

ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA o.p.s.

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor/specializace: 6208T139 Globální podnikání a marketing

Vliv brexitu na zahraniční obchod České republiky v odvětví automobilového průmyslu

Diplomová práce

Michaela ŘEHÁKOVÁ

Vedoucí práce: PhDr. Jiří Malý, Ph.D.



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Zpracovatelka: **Bc. Michaela Řeháková**

Studijní program: Ekonomika a management

Obor: Globální podnikání a marketing

Název tématu: **Vliv brexitu na zahraniční obchod České republiky v odvětví automobilového průmyslu**

Cíl: Cílem diplomové práce je zhodnocení změn v zahraničním obchodu České republiky v odvětví automobilového průmyslu v důsledku očekávání brexitu (do vystoupení Spojeného království z EU), respektive v důsledku uskutečnění brexitu (pokud dojde k odchodu Spojeného království z EU)

Rámcový obsah:

1. Zhodnocení ekonomického postavení Spojeného království v rámci EU, výjimky Spojeného království ze společných pravidel a politik EU, rozbor obchodních vztahů mezi Spojeným královstvím a EU, role automobilového průmyslu ve vzájemném obchodu Spojeného království a EU
2. Zhodnocení ekonomických vztahů Spojeného království a České republiky, rozbor obchodních vztahů mezi Spojeným královstvím a Českou republikou, role automobilového průmyslu ve vzájemném obchodu Spojeného království a České republiky
3. Charakteristika brexitu, vysvětlení příčin uspořádání referenda o členství Spojeného království v EU, popis možných variant brexitu
4. Posouzení vlivu různých variant brexitu na ekonomický vývoj a zahraniční obchod České republiky v porovnání s jinými členskými státy EU (na základě analýz renomovaných mezinárodních institucí)
5. Posouzení vlivu různých variant brexitu na ekonomické výsledky a zahraniční obchod v odvětví automobilového průmyslu v České republice a v jiných členských státech EU
6. Posouzení ekonomických, obchodních a právních důsledků různých variant brexitu pro společnost Škoda Auto

Rozsah práce: 55 – 65 stran

Seznam odborné literatury:

1. International trade in goods. Eurostat. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/data/database>
2. Jiaqian Chen, Christian Ebeke, Li Lin, Haonan Qu, Jesse Siminitz: The Long-Term Impact of Brexit on the European Union. Washington, DC: International Monetary Fund, August 10, 2018. Dostupné z: <https://blogs.imf.org/2018/08/10/the-long-term-impact-of-brexit-on-the-european-union/>
3. Jiaqian Chen: The Uneven Path Ahead: The Effect of Brexit on Different Sectors in the UK Economy. Washington, DC: International Monetary Fund, December 4, 2018. Dostupné z: <https://blogs.imf.org/2018/12/04/the-uneven-path-ahead-the-effect-of-brexit-on-different-sectors-in-the-uk-economy/>
4. Zahraniční obchod. Český statistický úřad. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/zahranicni_obchod_se_zbozim_ekon

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci vypracovala samostatně a použité zdroje uvádím v seznamu literatury. Prohlašuji, že jsem se při vypracování řídila vnitřním předpisem ŠKODA AUTO VYSOKÉ ŠKOLY o.p.s. (dále jen ŠAVŠ) směrnicí OS.17.10 Vypracování závěrečné práce.

Jsem si vědoma, že se na tuto závěrečnou práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, že se jedná ve smyslu § 60 o školní dílo a že podle § 35 odst. 3 je ŠAVŠ oprávněna mou práci využít k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna podle § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách.

Beru na vědomí, že ŠAVŠ má právo na uzavření licenční smlouvy k této práci za obvyklých podmínek. Užiji-li tuto práci, nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, mám povinnost o této skutečnosti informovat ŠAVŠ. V takovém případě má ŠAVŠ právo ode mne požadovat příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to až do jejich skutečné výše.

V Mladé Boleslavi dne 18. 5. 2020

Děkuji PhDr. Jiřímu Malému, Ph.D. za odborné vedení diplomové práce, poskytování rad a informačních podkladů.

Obsah

Úvod.....	7
1 Brexit.....	9
1.1 Integrace Spojeného království v EU.....	9
1.2 Od referenda ke schválení dohody o vystoupení z EU.....	14
1.3 Varianty brexitu.....	19
1.4 Dohoda o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU.....	21
2 Postavení automobilového průmyslu Spojeného království	27
2.1 Základní charakteristika ekonomiky Spojeného království	27
2.2 Automobilový průmysl Spojeného království.....	31
3 Postavení automobilového průmyslu České republiky.....	36
3.1 Základní charakteristika ekonomiky České republiky.....	36
3.2 Význam automobilového průmyslu pro Českou republiku	40
3.3 Automobilový průmysl České republiky	43
3.4 Export a import vyrobených vozů	45
3.5 Dodavatelské řetězce v automobilovém průmyslu	46
4 Vliv brexitu na ekonomický vývoj a zahraniční obchod České republiky v porovnání s jinými členskými státy EU.....	48
4.1 Vliv brexitu na ekonomický vývoj a zahraniční obchod České republiky.....	48
4.2 Vliv brexitu na ekonomický vývoj a zahraniční obchod ostatních členských států EU	52
4.3 Vliv brexitu na odvětví automobilového průmyslu České republiky a jiných členských států EU.....	60
4.4 Důsledky brexitu pro společnost ŠKODA AUTO a.s.	63
Závěr	69
Seznam literatury	72
Seznam obrázků a tabulek.....	79

Seznam použitých zkratk a symbolů

CEF	Nástroj pro propojení Evropy
ČNB	Česká národní banka
ČSÚ	Český statistický úřad
EFTA	Evropské sdružení volného obchodu
EHP	Evropský hospodářský prostor
EHS	Evropské hospodářské společenství
EIB	Evropská investiční banka
ESUO	Evropské společenství uhlí a oceli
EU	Evropská unie
EUR	Euro (měna)
JIS	Způsob dodávek materiálu „just in sequence“
JIT	Způsob dodávek materiálu „just in time“
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
OSN	Organizace spojených národů
SAP	Sdružení automobilového průmyslu
SES	Jednotné evropské nebe
SMMT	Společnost motorových výrobců a obchodníků
ŠA	ŠKODA AUTO a.s.
TARIC	Společný celní sazebník
UNECE	Evropská hospodářská komise OSN
VCA	Vehicle Certification Agency (Úřad pro certifikaci vozů)
WTO	Světová obchodní organizace

Úvod

Odchod Spojeného království z Evropské unie, zkráceně brexit, značným způsobem ovlivňuje a do budoucna zřejmě ještě více ovlivní vzájemné vztahy Spojeného království a Evropské unie. Brexit zasahuje mnoho oblastí těchto vztahů v různé míře. Tato diplomová práce se zabývá především ekonomickými vztahy, zahraničním obchodem a obchodními vazbami mezi oběma stranami. Cílem diplomové práce je zhodnocení změn v zahraničním obchodu České republiky v odvětví automobilového průmyslu v důsledku brexitu. Spojené království opustilo Evropskou unii k 31. lednu 2020.

Od 1. února 2020 začalo plynout přechodné období, které slouží k tomu, aby Spojené království a Evropská unie vyjednaly nové podmínky vzájemných vztahů. Během přechodného období zůstávají podmínky vzájemných vztahů prakticky stejné jako v době členství Spojeného království v EU s tím rozdílem, že Spojené království přišlo o možnost podílet se na tvorbě evropské legislativy. V důsledku šíření koronavirové pandemie však došlo ke zdržení jednání o dohodě o novém uspořádání vzájemných vztahů, které může mít za následek prodloužení přechodného období.

První kapitola je věnována shrnutí historie integrace Spojeného království v rámci Evropské unie, kde je věnována pozornost především členství Spojeného království v integračních seskupeních a postavení Spojeného království v EU, například v oblasti společného rozpočtu EU a příspěvků do něj. Tato část práce vysvětluje hlavní příčiny, které způsobily brexit. První kapitola dále shrnuje základní informace o brexitu, o referendu, které k němu vedlo, i o různých uvažovaných variantách brexitu. Vzhledem k tomu, že doposud nebyl zveřejněn návrh dohody o novém uspořádání vzájemných vztahů Spojeného království a EU, jsou v této části práce shrnuty základní body, kterými by se tato dohoda měla řídit, z prohlášení Evropského parlamentu.

Druhá kapitola je zaměřena na zhodnocení ekonomického postavení Spojeného království v rámci Evropské unie, základní charakteristiky ekonomiky Spojeného království a výjimky Spojeného království ze společných pravidel a politik Evropské unie. V této kapitole je dále proveden rozbor obchodních vztahů mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií. Druhá kapitola také popisuje automobilový průmysl

Spojeného království a jeho roli ve vzájemných obchodních vazbách mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií.

Třetí kapitola je věnována základní charakteristice ekonomiky České republiky a českého automobilového průmyslu a jeho postavení. Automobilový průmysl představuje klíčové odvětví české ekonomiky. V této kapitole jsou shrnuty základní makroekonomické údaje o České republice a jejím zahraničním obchodu a exportních a importních teritoriích v oblasti automobilového průmyslu.

Čtvrtá kapitola se zabývá zhodnocením ekonomických vztahů a obchodních vazeb Spojeného království a České republiky a dalších členských států Evropské unie a posouzení vlivu brexitu na jejich další ekonomický vývoj a zahraniční obchod. Tato kapitola je rozdělena na čtyři části. První část posuzuje vliv brexitu na ekonomický vývoj a zahraniční obchod České republiky. Druhá část se zabývá vlivem brexitu na ekonomický vývoj a zahraniční obchod členských států Evropské unie. Třetí část této kapitoly se zabývá vlivem brexitu na odvětví automobilového průmyslu České republiky a členských států Evropské unie. Poslední část této kapitoly je věnována důsledkům, které brexit představuje pro společnost ŠKODA AUTO a.s. (dále jen ŠA).

1 Brexit

Tato kapitola je rozdělena do čtyř částí. V první části jsou shrnuty hlavní prvky integrace Spojeného království v EU a jejich historie, především z hlediska členství Spojeného království v integračních seskupeních a z hlediska rozpočtu EU a výše příspěvků Spojeného království do něj. Druhá část je zaměřena na shrnutí toho, jak probíhalo referendum o brexitu. Třetí část je zaměřena na to, jaké varianty brexitu byly uvažovány pro další vyjednávání, a jaká varianta byla nakonec zvolena pro faktický odchod Spojeného království z EU. Ve čtvrté části kapitoly Brexit jsou shrnuty základní body z prohlášení Evropského parlamentu k návrhu budoucích vztahů mezi oběma stranami. Jednání o dohodě upravující budoucí vztahy mezi EU a Spojeným královstvím mělo začít v březnu roku 2020. Toto jednání bylo ale bohužel přerušeno z důvodu šíření koronavirové pandemie v Evropě a bylo obnoveno až koncem dubna 2020.

1.1 Integrace Spojeného království v EU

Tato podkapitola shrne základní mezníky v historických vztazích Spojeného království a Evropské unie, na kterých lze demonstrovat skeptický postoj Spojeného království vůči evropské integraci, a to již v jejích začátcích. Mnoho sporů Spojeného království a EU bylo způsobeno rozporů v názoru na výši příspěvků Spojeného království do rozpočtu EU a získaných finančních prostředků z rozpočtu EU, proto je v této kapitole část věnována právě tomu, jakým způsobem se Spojené království podílí na rozpočtu EU. Základní popis vztahů mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií a nastínění britského postoje k evropské integraci je důležité pro vysvětlení příčin referenda o setrvání Spojeného království v Evropské unii.

Spojené království se již v začátcích evropské integrace velmi obávalo předávání pravomocí z národní úrovně na nadnárodní. První organizací evropské integrace bylo Evropské sdružení uhlí a oceli (ESUO), které bylo vytvořeno v roce 1952 zakládajícími členy Itálií, Německem, Francií, Belgií, Lucemburskem a Nizozemskem. Spojené království zakládající smlouvu tohoto sdružení nepřijalo a na místo toho se zasadilo o založení vlastního seskupení Evropského sdružení volného obchodu (ESVO). Rozdíl mezi těmito dvěma integračními seskupeními je ve způsobu rozdělení pravomocí mezi integrační seskupení a členské státy. Zatímco v ESUO byly některé pravomoci členských států postoupeny na

nadnárodní úroveň, v seskupení ESVO byly pravomoci ponechány vládám členských zemí a tím byl zachován mezivládní přístup. Vedle Spojeného království byly zákládajícími členy ESVO Dánsko, Norsko, Portugalsko, Rakousko, Švédsko a Švýcarsko. Hlavním důvodem, proč Spojené království nechtělo vstoupit do sdružení ESVO, bylo zachování blízkých vztahů s USA a s Britským společenstvím národů (Commonwealth), které sdružuje Spojené království a jeho bývalá i současná závislá území. Pro Spojené království nebyly v té době obchodní vazby s evropskými zeměmi tak významné jako obchodní vazby s USA (Forster, 2002).

V roce 1957 (s účinností od 1. ledna 1958) byla stejnými zakládajícími státy vedle společenství ESVO založena další dvě společenství – Evropské hospodářské společenství (EHS) a Euratom. EHS si kladlo za cíl především zajistit hospodářský růst členských zemí prostřednictvím usnadnění obchodních aktivit. Hlavními body zakládající smlouvy EHS byl společný trh, celní unie a s ní související odstraňování obchodních překážek a také společné politiky. Mezi společné politiky byly zařazeny společná zemědělská politika, společná obchodní politika a společná dopravní politika. Hlavní finanční institucí EHS byla Evropská investiční banka (EIB) (EUR-Lex, 2017).

