuje jako velmi obtížná, protože vysněná prodejní čísla jsou zatím jen na papírech automobilek. O elektrická auta, která by významně pomohla snížit jejich emisní limity, zkrátka není mezi zákazníky zájem. Ano, ve statistikách se hybridním či čistě elektrickým pohonům daří a zažívají nebývalé nárůsty. Jako vždy je to ale při práci s čísly i o jejich správném výkladu. Procentuálně vypadají nárůsty zajímavě, ale důležité je vědět, z jakého základu tyto nárůsty pocházejí. Pokud je tento základ jen pouhým zlomkem z celkových prodejních čísel, pak i po jeho navýšení v desítkách procent stále zůstane pouhým zlomkem z celku. A v tom je právě onen problém. V kontextu všech prodaných vozidel je podíl

vozidel s alternativním pohonem stále neuspokojivý a automobilkám se tak příliš nedaří snížit svoje průměrné emise na vozidlo.

Stávající koronavirová krize tomuto vývoji asi moc nepřidá.

Přesně. I v době, kdy ekonomika jela na plné obrátky, nebylo zdaleka tolik kupujících ochotno akceptovat menší komfort a vyšší cenu elektromobility, kolik by byla potřeba pro splnění ambiciózních cílů a vyhnutí se vysokým pokutám.

Nyní je ale situace ještě horší a troufnu si předvídat, že se s postupujícím časem bude ještě zhoršovat. Lidé nejen že své zbytné nákupy budou odkládat, ale pokud už se rozhodnou pořídit si vozidlo, určitě to bude po důkladné ekonomické rozvaze a ekologickou cenovou premií za elektromobil budou v této době jen stěží akceptovat.

Vysněná prodejní čísla elektromobilů jsou jen na papírech automobilek.

A na štědré státní podpory, které byly v dobách pravidelného ekonomického růstu jednoduše obhajitelné, už zkrátka nebude kde brát, protože peníze, a bude jich zdá se obrovské množství, půjdou především do obnovy základního chodu ekonomiky a do sektorů, které byly zasaženy nejvíce.

Dle průzkumů mnohých automobilek se navíc lidé při výběru vozidla stále rozhodují především dle ekonomických kritérií a vysoké počty ekologicky šetrných vozidel ve Skandinávii nejsou jen díky tamnímu ekologické smýšlení, které je na nejvyšší úrovni v celé Evropě. K rozmachu tamní elektromobility přispěly ve velké míře obrovské dotace a finanční úlevy doprovázené na druhé straně vysokou mírou zdanění u vozidel se spalovacími motory. Z jakých zdrojů pochází většina onoho obrovského národního bohatství, je už bohužel věc druhá. Ano, dnes tolik zatracovaná ropa a zemní plyn.

Tím chcete říci, že pokud se lidé vydají za nákupem vozidla, nebude jejich hlavní prioritou ekologie, ale cena?

To určitě. O tom, že situace nebude nijak růžová, svědčí i opatrná prohlášení čelních představitelů německých automobilek, kteří už postupně volají po oprášení z minulosti již dobře známého „šrotovného“. Jakkoliv to pro někoho může znít úsměvně a rozpačitě, jistý smysl by to dávalo.

Ale pouze tehdy, pokud by na konci roku nenatáhla Evropská unie svoji ruku a nevyinkasovala od všech automobilových hříšníků peníze za pokuty za překročení stanovených limitů CO₂. V duchu některých opatření Evropské unie by se tak klidně mohlo stát, že státy v otevřené nebo skryté formě finančně podpoří prodej vozidel ještě během tohoto roku, aby si na konci roku tyto prostředky EU ve formě inkasovaných pokut opět odčerpala zpět. Došlo by tak jen k nalití peněz do jedné kapsy a jejich vylití z druhé kapsy, jen do jiné peněženky.