

Jaro, které obrátilo autoprůmysl naruby

Poslední měsíce natolik zahýbaly a ještě zahýbají zaběhlými zvyklostmi, že je dobré si shrnout v poněkud širších souvislostech, co se vlastně za poslední dobu v oblasti autoprůmyslu přihodilo.



V dlouhodobém horizontu budou auta zdražovat. Hlavně ta s konvenčními pohony, protože výrobci musejí do prodejní ceny promítnout kromě povinných inovací i pokuty za nadlimítní emise CO₂.

Uzavírání výroby

Již od března jsme byli svědky postupného zavírání výroby předních automobilů, což způsobilo obrovské výpadky v produkci, ale ještě větší finanční ztráty, které se tento rok už zcela jistě nedoženou, a je otázka, zda se v příštích letech výroba vůbec dostane na úroveň roku 2019.

Již první měsíce tohoto roku naznačovaly, že výrobního vrcholu bylo dosaženo a další překonání rekordních prodejů bude velice obtížné.

Březen tomuto vývoji však nasadil úplně jinou dimenzi a přerýsoval tak veškeré zaběhlé i myslitelné zvyklosti. Ještě nikdy se nestalo, aby prakticky všechny automobilky světa postupně uzavíraly svoje výroby, a to zcela neplánovaně a v důsledku vnějších okolností.

Postupně jsme tak byli svědky uzavírání všech automobilových gigantů, počínaje koncernem FIAT přes VW, PSA, Mercedes, BMW, FORD atd...

Globalizace i „just in time“ ukázaly své limity

Důvodem uzavírání fabrik ale nebyl jen samotný covid-19, ale i rozpadnutí dodavatelského řetězce, kde díky obrovské globalizaci a způsobu práce „just in time“ docházelo k bezprecedentním výpadkům v dodavatelských řetězcích.

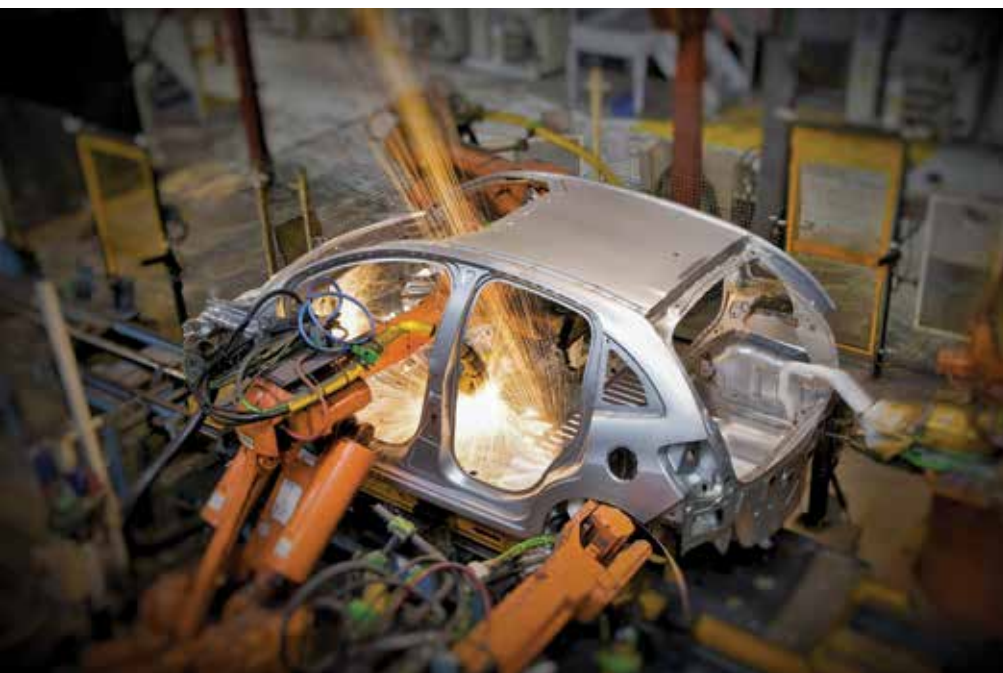
Dalším důvodem bylo rovněž naprosté ochrnutí poptávky, takže i kdyby výroba mohla pokračovat dále, auta by byla vyráběna pouze na sklad. Nutno říct, že skladové zásoby mnohých automobilek byly ještě před touto událostí na své horní hranici únosnosti. Kvůli vynuceným odstávkám výroby tak automobilky denně přicházely o miliony eur. Jen koncern VW realizoval za každý týden uzavřené výroby ztrátu okolo 2 mld. eur, tj. 286 mil. eur denně, tj. 12 mil. eur za každou hodinu, kdy byly linky uzavřené.