Při jednání o založení EHS byly dojednány dvě výjimky, u kterých nemuselo být snižování cel tak významné – rybolov pro Norsko a zemědělství pro Spojené království. Spojené království disponovalo zemědělskými produkty za nízké ceny, které pocházely z dovozů z Commonwealthu. V roce 1961 proběhl první pokus Spojeného království vstoupit do EHS, kdy začala přístupová jednání. Spojené království se začalo zajímat o možnost vstoupit do EHS ze dvou hlavních důvodů (Euractiv, 2016).

Prvním důvodem bylo upadající postavení ESVO a upadající obchodní vztahy s Commonwealthem. V této době totiž mnoho zemí, které dosud byly koloniemi Spojeného království, dosáhlo nezávislosti. Druhým důležitým důvodem pro zájem Spojeného království o členství v EHS byly ochabující obchodní styky s USA. USA totiž začaly před obchodem se Spojeným královstvím dávat přednost obchodu s Evropou jako celkem. Proti vstupu Spojeného království do EHS se v roce 1963 postavil francouzský prezident Charles de Gaulle, který přistoupení Spojeného království do EHS vetoval. V roce 1967 byl Charlesem de Gaullem vetován i druhý pokus Spojeného království o vstup do EHS. Spojené království se společně

s Dánskem a Irskem staly členy Evropského hospodářského společenství až v roce 1973, po odchodu Charlese de Gaullea z francouzské politiky (Euractiv, 2016).

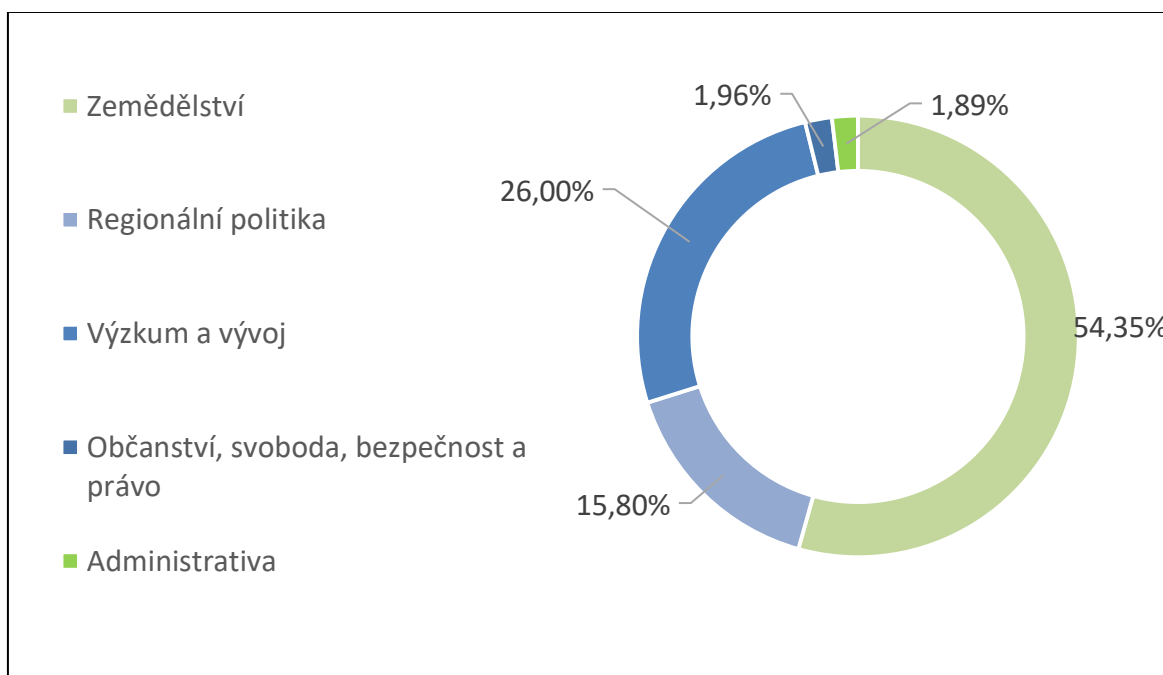
Spojené království si při vstupu do EHS prosadilo výjimky z celních podmínek EHS u dovozu másla a cukru. Pro zachování dovozních cenových podmínek u těchto komodit souhlasilo Spojené království s navýšením příspěvků do společného evropského rozpočtu ze tří na devět procent. V roce 1974 však vyhrála britské volby tehdy silně protievropská Labouristická strana, která vyzdvihovala nevýhodnost navýšení členských příspěvků a nabádala k vyhlášení referenda o odchodu Spojeného království z EHS. Státy EHS si uvědomovaly důležitost členství Spojeného království ve společenství, proto přistoupily k přijetí tzv. opravného mechanismu. Příspěvky do společného evropského rozpočtu nebyly Spojenému království sníženy, ale byly mu při splnění určitých podmínek vráceny. V roce 1975 proběhlo referendum o setrvání Spojeného království v EHS, v němž bylo 67 % hlasujících pro setrvání ve společenství (Forster, 2002).

Po vstupu Spojeného království do EHS nastala situace, že příspěvky Spojeného království do společného evropského rozpočtu přesahovaly prostředky plynoucí z tohoto rozpočtu do Spojeného království. Tato situace nastala z důvodu nízkého podílu zemědělského sektoru na HDP Spojeného království a tehdejšího rozložení finančních prostředků EHS, kde společná zemědělská politika činila tři čtvrtiny všech výdajů. Většina britské zemědělské produkce byla dovážena ze třetích zemí. Cla z těchto dovozů byla zahrnuta do příjmů rozpočtu EHS, proto se Spojené království velmi rychle stalo tzv. čistým plátcem, což znamená, že její příspěvky byly větší než dotace. V roce 1984 byl tehdejší britskou premiérkou Margaret Thatcherovou vyjednáán tzv. britský rabat. Britský rabat představuje slevu z čistých příspěvků Spojeného království do evropského rozpočtu ve výši dvou třetin jejich výše a je platný dodnes (Baldwin, 2013).

Spojené království si již od počátků evropské integrace chtělo uchovat suverenitu v pro něj důležitých otázkách, jako především v otázkách vlastní měny, kontroly hranic nebo v otázkách, které se týkají dopadů Listiny základních práv a svobod EU na území Spojeného království. To je důvod, proč Spojené království není součástí eurozóny nebo schengenského prostoru. Na druhou stranu disponuje Spojené království otevřeným pracovním trhem, a to již od roku 2004. Tato myšlenka však

byla podporována již Margaret Thatcherovou v osmdesátých letech minulého století (AMO, 2015).

Výše a struktura finančních prostředků plynoucích z rozpočtu EU do Spojeného království, příspěvků Spojeného království do rozpočtu EU a tzv. britského rabatu je podrobněji rozebrána v následující části kapitoly. Na obrázku č. 1 je zobrazeno rozložení prostředků, které v roce 2017 plynuly z rozpočtu EU do Spojeného království. Celková suma prostředků, které v tomto roce získalo Spojené království, byla 6,33 miliardy EUR. Více než polovina finančních prostředků, 3,68 miliardy EUR, byla použita na pokrytí výdajů v zemědělství. Průměrný podíl čerpání prostředků do oblasti zemědělství je v EU 49 %. Druhou největší položkou je regionální politika, kam bylo vydáno 649 milionů EUR prostřednictvím strukturálních fondů a Fondu soudržnosti. Podíl těchto výdajů byl téměř 16 %, což je výrazně pod průměrem EU, který činí 27 %.



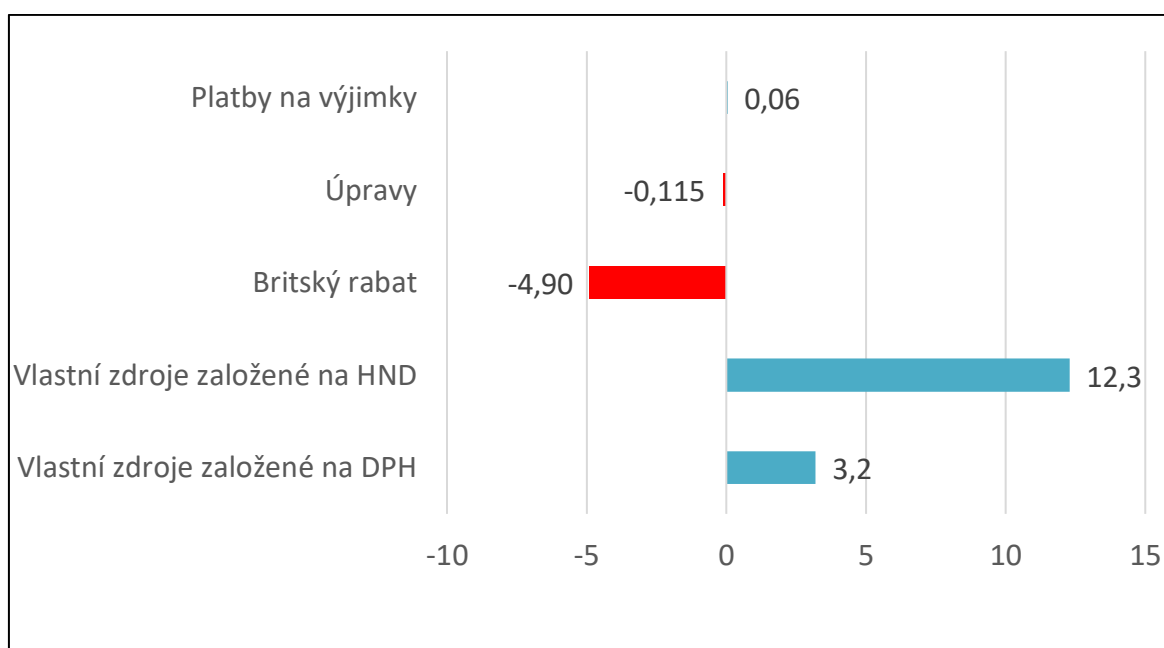
Zdroj: Eurostat, 2017

Obr. 1 Rozdělení prostředků rozpočtu EU čerpaných Spojeným královstvím podle jednotlivých kapitol v roce 2017 (v %)

Poslední významnější položkou, kde byly použity finanční prostředky z rozpočtu EU, je oblast výzkumu a vývoje. Do této oblasti přišlo v roce 2017 1,64 miliardy EUR, což je 26 % všech prostředků přijatých Spojeným královstvím z EU. Průměrný podíl čerpání prostředků do oblasti výzkumu a vývoje je v EU 14 %. Poslední necelá

čtyři procenta prostředků byla použita v oblasti občanství, svobody, bezpečnosti, práva a administrativy. Všechny zmíněné klíčové oblasti jsou z většinové části financovány z prostředků EU.

Obrázek č. 2 zobrazuje příspěvky Spojeného království do rozpočtu EU. V roce 2017 přispělo Spojené království do společného rozpočtu EU částkou 10,58 mld. EUR, přičemž tato částka je konečná, již po odečtení britského rabatu ve výši 4,9 mld. EUR. Jak již bylo zmíněno výše, britský rabat byl zaveden v roce 1984 z důvodu pozice Spojeného království jako tzv. čistého plátce do rozpočtu EU.



Zdroj: Eurostat, 2017

Obr. 2 Příspěvky Spojeného království do rozpočtu EU v roce 2017 (v mld. EUR)

Výpočet britského rabatu je velmi složitý proces, zjednodušeně je vypočítán jako 2/3 podíl z částky, o kterou převyšují příspěvky Spojeného království do rozpočtu EU prostředky plynoucí z rozpočtu EU zpátky do Spojeného království. Naprostou většinu příspěvků Spojeného království do rozpočtu EU tvoří podíl z hrubého národního důchodu (HND) Spojeného království, druhou největší část příspěvků pak představuje podíl z vybrané daně z přidané hodnoty (DPH). K těmto příspěvkům Spojeného království je ještě třeba připočítat clo, které vybralo Spojené království do rozpočtu EU za rok 2017 ve výši 3,97 mld. EUR (20 % z vybraného cla si smí Spojené království stejně jako všechny členské státy ponechat jako správní poplatek) (Eurostat, 2017).

Po odhlasování odchodu Spojeného království z EU je zřejmé, že pokud bude chtít EU zachovat stávající společné politiky na současné úrovni a zároveň podporovat většími prostředky vědu, výzkum a vývoj a řešit nově vznikající problémy, kam lze zařadit například migrační krizi nebo výdaje na bezpečnost a obranu, bude nutné zvýšit příspěvky zbývajících členských států EU. EU má sice finanční rezervy, ale ty by pokryly pouze 20 % příspěvku Spojeného království. Současný finanční příspěvek členských států je stanoven jako 1 % z jejich HND, přičemž případné navyšování příspěvků je plánované na 1,1 % z HND. Další možností pro zajištění finančních prostředků EU namísto příspěvku Spojeného království jsou například vyšší cla na dovoz ze třetích zemí. Zcela novými zdroji pro evropský rozpočet by v budoucnu mohly být nové daně, mezi kterými jsou uvažovány například daň z plastů nebo příjmy z obchodovaných emisních povolenek (Rada EU, 2019).

V červenci 2019 bylo dohodnuto, že Spojené království bude do rozpočtu EU přispívat i v celém roce 2019 a že rovněž bude souhlasit se všemi kontrolami a audity, které zahrnují programy a činnosti EU. V případě, že bude příspěvek řádně splacen a nebudou shledány žádná pochybení při provádění kontrol nebo auditů, budou moci čerpat britští příjemci prostředky z rozpočtu EU stejným způsobem jako doposud (Rada EU, 2019). Spojené království bude do evropského rozpočtu přispívat i v tzv. přechodném období v roce 2020 tak, jak tomu bylo doposud. Spojené království se bude muset v přechodném období řídit legislativou EU, avšak nebude již mít možnost se na tvorbě evropské legislativy aktivně podílet.

1.2 Od referenda ke schválení dohody o vystoupení z EU

Tato podkapitola je zaměřena na hlavní mezníky v procesu přípravy a konání referenda o setrvání Spojeného království v EU, na požadavky, které kladl britský premiér David Cameron na fungování EU, na výsledky referenda a na následný proces vyjednávání dohody o vystoupení Spojeného království z EU. Vystoupení členské země z EU nebylo upraveno až do podpisu Lisabonské smlouvy, která novelizovala zakládající smlouvy EU, v roce 2007. Ve Smlouvě o Evropské unii, novelizované na základě Lisabonské smlouvy, upravuje tuto problematiku článek 50, který stanovuje postup opuštění EU, potřebné kroky a další podrobnosti.

Na začátku roku 2013 se britský premiér David Cameron nechal slyšet, že pokud v roce 2015 vyhraje parlamentní volby Konzervativní strana, bude vyhlášeno

referendum o setrvání Spojeného království v Evropské unii nejpozději do konce roku 2017. Před hlasováním o uspořádání referenda předložil David Cameron své požadavky na reformu fungování EU. V této době převládalo ve Spojeném království euroskeptické smýšlení, které bylo zřejmé nejen ve vládě, ale i mezi britskými obyvateli. Protiimigrační a euroskeptické strany byly v zemi stále oblíbenější. Konzervativní strana v čele s Davidem Cameronem parlamentní volby v roce 2015 vyhrála a Cameron se znovu stal britským premiérem. Již v této době se objevovaly myšlenky, které hodnotily odchod z EU jako špatné rozhodnutí pro ekonomickou prosperitu Spojeného království. Cameron však nechtěl z EU odejít. Chtěl dát prostor pro vyjednávání o podmínkách vztahu Spojeného království a EU a pro zvážení návrhů toho, jak řešit krizi eurozóny. Jeho hlavním cílem bylo upravit vztahy mezi Spojeným královstvím a EU, nikoli Evropskou unii opustit (BBC, 2013).

Návrh na reformy upravující vztahy Spojeného království a EU byl zveřejněn v listopadu 2015, kdy ho David Cameron zaslal oficiálně předsedovi Evropské rady Donaldu Tuskovi. Požadavky se týkaly čtyř hlavních oblastí – správy hospodářských záležitostí, konkurenceschopnosti, volného pohybu osob a suverenity. Spojené království požadovalo mimo jiné například ochranu zemí mimo eurozónu proti diskriminaci, požadavek, aby daňoví poplatníci mimo eurozónu nebyli nuceni ji podporovat, větší pravomoci pro národní parlamenty, vytvoření jednotného digitálního trhu, stanovení pracovních podmínek migrantů pro získání sociální podpory aj. Donald Tusk požadavky přijal a v únoru 2016 byla lídry Evropské rady schválena nová úprava postavení Spojeného království v EU. Dohoda z února 2016 zahrnovala především příslib Spojenému království, že se nebude muset účastnit stále užší integrace členských států a že se nebude muset finančně podílet na záchraně eurozóny. Dalšími body dohody byly mimo jiné omezování zaměstnaneckých dávek pro pracovníky ze zahraničí po dobu prvních čtyř let od jejich vstupu na britský trh práce nebo indexace příspěvků na děti dle podmínek členského státu, ve kterém dítě žije (Euroskop, 2016).

S tímto ujednáním o úpravě vztahů mezi Spojeným královstvím a EU byly v dubnu 2016 spuštěny oficiální kampaně před referendem o setrvání Spojeného království v EU. Na jedné straně probíhala kampaň zastánců setrvání v EU pod názvem The In Campaign a na druhé straně kampaň euroskeptiků, kteří byli pro odchod Spojeného království z EU, pod názvem Vote Leave. Termín pro konání referenda

byl stanoven na 23. června 2016. Volit mohl každý občan, starší osmnácti let, který se registroval u některého britského volebního obvodu, a přistěhovalci ze zemí Commonwealthu, kteří trvale pobývají ve Spojeném království. Průzkumy před referendem ukazovaly, že čím blíže bylo k samotnému referendu, tím více lidí bylo pro setrvání Spojeného království v EU (Euroskop, 2016).

Na obrázku č. 3 je zachyceno geografické rozmístění automobilového průmyslu ve Spojeném království. Z obrázku je zřejmé, že ve Spojeném království jsou tři velká centra automobilového průmyslu. Největším centrem je oblast ve střední Anglii, v okolí měst Birmingham, Wolverhampton a Lichfield. V této oblasti lze nalézt například automobilky značky Toyota, Jaguar, Rolls Royce aj. Druhé z těchto center se rozprostírá od Londýna západně až k městu Crewkerne. V této oblasti jsou zastoupeny především značky Ford, Mini Cooper, Honda, Mc Laren aj. Třetím centrem britského automobilového průmyslu je oblast města Liverpool, kde mají zastoupení značky Land Rover, Jaguar, Bentley aj.



Zdroj: The European Union Times, 2012

Obr. 3 Geografické rozmístění automobilového průmyslu ve Spojeném království

Průzkum názorů obyvatel před referendem z geografického hlediska ukazoval, že pro odchod z EU byli lidé většinou ze západní, jihozápadní a severní Anglie a ze Severního Irska, naopak pro setrvání byli obyvatelé jihovýchodní Anglie a Skotska. Pokud porovnáme názory obyvatel na odchod Spojeného království z EU a

rozložení britského automobilového průmyslu, je patrné, že pro zachování členství v EU byli především obyvatelé těch oblastí, kde hraje důležitou roli automobilový průmysl. Referenda se celkem zúčastnilo přes 72 % voličů. Výsledky referenda byly těsné, pro odchod Spojeného království z EU se vyjádřilo 51,9 % hlasujících.

Podmínky odchodu členského státu z EU upravuje článek 50 Smlouvy o Evropské unii, kde je uvedeno, že stát opouštějící EU si musí během následujících dvou let sjednat dohodu o podmínkách vystoupení z EU s přihlédnutím k rámci jeho budoucích vztahů s EU. Tuto dohodu musí schválit země opouštějící EU i Evropská unie. Lhůta pro sjednání a schválení této dohody může být prodloužena, za předpokladu, že to odsouhlasí všechny členské státy EU. Možné je také vystoupení z EU bez uzavření této dohody.

Záměr opustit EU oznámila vláda Spojeného království 29. března 2017. Od tohoto dne začala běžet dvouletá lhůta pro sjednání dohody o podmínkách vystoupení Spojeného království z EU. Během této doby měla být uzavřena dohoda, která upravuje podmínky odchodu Spojeného království z EU a vypořádání závazků obou stran. Lhůta pro sjednání a schválení dohody však byla Evropskou radou několikrát prodloužena, protože již vyjednaná dohoda byla Dolní sněmovnou britského parlamentu opakovaně zamítnuta.

Jednání o dohodě o vystoupení Spojeného království z EU začala již v červenci 2017. Hlavními tématy této dohody byly otázky týkající se práv občanů EU ve Spojeném království i občanů Spojeného království v EU, způsobu finančního vyrovnání závazků Spojeného království vůči EU a podoby úpravy vztahů mezi Irskem a Severním Irskem. Dalšími tématy dohody byly působení Evropského společenství pro atomovou energii a soudní spolupráce Spojeného království a EU. První návrh dohody o vystoupení Spojeného království z EU byl představen v únoru 2018 a v listopadu 2018 byla první verze dohody schválena Evropskou radou. Tento návrh dohody byl zamítnut v lednu 2019 Dolní sněmovnou britského parlamentu, která požádala o přepracování návrhu dohody a zároveň odmítla tzv. tvrdý brexit, tj. odchod Spojeného království z EU bez dohody. Rozporuplným bodem byla tzv. irská pojistka zajišťující volný režim na hranici mezi Irskem a Severním Irskem, kterou Spojené království odmítlo přijmout (BusinessInfo, 2019).

V březnu 2019 byla po sérii hlasování dohoda opět zamítnuta především kvůli ujednání o tzv. irské pojistce, na které EU trvala. Irská pojistka představuje garantování toho, že nebudou obnoveny hraniční kontroly mezi britským Severním Irskem a Irskem a že bude zachován volný pohyb osob i zboží mezi Irskem a Severním Irskem. EU požaduje, aby nebyla hranice ustanovena jako pevná alespoň do té doby, než se EU a Spojené království společně dohodnou na nové podobě obchodních vztahů (Deník Referendum, 2019).

Lhůta pro sjednání dohody o vystoupení Spojeného království z EU byla opakovaně prodlužována, nejprve do 12. dubna 2019, následně do 31. října 2019, přičemž Spojené království mělo možnost opustit EU i před tímto termínem, pokud dohodu o vystoupení z EU schválí. Po neúspěšných pokusech odsouhlasit dohodu o vystoupení z EU a navrhnout možnou alternativu dohody rezignovala v červnu 2019 britská premiérka Theresa Mayová, kterou v červenci 2019 nahradil bývalý ministr zahraničí Spojeného království Boris Johnson (BusinessInfo, 2019).

V říjnu 2019 měl britský parlament hlasovat o upravené dohodě o vystoupení Spojeného království z EU. Úprava dohody spočívala zejména v tom, že z ní byla odstraněna tzv. irská pojistka a režim na hranici mezi Irskem a Severním Irskem byl řešen jiným způsobem. Toto hlasování však bylo zablokováno předsedou Dolní sněmovny britského parlamentu Johnem Bercowem. Krátce po tomto zablokování vyhlásil premiér Boris Johnson termín předčasných voleb do Dolní sněmovny britského parlamentu na 12. prosince 2019 a požádal EU o další odklad schválení dohody o odchodu Spojeného království z EU do 31. ledna 2020. V předčasných volbách v prosinci 2019 zvítězila Konzervativní strana premiéra Borise Johnsona, která v Dolní sněmovně získala absolutní většinu 365 mandátů z celkových 650. Nové složení britské Dolní sněmovny umožnilo ratifikaci dohody o odchodu Spojeného království z EU, protože Konzervativní strana jednoznačně podporovala dokončení brexitu na základě této dohody. Tato dohoda byla rovněž schválena Evropským parlamentem 29. ledna 2020. Spojené království tak k 31. lednu 2020 oficiálně přestalo být členem EU. 1. února 2020 vstoupilo Spojené království do přechodného období, které je zatím stanoveno do konce roku 2020 (E15, 2020). V rámci přechodného období platí pro Spojené království právo EU, avšak Spojené království již není členským státem EU, proto se nemůže podílet na tvorbě legislativy EU. Do konce přechodného období by měla být sjednána a schválena dohoda o

novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU. První návrh této dohody byl očekáván na přelomu února a března roku 2020. Tento návrh nakonec nebyl předložen a veškerá vyjednávání o budoucích vztazích mezi oběma stranami byla pozastavena z důvodu rozšíření koronavirové pandemie v členských státech Evropské unie. Vyjednávání bylo obnoveno až koncem dubna 2020.

1.3 Varianty brexitu

Tato kapitola shrnuje všechny varianty podoby brexitu a jejich podmínky, o kterých bylo po celou dobu vyjednávání uvažováno. Pro odchod Spojeného království z EU bylo uvažováno obecně o tzv. tvrdém nebo měkkém brexitu. Vystoupení Spojeného království z EU 31. ledna 2020 proběhlo jako měkký brexit, což znamená, že odchod proběhl na základě dohody s vymezeným přechodným obdobím.

Tvrdý brexit by naopak představoval úplné oddělení Spojeného království od EU, které by proběhlo okamžitě bez přechodného období k dojednání podmínek budoucích vzájemných vztahů obou stran. Tento scénář nebyl uskutečněn, protože by přinesl značné negativní ekonomické dopady pro obě strany. Realizovaná varianta tzv. měkkého brexitu zahrnuje přechodné období, během kterého Spojené království stále podléhá pravidlům a regulacím EU. Během přechodného období mají být dojednány nové podmínky vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU (BusinessInfo, 2019). Přechodné období začalo pro Spojené království platit 1. února 2020 a trvá do konce roku 2020. Vzhledem k současnému vývoji situace, kdy se EU musí nejdříve vypořádat s koronavirovou pandemií, která se zde rozšířila, je možné, že bude přechodné období prodlouženo.

Vedle základních variant tvrdého a měkkého brexitu pro samotné vystoupení Spojeného království z EU lze detailněji vymezit čtyři základní podoby vztahů Spojeného království a EU po skončení přechodného období. První variantou je ukončení přechodného období bez dosažení dohody o budoucích vzájemných vztazích (tzv. No deal). Pokud by tato varianta nastala, ve vzájemném obchodu obou zemí by po skončení přechodného období začala platit cla, která by znamenala hlavně administrativní zátěž a zdržení během přepravy zboží na hranicích obou stran a také zvýšení cen dováženého zboží. Tato varianta by byla nejméně výhodou pro obě zúčastněné strany. Pro členské státy EU by se Spojené

království stalo v obchodních podmínkách třetí zemí, což znamená, že vzájemný obchod by se musel řídit všeobecnými obchodními pravidly WTO (Deloitte, 2019).

Druhou variantu představuje dohoda Spojeného království a EU o volném obchodu, která by garantovala nulová cla ve vzájemném obchodu Spojeného království a EU, ale také by přinesla administrativní zátěž pro obě strany, protože Spojené království by vystoupilo z jednotného vnitřního trhu EU, odstoupilo by od obchodních dohod Evropské unie se zeměmi mimo EU a mohlo by si vyjednávat vlastní obchodní dohody (Deloitte, 2019).

Třetí variantou uspořádání vzájemných vztahů je odchod Spojeného království pouze z celní unie EU. V této variantě by byla zachována nulová cla mezi Spojeným královstvím a EU, ale obě strany by měly své vlastní celní sazebníky vůči ostatním zemím. Spojené království by nadále mělo přístup na vnitřní trh EU, což by omezovalo netarifní překážky obchodu, avšak v takovém případě by Spojené království muselo stále přispívat do rozpočtu EU a zaručit volný pohyb osob mezi Spojeným královstvím a EU. Čtvrtá možná podoba vzájemných vztahů zahrnuje nulová obchodní cla, netarifní bariéry obchodu se zbožím na minimální úrovni, ale zvýšené náklady v obchodu se službami (Deloitte, 2019).