Tato čísla jsou pro běžného smrtelníka téměř nepředstavitelná, ale aspoň dokreslují, proč jsou všichni automobiloví

dodavatelé v téměř smrtelném třesu při představě, že se jejich komponent nedostane k výrobci včas. Nežřídko tak v krajních případech sahají i po letecké přepravě pár šroubků, byť hodnota přepravy samotné mnohonásobně přesahuje hodnotu svého nákladu. Výše případné pokuty za přerušení výroby se však pohybuje v řádech, že z takové urgentní letecké přepravy činí jen nákladovou záokrouhlovací chybu.

Pro lepší dokreslení realizovaných ztrát je dobré dát tyto ztráty do kontextu se ztrátami leteckých společností, kde například ztráta největší německé letecké společnosti Lufthansa činila každou hodinu 1 mil. eur. Jakkoliv je ztráta tohoto leteckého gigantu obrovská, oproti ztrátě VW je to tedy stále dvanáctkrát méně.

Dle deníku Financial Times by evropští a američtí výrobci mohli ve svých tržbách přijít až o neuvěřitelných 2,6 bilionu Kč. Jen v Evropě by se odhadované ztráty mohly vyšplhat až na 66 mld. eur



Autoprůmysl prochází revolučními změnami. Ukazuje se, že přílišná globalizace nebo výroba „just in time“ mají své limity a mohou představovat i značné riziko.

v případě, že by se neprodalo očekávaných 2,6 mil. vozidel.

Evropská zelená doktrína Green Deal aneb 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 kapitény 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 2. 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.

Předně téměř všechny automobilky už nyní nebyly schopny plnit stanovené emisní cíle a cesta přes 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 nebyvalé 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



Autoprůmysl patří mezi nejpostiženější odvětví. Zotavování bude velmi dlouhé. Automobilky budou nuceny se ještě více sdružovat do koncernů.



Evropská zelená doktrína Green Deal začíná drhnout. Elektromobily jsou bez dotací stále těžko prodejné.

nepřidá, ba naopak. I v době, kdy ekonomika jela na plné obrátky, nebylo zdaleka tolik kupujících ochotno akceptovat menší komfort a vyšší cenu elektromobility, kolik by bylo 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 nejenže své zbytečné nákupy budou odkládat, ale pokud už se rozhodnou pořídit si vozidlo, určitě to bude po důkladné ekonomické rozvaze a ekologickou cenovou prémii za elektromobil budou v této době jen stěží akceptovat.

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 ekologickému smýšlení, které je na nejvyšší úrovni v celé Evropě. K rozmachu tamní elektromobility přispěly především obrovské dotace a finanční úlevy doprovázené na druhé straně vysokou mírou zdanění u vozidel s klasickými spalovacími motory. Z jakých zdrojů (ano dnes tolik zatracovaná ropa a zemní plyn) pochází většina onoho obrovského národního bohatství, je už bohužel věc druhá.

**Dotace, šrotovné, snížení DPH...
Evropa má nejednotnou dotační politiku elektromobility**

Je tedy více než pravděpodobné, že pokud se lidé vydají za nákupem vozidla, nebude jejich hlavní prioritou ekologie, ale cena a užitná hodnota. Cena už ale bohužel

začíná být stále více deformována různými formami úlev, přidání, příspěvků, dotací apod.

O tom, že situace nebude nijak růžová, svědčí i prohlášení čelných představitelů německých automobilek, kteří už postupně volají po oprášení z minulosti již dobře známého „šrotovného“.

Ostatně např. Francie k němu již přistoupila, a to v nemalém rozsahu 1,3 mld. eur. Německo se vydalo „pouze“ cestou podpory elektromobility, a to ve výši příspěvku 6000 eur za každý elektromobil, přičemž dalších 3000 eur obdrží jako prémii i příslušná automobilka. Současně k tomu lze ale ještě u neplátců DPH přičíst efekt sníže-

ní sazby DPH z 19 % na 16 %. Tento efekt už má dopad na všechna nová vozidla bez ohledu na jejich typ pohonu. Jakkoliv to pro někoho může znít úsměvně a rozpačitě, jistý smysl by to dávalo. Ale pouze tehdy, pokud by k tomu přistoupily všechny státy EU a nedocházelo by tak k následnému vývozu starších vozidel k chudším členům EU a 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.

Kolik zaplatí automobilky na pokutách?

Zde se ukazuje jako více než aktuální jeden z citátů bývalého amerického prezidenta Ronalda Reagana:

„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... Pojďme si ale připomenout, jaká je v tomto ohledu predikce oněch pokut pro jednotlivé automobilky.



Cenově je CNG stále nejatraktivnějším alternativním palivem.

**Pokuty za překročení emisí v případě,
že by se i v roce 2021 prodávala stejná auta jako v roce 2020.**

| | Nadlimitní emise (g/km) | Pokuty (Eur za jednotku) | Penalizované jednotky (v tisících) | Celková pokuta (v bilionech Eur) |
|----------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| VW Group | 26,6 | 2,525 | 3,638 | 9,19 |
| PSA | 23,1 | 2,194 | 2,457 | 5,39 |
| Renault Group | 23,2 | 2,207 | 1,615 | 3,57 |
| BMW Group | 27,5 | 2,609 | 1,018 | 2,66 |
| Hyundai-Kia | 30,0 | 2,852 | 1,011 | 2,88 |
| Ford | 27,1 | 2,576 | 0,992 | 2,56 |
| FCA | 35,5 | 3,373 | 0,961 | 3,24 |
| Daimler | 33,6 | 3,192 | 0,941 | 3,01 |
| Toyota | 7,8 | 0,745 | 0,733 | 0,55 |
| Nissan Group | 19,0 | 1,807 | 0,630 | 1,14 |
| Volvo | 25,5 | 2,425 | 0,317 | 0,77 |

Jaké pokuty by výrobci platili, kdyby měly v roce 2021 stejný prodejní mix, respektive stejný průměrné emise CO₂ jako dnes? Toyota „pouze“ půl miliardy eur, skupina VW astronomických 9,19 miliardy eur (237 mld. Kč). Zdroj JATO

Např. u již zmiňovaného VW dojde jen za měsíc přerušení výroby k očekávané ztrátě cca 8 mld. eur, tj. téměř srovnatelné, jako je očekávaná pokuta za nesplnění emisních limitů.

V konečném ročním zúčtování by se tak mohlo stát, že automobilka tak rázem přijde o více než 17 mld. eur.

Detailněji jsme se sice podívali jen na čísla VW, jelikož představuje největšího reprezentanta v odvětví, ale u ostatních automobilek není situace růžovější.

Prodejním čísly rozhodně nepřidá ani katastrofální stav v sektoru půjčoven, které patří celosvětově k jedněm z největších pravidelných odběratelů. Ti největší z nich, jako např. Hertz a AVIS, dokonce stojí před krachem. Právě autopůjčovny obměňují své vozové parky novými vozidly jednou až dvakrát ročně a výpadek jejich objednávek bude pro každého lokálního importéra citelný. Stále častěji jsme konfrontováni různými analýzami a odhadem vývoje, pravdou ale zůstává, že dnešní situace je natolik specifická a jiná než všechny předchozí krize, že předvídání budoucnosti tak trochu připomíná věštění z koule.

Budou auta dražší, nebo levnější?

Na jedné straně jsou hlasy, které říkají, že nás i přes současnou krizi čeká postupné zdražování aut a že ruku v ruce s tím budou zdražovat i ojetá auta, na druhé straně jsou hlasy, které hlásají pravý opak. A sice, že aut teď bude na trhu nadbytek, což povede ke snižování jejich ceny a tím i ke snižování ceny ojetých vozidel. Oba argumenty mají jistě svoji vnitřní logiku a osobně bych spíše očekával první variantu, tedy pokud za snižování cen nebudeme pova-

žovat prodeje skladových vozidel a různé akční nabídky na okrajové modely a motorizace.

Ano, krátkodobě díky výprodejům skladů určitě zlevní, ale dlouhodobě to bez výše zmíněných státních podpor nebo jiných úlev nebude udržitelné už jen kvůli novým technologiím, které budou muset být do aut postupně montovány, a samozřejmě potřebným rezervám na případné emisní pokuty. Ty rozhodně nebude chtít platit ze své kapsy žádná z automobilek, ale ve skutečnosti je zaplatí každý zákazník, který si koupí auto s konvenčním spalovacím motorem. A ten v jeho ceně bude muset rovněž zaplatit rozvoj elektromobility

a současně tak přispět i těm, kteří si koupí již tak dražší, ale stále dostatečně nevýdělečný elektromobil.

Zákaz vjezdu dieselů do německých měst koncentrace NO₂ nesníží!

Doba koronavirová ale s sebou přinesla i jeden velmi zajímavý paradox a možná i zásadnější přelom v pohledu na emisní problematiku, který může mít dosti zásadní vliv na další směřování restriktivních opatření, především pak směrem k dieselovým motorům. Je již dlouho známo, že některá německá města postupně přistupovala na zákaz vjezdu dieselových vozidel do svých měst. To vše z důvodu snížení emisí NO₂, což ekologická organizace Deutsche Umwelthilfe (DUH) zdůvodňovala analýzou svých měření. S pandemií a faktickým ustrnutím automobilového provozu ale přišlo dosti nečekané překvapení. Koncentrace NO₂ ve vzduchu se ve vylidněných ulicích, kde je uplatňován zákaz vjezdu dieselů nejen nesnížily, ale naopak byly mnohem vyšší než v lednu tohoto roku, ale i vůči hodnotám předchozího roku. Byla tím tak značně zpochybněna celá argumentace, na niž veškeré zákazy vjezdu do center měst stály.

Bude tedy ještě velmi zajímavé sledovat další vývoj událostí včetně samotného pohledu na dosud prezentovaná data o vlivu jednotlivých agregátů na emise CO₂ a NO_x. Jisté však je, že tento rok čeká celý autoprůmysl rok bezprecedentních kroků a zásadních změn.



I když se to nemusí líbit, bez fosilních paliv se zatím neobejdeme