Nastavení vzájemných vztahů Spojeného království a EU po skončení přechodného období lze vymezit také z hlediska postavení zemí, které nejsou členy EU, ale jsou s ní úzce spjaty. V tomto ohledu lze rozlišit norskou a švýcarskou podobu uspořádání vzájemných vztahů s EU. Norsko je členem Evropského hospodářského prostoru (EHP), což znamená, že má přístup na vnitřní trh EU. Členství v EHP zaručuje Norsku volný pohyb osob, zboží, kapitálu a služeb v rámci vnitřního trhu EU. Vedle toho má ale Norsko dohodu s EU, která mu zaručuje zachování kompetencí v oblastech, které jsou pro Norsko klíčové. Těmito oblastmi jsou rybolov, zemědělství a regionální rozvoj. Mezi povinnosti Norska patří mimo jiné implementace části evropské legislativy, která souvisí s vnitřním trhem. Pro Spojené království by tento scénář znamenal zachování kompetencí v pro něj důležitých otázkách, na druhou stranu by Spojené království muselo přijmout část evropské legislativy související s vnitřním trhem bez možnosti o této legislativě hlasovat a rozhodovat (Asociace pro mezinárodní otázky, 2015).

Švýcarský model je založen na tom, že Švýcarsko není členem EHP. S EU má uzavřenu řadu bilaterálních smluv a dohodu o volném obchodu se zbožím. Švýcarsko nemusí povinně přijímat legislativu EU, na základě bilaterálních smluv si může zvolit, k čemu se zaváže a jakou legislativu EU přijme. Spojené království by po přijetí švýcarského modelu mohlo například omezit přístup občanů EU na svůj pracovní trh a na základě bilaterálních smluv určovat, jakou legislativu EU implementuje (Asociace pro mezinárodní otázky, 2015).

Porovnání různých variant vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií je zobrazeno na obrázku č. 4.



Zdroj: MMF, 2018

Obr. 4 Porovnání různých variant vzájemných vztahů Spojeného království a EU

1.4 Dohoda o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU

Dohoda o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU vymezí základní podmínky pro fungování řady oblastí ve vztazích Spojeného království a Evropské unie. Tato dohoda musí být dojednána během tzv. přechodného období, které je v současné době stanoveno do konce roku 2020. Po

uplynutí přechodného období přestane pro Spojené království platit právo EU a z hlediska EU se Spojené království stane třetí zemí.

Bylo schváleno, že během přechodného období zůstává evropská legislativa pro Spojené království stále závazná, což znamená, že i během přechodného období bude zaručeno trvání podmínek vnitrounijního volného trhu. To formálně znamená, že pro pohyb zboží a osob bude i nadále zaručen pohyb bez bariér, kontrol na hranicích a celních poplatků. Dále bylo ustanoveno, že přechodné období může být jednorázově prodlouženo o jeden nebo dva roky. Spojené království bude i během přechodného období nadále přispívat do rozpočtu EU. Přechodné období po odchodu Spojeného království z EU tedy neznamena žádné faktické změny ve fungování vzájemných vztahů a slouží především k projednání a nastolení základních vztahů mezi Spojeným královstvím a EU po jeho uplynutí. Jedinou výraznou změnou je to, že ačkoliv se Spojené království bude muset v tomto období řídit evropskou legislativou, nebude mít již nadále možnost se na tvorbě této legislativy aktivně podílet (Celní správa, 2020).

Během přechodného období probíhají jednání mimo jiné o tom, zda bude mezi Spojeným královstvím a EU uzavřena dohoda o volném obchodu, která by zaručovala nulová cla a co nejmenší netarifní obchodní bariéry. Dohoda o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU by měla zahrnovat i další klíčové oblasti. První z těchto oblastí jsou práva občanů EU, kteří žijí a pracují ve Spojeném království, a také práva občanů Spojeného království v EU. Druhou oblastí je vypořádání finančních závazků mezi oběma stranami. Dále by dohoda měla upravovat otázky soudní a policejní spolupráce nebo práv duševního vlastnictví (Vláda ČR, 2018).

Vzájemnou úpravu vztahů v průběhu přechodného období vyjednává za Evropskou unii Evropská rada v čele s hlavním vyjednavatelem Michelelem Barnierem. Za Spojené království je hlavním vyjednavatelem poradce britského premiéra Borise Johnsona David Frost. Mezi hlavní cíle, kterých chce vláda Spojeného království dosáhnout, patří především obchodní prostředí bez cel a dalších obchodních překážek. Evropská unie jako protistrana se nechala slyšet, že míra přístupu Spojeného království na vnitřní trh Evropské unie bude záviset na ostatních podmínkách, které bude Spojené království v dohodě o novém uspořádání vzájemných vztahů

požadovat. Obě strany se shodly, že jedním z důležitých bodů dohody o budoucích vztazích budou podmínky v oblasti rybolovu (Euractiv, 2020).

První návrh dohody o budoucích vztazích byl očekáván na začátku března 2020. Bylo očekáváno, že vyjednávání o konečné podobě vzájemných vztahů po uplynutí přechodného období bude trvat do konce října 2020. Ve zbylých měsících roku 2020, tedy v listopadu a v prosinci, mělo dojít k ratifikaci dohody (Euractiv, 2020). Vzhledem k rozšíření koronavirové pandemie v členských státech Evropské unie byla veškerá jednání pozastavena a znovu se rozběhla až koncem dubna 2020. To může mít za následek prodloužení přechodného období. V prvním návrhu, který Spojené království představilo Evropské unii, jsou obsaženy základní podmínky a úpravy vztahů preferovaných Spojeným královstvím.

Spojené království po uplynutí přechodného období již nechce být členem vnitřního trhu Evropské unie, nechce podléhat jurisdikci Soudního dvora EU a chce samostatně kontrolovat migrační toky do země. Spojené království dále nechce být členem celní unie Evropské unie, ale chce s EU vyjednat dohodu o volném obchodu se zbožím a službami, na základě které by i nadále mohl probíhat volný obchod mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií (Euractiv, 2020).

Na začátku února 2020 byl M. Barnierem, unijním hlavním vyjednavatelem, přestaven návrh pro jednání o budoucích vztazích mezi Spojeným královstvím a EU. Dne 12. února 2020 byl Evropským parlamentem podpořen mandát Evropské komise pro jednání mezi EU a Spojeným královstvím. Dne 25. února 2020 byl tento mandát schválen Radou EU. První kolo jednání o budoucích vztazích Spojeného království a EU bylo oficiálně zahájeno 2. března 2020. Dne 18. března 2020 se mělo uskutečnit druhé kolo tohoto vyjednávání. Toho kolo však bylo zrušeno a odloženo z důvodu celosvětového rozšíření koronavirové pandemie (Brexit info, 2020).

V mandátu se obě strany shodly, že hlavním cílem dohody o novém uspořádání vztahů mezi Spojeným královstvím a EU bude stanovení parametrů vzájemných vztahů, které povedou k vytvoření ambiciózního, rozsáhlého, hlubokého a flexibilního partnerství v obchodní a hospodářské oblasti. Obě strany vyjádřily mimo jiné maximální zájem na sjednání dohody o volném obchodu. Obě strany se dále shodly, že za dobu vzájemné integrace došlo k vytvoření důležitých vazeb, které by

měly být v největším možném rozsahu zachovány. Spojené království i EU si uvědomují svou vzájemnou blízkost, proto chtějí nadále rozvíjet své společné zájmy. Mandát schválený Evropským parlamentem obsahuje Protokol o Irsku, který by měl být k dohodě o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU připojen a který zaručuje práva obyvatel Severního Irsku, chrání integritu jednotného vnitřního trhu EU a brání vytvoření tvrdé hranice mezi Irskem a Severním Irskem (Evropský parlament, 2020).

Evropský parlament na jedné straně projevil vůli navázat se Spojeným královstvím co nejužší možný vztah, ale na druhé straně zdůraznil, že podoba budoucích vztahů EU a Spojeného království bude muset být odlišná od vztahů, který mezi sebou mají obě strany v současné době, a že budoucí podoba vztahů nemůže být stejná jako mezi členskými státy EU. Vzájemné vztahy obou stran se budou muset řídit následujícími zásadami (Evropský parlament, 2020):

- Třetí země nemohou mít stejná práva a podobu vztahů jako členské státy EU nebo členové EFTA nebo EHP.
- EU má zájem na ochraně plné integrity a fungování jednotného vnitřního trhu EU, celní unie a na tom, aby nebyly rozděleny čtyři základní svobody vnitřního trhu.
- Autonomie rozhodovacího procesu EU musí zůstat zachována.
- Právní řád EU a pozice Soudního dvora EU musí zůstat zachovány a dostatečně chráněny.
- Zásady demokracie, lidská práva a základní svobody dle Všeobecné deklarace lidských práv OSN a dalších úmluv a mezinárodních smluv musí být i nadále zachovány.
- Dohody mezi EU a třetími zeměmi a mezinárodními organizacemi zůstanou i nadále platné.
- Musí být zajištěna rovnováha mezi právy a povinnostmi obou stran.

Dohoda o uspořádání vzájemných vztahů by měla garantovat partnerství, které bude založeno na třech hlavních pilířích – hospodářském partnerství, spolupráci v zahraničních věcech a konkrétních zásadách a pravidlech v různých odvětvích. Dále by měl být zajištěn mechanismus řešení případných sporů mezi oběma

stranami tak, aby došlo k nejnižšímu možnému počtu sjednání dalších případných dvoustranných dohod, které by další práva a povinnosti dále specifikovaly. Spojené království zůstane díky dlouholetým vzájemným vztahům a sdílení společných hodnot i nadále důležitým partnerem EU (Evropský parlament, 2020).

Návrh mandátu o uspořádání vzájemných vztahů Spojeného království a EU dále prohlašuje, že dohoda mezi oběma stranami bude moci být uzavřena pouze za předpokladu, že bude do celého procesu plně zapojen Evropský parlament, a zdůrazňuje, že tato dohoda bude platná pouze po jejím odsouhlasení Evropským parlamentem. Návrh mandátu o uspořádání budoucích vztahů určuje, že jediným vyjednavatelem budoucích vztahů ze strany EU bude Evropská komise, a zakazuje dvoustranná jednání mezi členskými státy a Spojeným královstvím (Evropský parlament, 2020).

Evropský parlament v mandátu návrhu podoby budoucích vztahů vyslovuje nutnost zachování integrity EU, jednotného vnitřního trhu, celní unie a nedělitelnosti čtyř základních svobod na vnitřním trhu. Aby bylo možné Spojenému království umožnit bezcolní vstup na největší trh světa, je nutné, aby byly právní předpisy obou stran co nejvíce sjednoceny. Hlavním cílem obou stran je umožnění přístupu na trh podnikatelským subjektům a usnadnění průběhu mezinárodního obchodu v míře, která by byla co možná nejbližší současné podobě (Evropský parlament, 2020).

Problematika získávání veřejných zakázek a přímých zahraničních investic by měla být upravena podle pravidel Světové obchodní organizace. Ačkoliv obě strany budou usilovat o sjednání dohody o volném obchodu, bude Evropská komise rozhodovat o tom, zda nebudou stanoveny celní sazby a kvóty pro citlivá odvětví, kterými jsou zemědělství a potravinářský průmysl. Součástí dohody o budoucí podobě vztahů mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií by měla být i část, která se týká zájmů mikropodniků, malých a středních podniků a která by těmto subjektům měla zajistit snazší přístup na vnitřní trh například zjednodušením celních postupů pro zachování internacionalizace těchto subjektů (Evropský parlament, 2020).

Pokud bude v budoucnu dosaženo dohody o volném obchodu mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií, bude nutné zajistit kontrolu zboží, které na jednotný vnitřní trh EU vstoupí. Kontrola zboží bude prováděna především proto, aby na

jednotný vnitřní trh EU nevstoupilo zboží, které by neodpovídalo normám a předpisům Evropské unie. Tato skutečnost může značně ovlivnit dodavatelské řetězce a výrobu automobilů i jiného zboží. Evropský parlament počítá do budoucna s posílením celních orgánů tak, aby nedocházelo ke zpoždování dodávek zboží (Evropský parlament, 2020).

Klíčovou oblastí, kde je nutné dosáhnout rozsáhlé a stabilní dohody mezi oběma stranami, je doprava. Obě strany usilují o to, aby Spojené království a EU zůstaly i nadále propojeny a nedošlo k narušení logistických toků v silniční a železniční dopravě ani k narušení osobní nebo letecké přepravy. Návrh úpravy budoucích vztahů dále zdůrazňuje, že je nutné, aby bylo zajištěno nepřetržité financování projektů pro rozvoj, které byly oběma stranami společně dohodnuty. Mezi tyto projekty patří projekty transevropské dopravní sítě, Nástroj pro propojení Evropy (CEF), jednotné evropské nebe (SES) a společné technologické projekty. Evropský parlament požaduje, aby Spojené království dostalo svým finančním závazkům, ke kterým se při dojednávání výše uvedených projektů zavázalo (Evropský parlament, 2020).

Návrh úpravy budoucích vztahů počítá se vznikem dvou nových orgánů. Pro kontrolu plnění dohody o novém uspořádání vzájemných vztahů by měl být zřízen kontrolní orgán, který by mimo jiné řešil případné rozdíly ve výkladu jednotlivých částí dohody a stanovoval nápravná opatření. Zároveň by tento kontrolní orgán sledoval provádění nápravných opatření. Dále se předpokládá vznik společného parlamentního orgánu EU a Spojeného království, kde budou přítomni zástupci obou stran a který bude sledovat a kontrolovat provádění všech částí dohody (Evropský parlament, 2020).

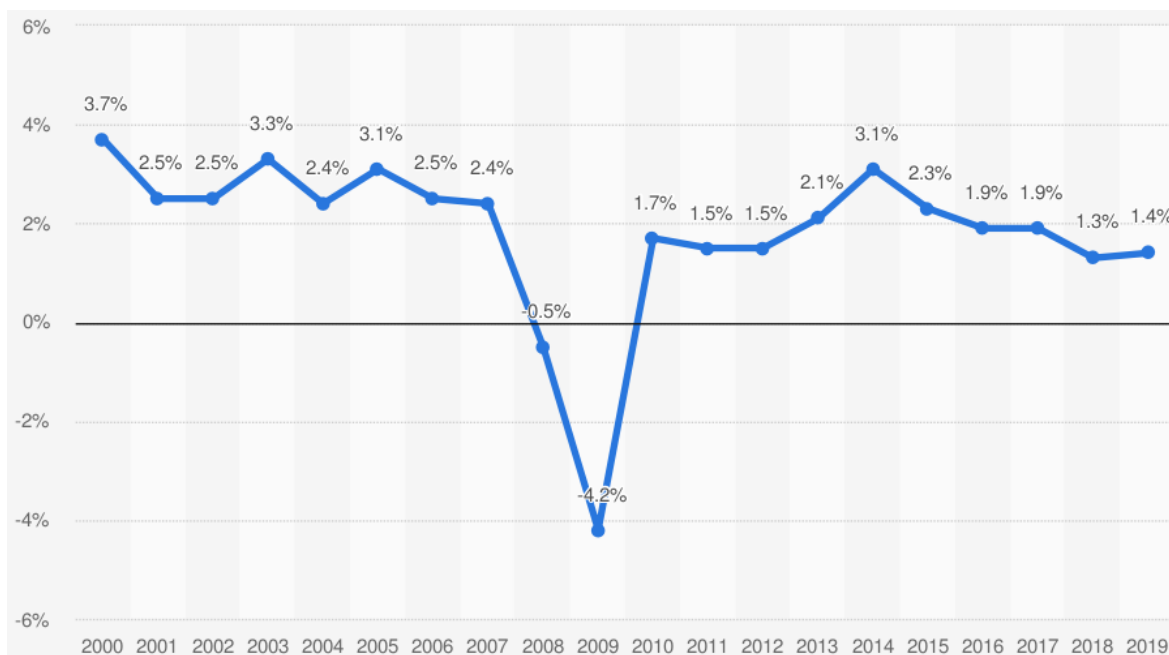
Důležitými oblastmi, které bude dohoda o novém uspořádání vzájemných vztahů upravovat, budou automobilový průmysl a rybolov. Oblast rybolovu je z členských států Evropské unie klíčová především pro Francii, Belgie a Dánsko. Automobilový průmysl je strategickým odvětvím pro Německo, Českou republiku, Slovensko a některé další státy. Výsledná podoba dohody o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU tedy bude mít významný vliv i na Českou republiku, její ekonomiku a odvětví automobilového průmyslu (Evropský parlament, 2020).

2 Postavení automobilového průmyslu Spojeného království

V této kapitole jsou v první řadě shrnuty klíčové makroekonomické údaje o Spojeném království, kterými jsou vývoj reálného HDP, kurzu britské libry a obchodních vztahů Spojeného království se zahraničím a zejména s členskými zeměmi Evropské unie. V souvislosti s postavením Spojeného království vůči Evropské unii budou stručně shrnuty výjimky ze společných politik Evropské unie, které byly dojednány v době členství Spojeného království v Evropské unii. Dále bude v této kapitole popsáno postavení britského automobilového průmyslu v rámci Evropské unie.

2.1 Základní charakteristika ekonomiky Spojeného království

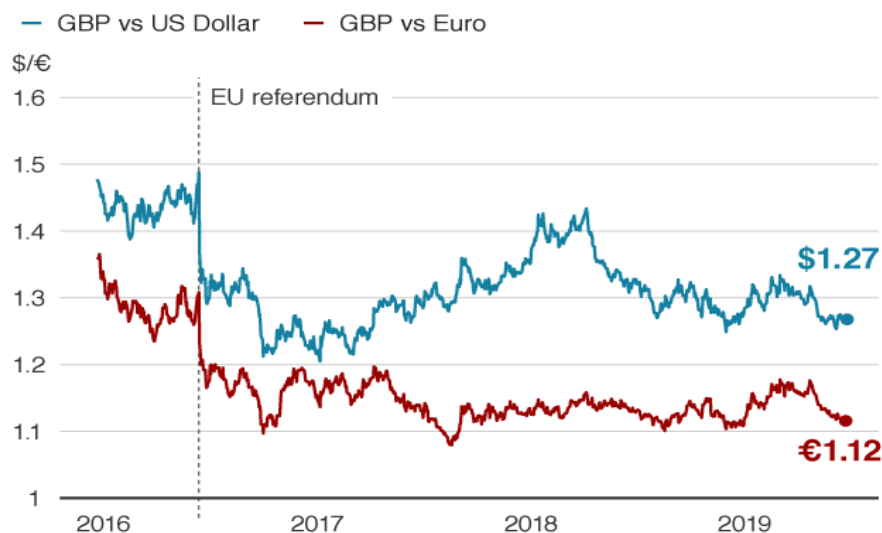
Spojené království patří mezi nejvyspělejší země světa, v současné době představuje dle nominální hodnoty HDP pátou největší ekonomiku na světě a až do svého vystoupení z EU bylo druhou největší ekonomikou Evropské unie. Na obrázku č. 5 je zobrazen meziroční růst reálného HDP Spojeného království od roku 2000 do roku 2019. Z grafu je patrné, že po téměř celé sledované období reálný HDP Spojeného království rostl, výjimkou bylo období globální finanční krize v letech 2008-2009, kdy reálný HDP Spojeného království výrazně klesal. Po referendu o členství Spojeného království EU v roce 2016, které skončilo vítězstvím odpůrců členství, je možné vidět pokles ročního tempa růstu reálného HDP Spojeného království, což bylo důsledkem nejistoty a obav ohledně dalšího vývoje a uspořádání ekonomických a dalších vztahů mezi EU a Spojeným královstvím, opakovaného nechválení dohody o vystoupení Spojeného království z EU a posouvání termínu brexitu.



Zdroj: Eurostat, 2020

Obr. 5 Meziroční růst reálného HDP Spojeného království v letech 2000 až 2019 (v %)

Vývoj kurzu britské libry je zobrazen na obrázku č. 6. V důsledku oznámení odchodu Spojeného království z EU kurz britské libry vůči americkému dolaru i vůči euru v roce 2016 výrazně oslabil. Kvůli nejasnostem při vyjednávání dohody o odchodu Spojeného království z EU došlo k dalšímu výraznějšímu znehodnocení britské libry vůči euru ve druhé polovině roku 2017. Znehodnocení britské libry v letech 2016 a 2017 bylo největší za poslední desetiletí. Během roku 2018 byl kurz britské libry vůči euru relativně stabilní, větší kolísání kurzu bylo patrné opět v roce 2019. Koncem dubna 2020 činil kurz britské libry vůči euru 1,15 EUR/GBP a vůči americkému dolaru 1,26 USD/GBP (FXstreet, 2020). Ohledně budoucího vývoje kurzu existuje značná nejistota a předpovědi zpracované různými institucemi se liší.



Zdroj: BBC, 2019

Obr. 6 Vývoj kurzu britské libry k americkému dolaru a k euru od roku 2016

Pro Spojené království je zahraniční obchod velmi důležitou oblastí ekonomiky. Hlavními obchodními partnery Spojeného království jsou členské země Evropské unie, se kterými uskuteční 49 % obrátu zahraničního obchodu. Pokud vezmeme v úvahu jednotlivé země, v roce 2017 byly hlavními exportními partnery Spojeného království USA (podíl na celkovém exportu 14,2 %), Německo (10,9 %), Francie (7,5 %), Nizozemsko (6,3 %), Irsko (5,7 %) a Čína (5,4 %). Nejdůležitějšími importními partnery Spojeného království byly Německo, Čína, Nizozemsko, USA a Francie (Eurostat, 2020). Mezi hlavní vývozní a dovozní artikly Spojeného království patří strojní zařízení, automobily, elektronické zařízení a farmaceutické výrobky.

Spojené království má na svém území několik zón volného obchodu, které jsou využívány hlavně pro manipulaci se zbožím, které je určeno pro reexport. Tyto zóny nejsou součástí celní unie EU a patří sem letiště Prestwick a přístavy v Liverpoolu, Southamptonu, Sheernessu a Tilbury. Zóny volného obchodu na britském území poskytují řadu netarifních výhod, mezi které lze zařadit například zjednodušené celní řízení, bezpečnost uskladněného zboží, potenciál pro lepší marketing a prezentaci zboží (Zastupitelský úřad ČR, 2019).

Státy EU jsou klíčovými exportními i importními partnery Spojeného království. Podíl britského exportu, který mezi lety 2006 a 2018 směřoval do zemí EU, je uveden v tabulce č. 1. V roce 2006 činil podíl exportu, který směřoval do zemí EU, více než 54 %. Tento podíl se v následujících letech neustále snižoval a v současné době

podíl britského exportu do zemí EU dosahuje necelých 46 %. Je nutno dodat, že celková hodnota britského exportu se od roku 2006 zvýšila téměř o dvě třetiny, přičemž britský export do zemí EU stoupl pouze o něco více než třetinu.

Tab. 1 Podíl exportu do EU na celkovém exportu Spojeného království

Rok	Export Spojeného království do EU (mld. EUR)	Export Spojeného království celkem (mld. EUR)	Podíl exportu do EU na celkovém exportu Spojeného království (%)
2006	240,89	444,36	54,21 %
2012	268,38	575,40	46,64 %
2018	329,37	722,83	45,57 %

Zdroj: Office for National Statistics, 2019

Během svého členství v EU si Spojené království vyjednalo řadu výjimek ze společných politik EU. Tyto výjimky byly dojednány v Maastrichtské smlouvě platné od roku 1993 a v Lisabonské smlouvě platné od roku 2009. Týkaly se čtyř základních oblastí ve vztazích mezi EU a Spojeným královstvím. Jednalo se o trvalou výjimku, která Spojenému království zaručovala, že nikdy nemusí zavést euro jako svou měnu, dále o nepřistoupení Spojeného království k schengenskému prostoru, o výjimky v některých bodech vízové a přistěhovalecké politiky EU a také o výjimku z uplatňování Listiny základních práv EU na území Spojeného království (Euractiv, 2016).

Protože až do konce přechodného období se Spojené království řídí právem EU, i když už není členským státem Evropské unie, platí do konce přechodného období i výše uvedené výjimky pro Spojené království. Trvalou výjimku zaručující Spojenému království nezavedení eura obsahuje protokol č. 15 připojený k zakládajícím smlouvám EU. Z důvodu nepřijetí eura jako své měny se však Spojené království nemohlo účastnit hlasování v Radě, která byla spojena s problematikou eura, a nemohlo volit členy rozhodovacích orgánů Evropské centrální banky (Euractiv, 2016).

Spojené království nepatří ani do schengenského prostoru, což je důvod, proč je na hranicích Spojeného království stále vyžadována a prováděna kontrola osob. To upravuje protokol č. 20 připojený k zakládajícím smlouvám EU. Spojené království však v rámci schengenského prostoru spolupracuje s jeho členskými zeměmi v otázkách shromažďování informací o hledaných, pohřešovaných či sledovaných

osobách nebo při hledání odcizených vozidel a dalších věcí. Další oblastí, kde byla Spojenému království udělena výjimka ze společných politik EU, je oblast svobody, bezpečnosti a práva. Podle protokolu č. 21 připojeného k zakládajícím smlouvám EU se může Spojené království samo rozhodovat, zda jednotlivá opatření spadající do této oblasti přijme, či nikoliv (Euractiv, 2016).

Výjimka z uplatňování Listiny základních práv EU na území Spojeného království byla sjednána z důvodu obavy Spojeného království, že bude Listina zasahovat do některých citlivých oblastí, zejména do právních předpisů Spojeného království upravujících fungování trhu práce. Sporný bod se týkal zejména toho, že Listina základních práv EU umožňuje zaměstnancům bránit se pomocí stávek, což ale není zaručeno britským zákoníkem práce (Euractiv, 2016). Uvedenou výjimku upravuje protokol č. 30 připojený k zakládajícím smlouvám EU.

Uvedené výjimky ukazují, že Spojené království sice bylo až do konce ledna 2020 členským státem EU, ale spokojilo se s menší mírou své integrace v rámci EU. Z údajů o zahraničním obchodu je pak zřejmé, že Evropská unie jako celek byla sice nejvýznamnějším obchodním partnerem Spojeného království, její podíl na britském zahraničním obchodu se však postupně snižoval. Vazby Spojeného království na EU byly tedy přece jen slabší, než tomu bylo u dalších členských států EU.

2.2 Automobilový průmysl Spojeného království

Automobilový průmysl má ve Spojeném království dlouholetou tradici a významné postavení. V roce 2016 bylo dosaženo nového rekordu v počtu vyrobených vozů ve Spojeném království. První pokles v britské automobilové výrobě byl po oznámení záměru odejít z EU zaznamenán v roce 2017 především z důvodu klesající poptávky po britských vozech. Klesající domácí poptávka byla způsobena především nejistotou spotřebitelů ohledně budoucího vývoje ekonomiky Spojeného království. Propad v tomto odvětví trval i nadále v roce 2018, kdy byl zaznamenán pokles výroby automobilů o 8 %. Pokles domácí poptávky se však na výši odbytu vyrobených automobilů projevuje pouze nepatrně, protože více než 80 % všech vyrobených britských automobilů je určeno k exportu (Zastupitelský úřad ČR, 2020).

Tabulka č. 2 uvádí patnáct zemí s největší výrobou automobilů na světě a údaje o počtech vyrobených vozů za rok 2018. Jednoznačně největším výrobcem

automobilů na světě s počtem téměř 28 milionů vyrobených automobilů za rok 2018 je Čína. Následují USA, Japonsko a Indie. První evropskou zemí v žebříku největších světových výrobců automobilů je s počtem více než pěti milionů vyrobených vozů v roce 2018 Německo. Spojené království je čtrnáctým největším výrobcem automobilů ve světě.

Tab. 2 Přehled 15 zemí s největším počtem vyrobených automobilů na světě v roce 2018

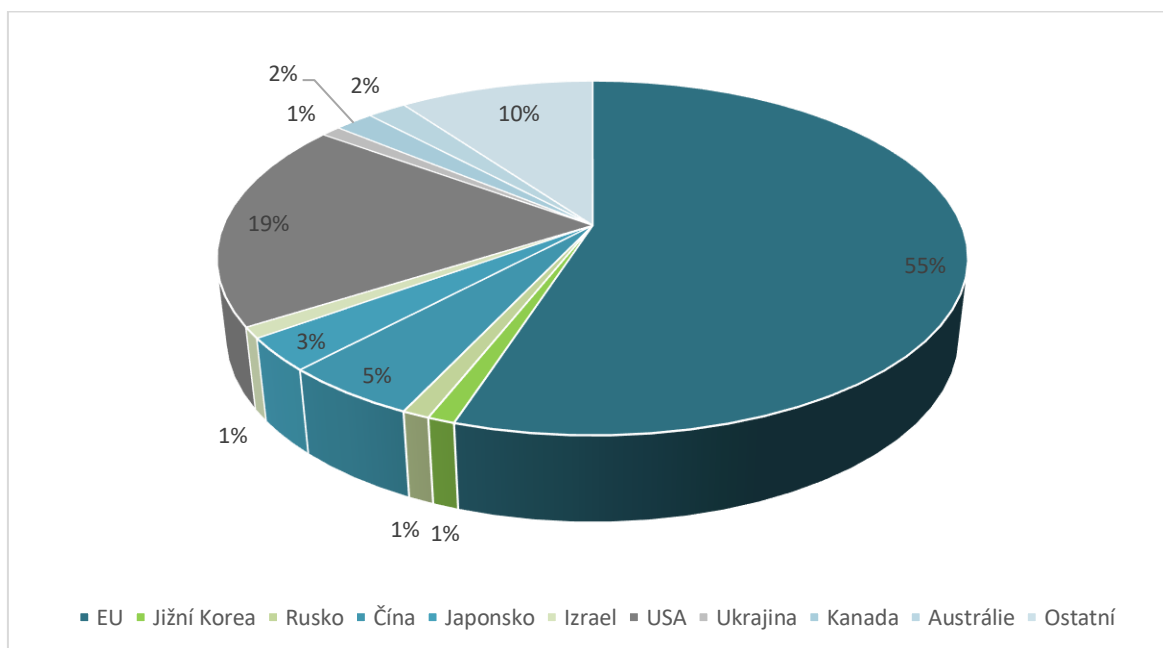
Pořadí	Země	Počet vyrobených automobilů
1	Čína	27 809 196
2	USA	11 314 705
3	Japonsko	9 728 528
4	Indie	5 174 645
5	Německo	5 120 409
6	Mexiko	4 100 525
7	Jižní Korea	4 028 834
8	Brazílie	2 879 809
9	Španělsko	2 819 565
10	Francie	2 270 000
11	Thajsko	2 167 694
12	Kanada	2 020 840
13	Rusko	1 767 674
14	Spojené království	1 604 328
15	Turecko	1 550 150

Zdroj: SMMT, 2019

Značkami, které ve Spojeném království vyrábějí největší objem svých vozů, jsou Jaguar, Landrover, Nissan, BMW, Honda a Toyota. Celkový obrat v automobilovém průmyslu Spojeného království za rok 2018 dosáhl 82 miliard liber. V automobilovém průmyslu je ve Spojeném království zaměstnáno více než 800 tisíc zaměstnanců. V roce 2018 bylo ve Spojeném království vyrobeno více než 1,6 milionu automobilů, z toho více než 1,2 milionu automobilů bylo exportováno. Hodnota exportovaných automobilů činila v roce 2018 přibližně 50 miliard EUR, což představuje 14 % britského exportu (SMMT, 2019).

Automobily vyrobené ve Spojeném království jsou exportovány celkem do 160 zemí světa. Nejdůležitější exportní trhy Spojeného království jsou zobrazeny v grafu na obrázku č. 7. Více než polovina exportovaných automobilů míří ze Spojeného království do zemí EU. Největšími evropskými exportními trhy Spojeného království jsou Německo, Itálie, Francie, Belgie, Španělsko a Turecko. Mimo evropské státy

patří k důležitým exportním teritoriím trh USA, který je s podílem 19 % druhým největším samostatným exportním trhem Spojeného království. Automobily ze Spojeného království jsou vyváženy i do asijských zemí, ze kterých má největší zastoupení Japonsko. Z rozložení počtu exportovaných vozů na různé světové trhy lze jednoznačně určit, že pro britský automobilový průmysl představují evropské země klíčová teritoria.



Zdroj: SMMT, 2019

Obr. 7 Podíl jednotlivých trhů na celkovém počtu automobilů exportovaných ze Spojeného království v roce 2018 (v %)

Přehled největších evropských výrobců automobilů ukazuje tabulka č. 3. Největším evropským výrobcem automobilů bylo v roce 2017 s počtem více než 6 milionů vyrobených vozů Německo. Spojené království zaujímalo v roce 2017 s více než 1,7 milionu vyrobených automobilů čtvrtou příčku za Španělskem a Francií. Stejného umístění mezi evropskými zeměmi dosáhlo Spojené království i v roce 2018, kdy bylo ve výrobě automobilů také na čtvrté pozici za Německem, Španělskem a Francií (viz tabulka č. 2). V kategorii výroby luxusních vozů se Spojené království nachází na druhém místě v žebříčku evropských států v počtu vyrobených vozů (na prvním místě s největším počtem vyrobených luxusních vozů se nachází Německo).

Tab. 3 Přehled 10 zemí s největším počtem vyrobených automobilů v Evropě v roce 2017

Pořadí	Země	Počet vyrobených automobilů
1	Německo	6 150 839
2	Španělsko	2 927 066
3	Francie	2 276 340
4	Spojené království	1 744 652
5	Česká republika	1 419 993
6	Itálie	1 085 443
7	Slovensko	949 365
8	Polsko	689 729
9	Maďarsko	472 107
10	Rumunsko	364 654

Zdroj: SMMT, 2019

Téměř všechny největší světové automobilky mají ve Spojeném království své zastoupení a společně produkují více než sedmdesát různých modelů. Investice do automobilového průmyslu Spojeného království ze strany největších světových automobilek byly sice po oznámení záměru Spojeného království opustit Evropskou unii zpomaleny, ale i přesto dochází k rozšiřování a modernizaci stávajících továren a k výstavbě nových.

V případě tvrdého brexitu bylo připraveno mnoho automobilových výrobců své závody přesunout mimo Spojené království. Většina automobilů vyrobených ve Spojeném království směřuje na evropský trh, proto bude konečné rozhodnutí světových automobilek o přesunu automobilové výroby ze Spojeného království záviset hlavně na podmínkách stanovených dohodou o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU po uplynutí přechodného období (Zastupitelský úřad ČR, 2020).

Do automobilového průmyslu patří neodmyslitelně kromě přímé výroby vozů také dodavatelé v rámci dodavatelských řetězců, kteří dodávají komponenty potřebné pro výrobu vozů. Počet dodavatelů v dodavatelských řetězcích automobilového průmyslu Spojeného království byl v roce 2018 více než 2 500 a tyto firmy zaměstnávaly celkem 82 tisíc zaměstnanců. Podmínky, které budou sjednány v dohodě o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU, mohou značným způsobem ovlivnit světový automobilový průmysl, protože v roce 2018 17 z 20 největších dodavatelů v automobilovém průmyslu pocházelo právě ze Spojeného království. Role britských dodavatelských řetězců je velmi

důležitá při výrobě automobilů v ostatních evropských zemích, protože více než 69 % komponentů určených pro automobilovou výrobu je exportováno do zemí Evropské unie (SMMT, 2019).

Pokud by tedy nastala situace, kdy by byly zavedeny obchodní bariéry mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií, mohlo by například dojít ke zdražení vstupů pro výrobu automobilů nebo ke zpoždování dodávek a následnému zastavování výroby v začátcích platnosti nových pravidel pro obchodování mezi Spojeným královstvím a EU.

3 Postavení automobilového průmyslu České republiky

Automobilový průmysl tvoří klíčovou část ekonomiky České republiky. V této kapitole jsou shrnuty základní makroekonomické údaje o České republice. Mezi ně patří vývoj reálného HDP a zahraničního obchodu České republiky včetně teritoriální a komoditní struktury zahraničního obchodu. Dále se tato kapitola věnuje automobilovému průmyslu České republiky a jeho významu z hlediska HDP České republiky a celkové zaměstnanosti.

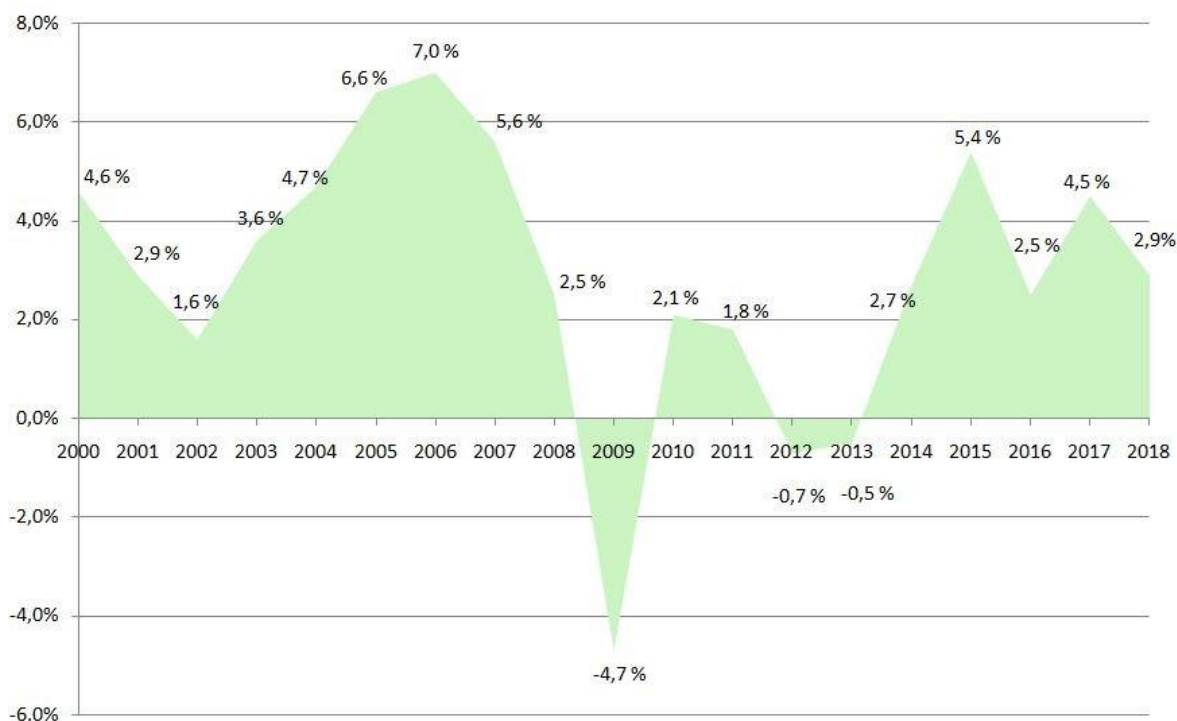
Podkapitola Automobilový průmysl České republiky je věnována zejména vývoji výroby vozidel v jednotlivých letech a popisu situace na českém automobilovém trhu. Další částí této kapitoly je podkapitola týkající se exportu a importu hotových automobilů a nejvýznamnějších exportních a importních teritorií z hlediska automobilového průmyslu. Poslední část této kapitoly je věnována dodavatelským řetězcům v automobilovém průmyslu, vysvětluje jejich význam a možné problémy, které se v dodavatelských řetězcích mohou vyskytnout v souvislosti s brexitem.

3.1 Základní charakteristika ekonomiky České republiky

Česká republika patřila v posledních letech k nejrychleji rostoucím ekonomikám v rámci EU. Její ekonomická úroveň se postupně přibližovala k průměru Evropské unie. V roce 2018 dosahoval HDP na obyvatele České republiky v přepočtu podle parity kupní síly 91 % průměru EU, což byla nejvyšší hodnota z nových členských zemí EU ve střední, východní a jihovýchodní Evropě. Na obrázku č. 8 je zachycen vývoj reálného HDP České republiky od roku 2000 do roku 2018. Z grafu je patrné, že po většinu sledovaného období reálný HDP České republiky rostl, výjimkou byl výrazný pokles v době globální finanční krize v roce 2009 a mírný pokles v období 2012-2013, kdy se ještě projevil některé negativní dozvuky krize. Od roku 2014 do roku 2018 procházela Česká republika obdobím výrazného ekonomického růstu, v roce 2019 pak postupně jeho tempo klesalo, za celý rok 2019 reálný HDP České republiky vzrostl o 2,4 %.

Na meziročním růstu HDP měly v letech 2014-2018 největší podíl zpracovatelský průmysl, konkrétně výroba motorových vozidel a elektrických přístrojů, dále obchod, doprava, skladování, ubytování a stravování. Výroba ve zpracovatelském průmyslu rostla mezi lety 2014 a 2018 meziročně o 3,3 až 6,9 %. Růst HDP České republiky byl v uvedeném období podpořen růstem domácí i zahraniční poptávky. Spotřební

výdaje domácností na zboží a služby vzrostly v roce 2018 o 2,2 %. Co se týče zahraničního obchodu, export vzrostl v roce 2018 o 5 % a import o 5,7 % (ČSÚ, 2019).



Zdroj: ČSÚ, 2020

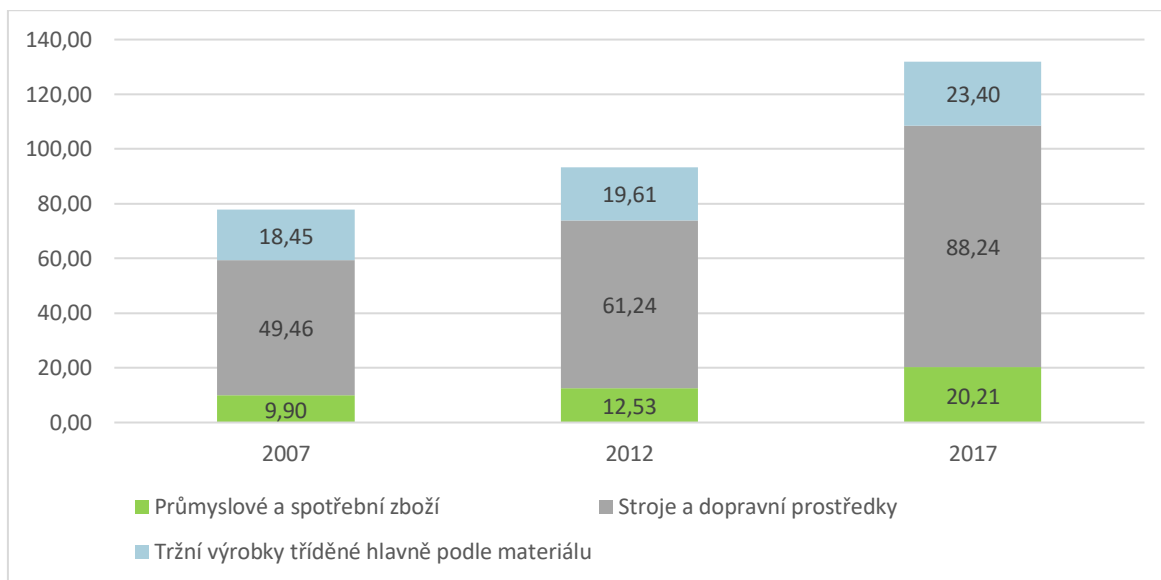
Obr. 8 Meziroční růst reálného HDP České republiky v letech 2000 až 2018 (v %)

Celková poptávka Spojeného království po hotových automobilech a jejich dílech tvořila v roce 2018 0,63 % HDP České republiky, což je největší podíl v rámci členských zemí EU (tato poptávka tvořila v Německu 0,55 % a na Slovensku 0,55 % HDP těchto zemí) (Unicredit Bank, 2018).

Zahraniční obchod je pro malou otevřenou ekonomiku, kterou je Česká republika, velmi důležitou oblastí. Komoditní struktura vývozu a dovozu České republiky je poměrně stabilní. V posledních deseti letech tvoří přes 80 % celkového vývozu České republiky tři hlavní skupiny komodit, a sice stroje a dopravní prostředky (57 %), tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu (15 %) a průmyslové a spotřební zboží (11 %) (Unicredit Bank, 2018).

Zastoupení výše zmíněných hlavních skupin komodit ve struktuře vývozu České republiky je zobrazeno na obrázku č. 9. Nejvyšší hodnoty, konkrétně 49 miliard EUR v roce 2007, 61 miliard EUR v roce 2012 a 88 miliard EUR v roce 2017, dosahovaly

exportované stroje a dopravní prostředky. Druhou nejvyšší hodnotu v rámci exportu České republiky tvořily v uvedených třech letech tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu a na třetím místě bylo průmyslové a spotřební zboží. Dalšími, méně významnými komoditami jsou v exportu České republiky chemikálie a příbuzné výrobky, živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky, minerální paliva a maziva aj.



Zdroj: ČSÚ, 2018

Obr. 9 Hlavní komodity podílející se na struktuře exportu ČR (v mld. EUR)

Teritoriální struktura zahraničního obchodu České republiky je velmi úzce orientována na země EU, se kterými probíhá naprostá většina výměny zboží. Hodnota vývozu a dovozu České republiky za rok 2018 v členění podle teritorií je uvedena v tabulce č. 4. Hodnota vývozu za rok 2018 dosáhla výše 171,72 miliardy EUR. Jak již bylo zmíněno, nejvýznamnějšími exportními teritorii pro Českou republiku jsou země EU. Více než 84 % celkového exportu České republiky míří do Evropské unie, konkrétně především do Německa, na Slovensko, do Polska, Francie a Rakouska. Nejvyšší hodnoty exportu do zemí mimo EU byly zaznamenány do Ruska (3,5 mld. EUR) a Číny (2,19 mld. EUR).

Dovoz do České republiky za rok 2018 dosáhl hodnoty 156,85 miliardy EUR. Z toho více než 64 % v celkové hodnotě přes 100 miliard EUR bylo dovezeno ze zemí EU. Nejvýznamnějšími dovozními partnery České republiky jsou v rámci EU Německo, Polsko, Slovensko, Francie a Rakousko. Celková hodnota dovozu ze zemí mimo EU přesáhla v roce 2018 55 miliard EUR. Nejvýznamnějším dovozním partnerem

ze zemí mimo EU byla pro Českou republiku Čína s hodnotou dovozu přesahující v roce 2018 22 miliard EUR.

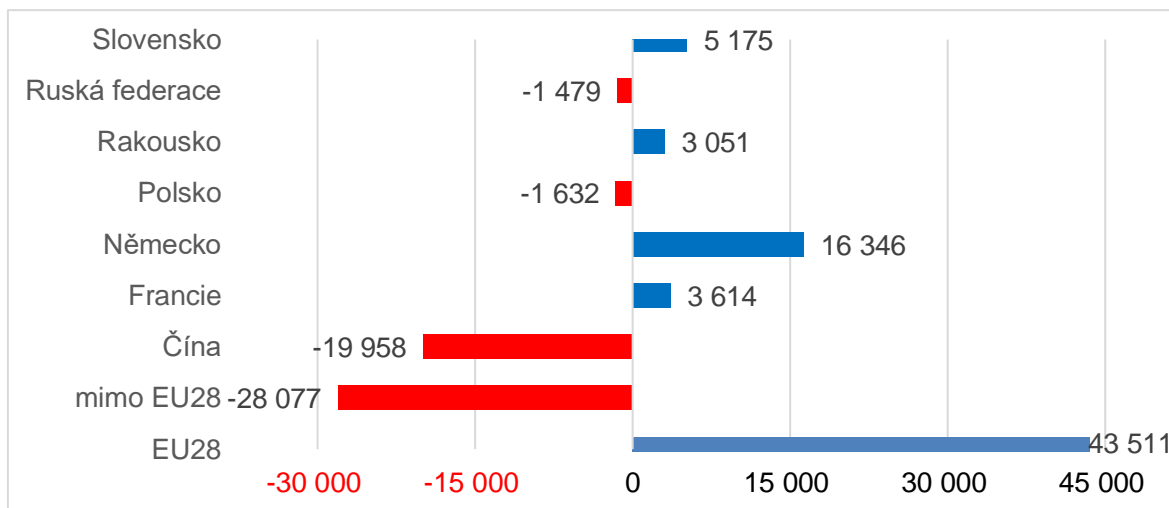
Tab. 4 Teritoriální struktura zahraničního obchodu České republiky v roce 2018 (v mil. EUR)

	Vývoz	Dovoz
Celkem	171 716	156 852
EU-28	144 491	100 980
mimo EU-28	27 111	55 188
Německo	55 617	39 271
Slovensko	12 978	7 804
Polsko	10 392	12 024
Francie	8 715	5 101
Rakousko	7 654	4 603
Rusko	3 495	4 975
Čína	2 189	22 148

Zdroj: ČSÚ, 2019

Celková bilance zahraničního obchodu České republiky je dlouhodobě přebytková, v roce 2018 dosáhla hodnoty téměř 15 miliard EUR. Přehled přebytků a deficitů obchodní bilance ČR s jednotlivými zeměmi nebo skupinami zemí je zachycen na obrázku č. 10. Se zeměmi EU jako celkem dosahuje Česká republika dlouhodobě přebytku obchodní bilance, v roce 2018 měl tento přebytek výši 43 511 milionů EUR, což znamená, že hodnota vývozu do zemí EU byla o 43 511 milionů EUR vyšší než hodnota dovozu z těchto zemí.

Se zeměmi mimo EU dosahuje Česká republika dlouhodobě celkového deficitu obchodní bilance, v roce 2018 dosáhl tento deficit 28 077 milionů EUR. Co se týká jednotlivých zemí, má Česká republika přebytek obchodní bilance mimo jiné s Německem, Slovenskem, Rakouskem a Francií. Nejvyšší deficit obchodní bilance má Česká republika s Čínou. Tento deficit činil v roce 2018 téměř 20 miliard EUR. Země EU, se kterou má Česká republika deficit obchodní bilance, je například Polsko.



Zdroj: ČSÚ, 2019

Obr. 10 Přebytky a deficity obchodní bilance ČR s různými teritorii v roce 2018 (v mil. EUR)

Mezi exportní teritoria České republiky, kde došlo v roce 2019 k poklesu vývozu, patří Spojené království, Itálie, Švédsko a Turecko. K poklesu exportu do těchto zemí došlo především z důvodu obav ohledně brexitu a jeho budoucích důsledků a z důvodu ekonomických problémů Itálie a Turecka. Růst zaznamenal český export do Ruska, USA, Japonska a Švýcarska (BusinessInfo, 2019).

3.2 Význam automobilového průmyslu pro Českou republiku

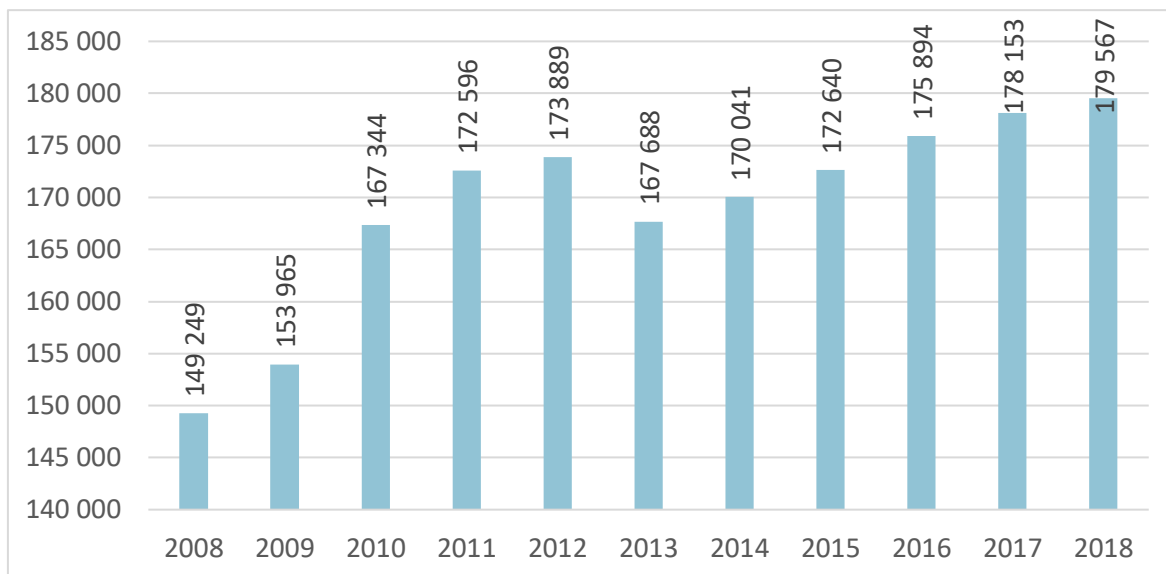
Automobilový průmysl je pro českou ekonomiku strategickým a klíčovým odvětvím. Automobilový průmysl tvoří více než jednu desetinu českého HDP. Vedle důležitosti tohoto odvětví z hlediska HDP je pro Českou republiku automobilový průmysl strategický také z hlediska zaměstnanosti, protože je zde přímo zaměstnáno více než 150 000 zaměstnanců (CzechInvest, 2018).

Podíl automobilového průmyslu na průmyslové výrobě České republiky je 25 %. Automobilový průmysl představuje klíčové odvětví i pro zahraniční obchod České republiky, protože jeho podíl na českém exportu je více než 24 %. Automobilový průmysl je obecně velmi rychle se vyvíjející odvětví, které disponuje nejmodernějšími technologiemi, proto často bývá i strategickým investorem do vědy a výzkumu. V České republice plyne do vědy a výzkumu v tomto odvětví ročně více než 294 milionů EUR (CzechInvest, 2018).

Český průmysl celkově zaměstnával v roce 2017 o 100 tisíc zaměstnanců více než v roce 2010. Přidaná hodnota českého průmyslu celkem vzrostla v roce 2017 o více než třetinu ve srovnání s rokem 2010. Nejvýznamnějším odvětvím českého průmyslu je zpracovatelský průmysl, kde dominuje hlavně výroba motorových vozidel. Přidaná hodnota, kterou vyprodukovaly české průmyslové podniky, dosáhla v roce 2017 46 miliard EUR. Přidaná hodnota podniků ve zpracovatelském průmyslu dosáhla v roce 2017 38 miliard EUR, což představuje 83 % celkové přidané hodnoty vytvořené v českém průmyslu. Celkový počet zaměstnanců v průmyslových podnicích v České republice dosáhl v roce 2017 1,265 milionu, přičemž ve zpracovatelském průmyslu bylo zaměstnáno 1,16 milionu lidí, což je více než 92 % celkové zaměstnanosti v českém průmyslu. Celkové tržby ve zpracovatelském průmyslu dosáhly v roce 2017 hodnoty 172 miliard EUR (ČSÚ, 2019).

Podíl zpracovatelského průmyslu na celkové přidané hodnotě v České republice patří k nejvyšším mezi členskými státy EU. Podíl zpracovatelského průmyslu na celkové přidané hodnotě v České republice dosáhl v roce 2018 25 %. Vyšší podíl zpracovatelského průmyslu na přidané hodnotě má v EU pouze Irsko. Za Českou republikou se ze států EU umístily Slovinsko, Německo, Maďarsko, Slovensko a Polsko. Průměrný podíl zpracovatelského průmyslu na celkové přidané hodnotě v zemích EU činí 16,3 % (MPO ČR, 2019).

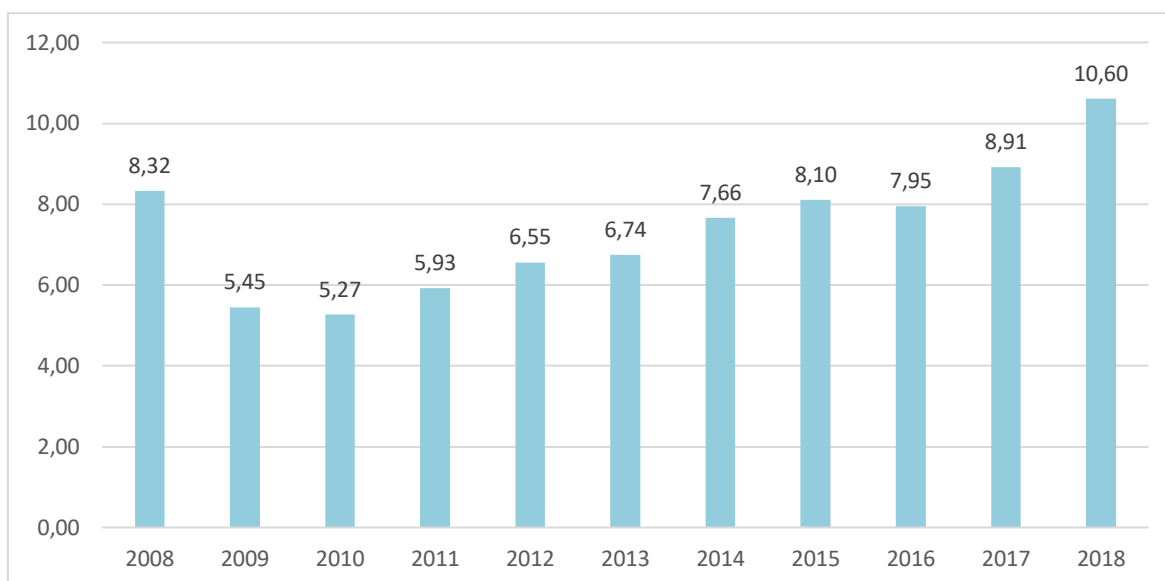
Celkový počet podniků v českém zpracovatelském průmyslu dosáhl v roce 2018 téměř 180 tisíc. Vývoj počtu podniků v tomto odvětví je zobrazen na obrázku č. 11. V roce 2008 dosahoval počet podniků v českém zpracovatelském průmyslu necelých 150 tisíc. Ke skokovému nárůstu došlo v roce 2010, kdy došlo meziročně k nárůstu počtu podniků ve zpracovatelském průmyslu ČR o devět procent. Počet subjektů ve zpracovatelském průmyslu ČR rostl i v období hospodářské recese po finanční krizi z roku 2008, kdy došlo k zániku některých podniků. Počet nově vzniklých podniků byl ale v této době vyšší, protože recese umožnila změnu struktury zpracovatelského průmyslu a tím došlo k vytvoření nových příležitostí. V roce 2018 tvořily více než 92 % podniků ve zpracovatelském průmyslu ČR mikropodniky, malé a střední podniky měly podíl 6,6 % na celkovém počtu subjektů ve zpracovatelském průmyslu a velké podniky měly podíl pouze 0,5 % (MPO ČR, 2019).



Zdroj: MPO ČR, 2019

Obr. 11 Počet podniků ve zpracovatelském průmyslu ČR v letech 2008 až 2018

Na obrázku č. 12 je zobrazena úroveň investic do hmotného a nehmotného majetku v rámci zpracovatelského průmyslu ČR. Z údajů je patrné, že výrazný pokles investic byl zaznamenán v letech 2009 a 2010, kdy ekonomika procházela recesí, která byla způsobena světovou finanční krizí v roce 2008. Od roku 2011 investice ve zpracovatelském průmyslu stabilně rostly. Hodnota investic z roku 2008 byla překonána až v roce 2017, kdy investice ve zpracovatelském průmyslu dosáhly téměř 9 miliard EUR. V roce 2018 činily investice ve zpracovatelském průmyslu necelých 11 miliard EUR. Naprostá většina těchto investic byla uskutečněna v odvětví výroby motorových vozidel. Podíl investic právě v tomto odvětví zpracovatelského průmyslu je dlouhodobě nejvyšší z důvodu nutnosti investic do nejnovějších výrobních technologií a v posledních letech z důvodu nutnosti investic do vývoje souvisejícího s elektromobilitou (MPO ČR, 2019).



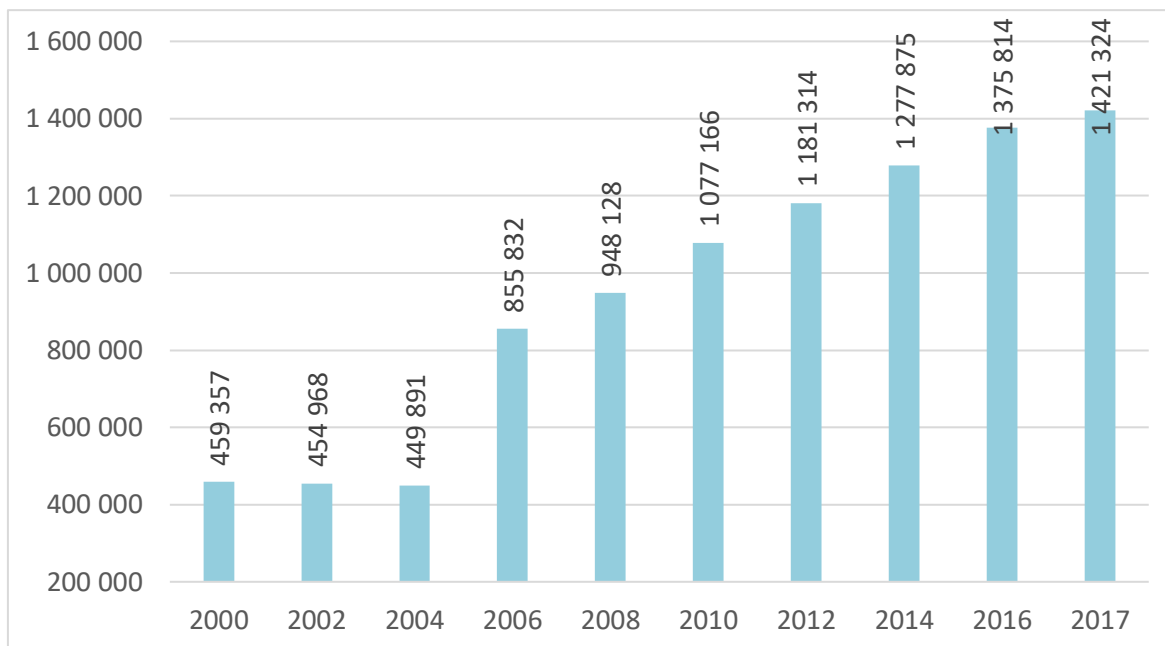
Zdroj: MPO ČR, 2019

Obr. 12 Investice ve zpracovatelském průmyslu ČR v letech 2008 až 2018 (v mld. EUR)

3.3 Automobilový průmysl České republiky

Význam automobilového průmyslu pro českou ekonomiku byl shrnut v předchozí kapitole. V této kapitole je automobilový průmysl zkoumán především z hlediska vývoje výroby automobilů v České republice a z hlediska postavení automobilových značek na českém automobilovém trhu.

Vývoj počtu vyrobených automobilů v České republice je zachycen na obrázku č. 13. V letech 2000 až 2004 se pohyboval celkový počet vyrobených automobilů kolem 450 tisíc za rok. V roce 2006 se počet vyrobených vozů v České republice oproti předchozím letům téměř zdvojnásobil. Celkový počet vyrobených automobilů za rok překročil 1 milion kusů poprvé v roce 2010. Výroba automobilů v České republice i v dalších letech rostla. V roce 2017 již bylo vyrobeno více než 1,4 milionu automobilů.



Zdroj: CzechInvest, 2018

Obr. 13 Počet vyrobených vozů v ČR v letech 2000 až 2017

Nejvýznamnější výrobci automobilů, kteří působí v České republice, jsou ŠKODA AUTO, Hyundai a TPCA (sdružuje značky Toyota, Peugeot a Citroën). Dlouhodobě největší podíl na českém automobilovém trhu zaujímá společnost ŠKODA AUTO a.s., která v roce 2017 dosáhla podílu 60,7 %, což představovalo více než 858 tisíc vyrobených vozů. Druhou nejvýznamnější automobilkou v České republice je Hyundai, který v roce 2017 dosáhl podílu na trhu 25 % a 356 700 vyrobených vozů. Třetí příčka v tomto žebříčku patří automobilce TPCA, která dosáhla podílu na trhu 14 %, což představuje téměř 200 000 vyrobených vozů.

Tab. 5 Přehled nejvýznamnějších výrobců automobilů v České republice v roce 2017

	Podíl na trhu	Počet vyrobených vozů
ŠKODA AUTO	60,7 %	858 103
Hyundai	25,2 %	356 700
TPCA	14,1 %	199 078

Zdroj: AutoSAP, 2018

V roce 2018 výroba automobilů v České republice ve srovnání s rokem 2017 stagnovala. Meziročně byl zaznamenán růst pouze u automobilky ŠKODA AUTO a.s., který byl dle odhadů podpořen hlavně modely Karoq a Kodiaq. Tyto modely spadají do skupiny automobilů SUV, po kterých je na trhu v posledních letech

stoupající poptávka. Je odhadováno, že výroba tohoto typu automobilů bude pro Českou republiku klíčová. Popularita těchto vozů mezi zákazníky stoupá bez ohledu na fázi hospodářského cyklu (Investiční web, 2018).

Přehled vývoje důležitých indikátorů automobilového průmyslu České republiky včetně predikce do roku 2022 je zachycen v tabulce č. 6. Z tabulky je zřejmé, že nejvyšší růst ve sledovaných letech zaznamenala výroba automobilů v roce 2016, a to konkrétně o 8,1 %. V roce 2017 pokleslo tempo růstu výroby automobilů na 5,2 %. V roce 2018 růst výroby automobilů činil 3 %. Z důvodu poklesu poptávky v EU a USA se pro roky 2019 a 2020 očekával pokles výroby automobilů v České republice. Pokles výroby automobilů v roce 2020 však bude zřejmě vyšší než podle původních předpokladů z důvodu omezování výroby v důsledku celosvětového rozšíření koronavirové pandemie.

Tab. 6 Vývoj indikátorů automobilového průmyslu České republiky v letech 2015 až 2022 (v %)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Růst výroby automobilů	-0,5	8,1	5,2	3,0	-2,9	-2,7	6,4	1,2
Růst celkové produkce automobilového průmyslu	12,1	11,8	9,6	4,0	0,5	1,1	8,4	7,8
Růst automobilových exportů	11,0	9,5	8,1	6,9	5,8	6,9	8,6	10,2

Zdroj: Investiční web, 2018

3.4 Export a import vyrobených vozů

Automobilový průmysl má v České republice důležité postavení zejména díky dlouholeté tradici automobilky ŠKODA AUTO a.s. Díky strategické poloze České republiky ve střední Evropě lze pohodlně získat přístup na trhy členských států EU s téměř 450 miliony obyvatel. Zahraniční obchod v automobilovém průmyslu, zejména export hotových automobilů, proto patří mezi klíčové oblasti českého zahraničního obchodu.

Vývoz automobilů tvoří většinu hodnoty českého vývozu. Vývoz automobilů z České republiky v roce 2019 nepatrně poklesl mimo jiné kvůli nejistotě ohledně odchodu Spojeného království z EU a následného dojednání podmínek vzájemných vztahů obou stran. Dalším důvodem poklesu vývozu automobilů bylo nasycení světových trhů a obchodní války ve světě (BusinessInfo, 2019).

Jak již bylo řečeno, nejvýznamnějšími obchodními partnery jsou pro Českou republiku země EU, a to i v oblasti vývozu automobilů. Největší podíl automobilů, které byly v roce 2017 vyvezeny z České republiky, směřoval do Německa, kam byly v tomto roce vyvezeny automobily v hodnotě 11 miliard EUR. Na druhém místě se v roce 2017 umístilo Spojené království, kam byly z České republiky vyvezeny automobily v hodnotě 2,43 miliardy EUR. Na třetí příčce se umístila Francie, do níž v roce 2017 z České republiky směřovaly automobily v hodnotě 2,2 miliardy EUR (Info, 2018).

3.5 Dodavatelské řetězce v automobilovém průmyslu

Automobilový průmysl představuje ve 21. století provázaný komplex automobilek a dílčích dodavatelských subjektů, které zajišťují jednotlivé komponenty nutné k výrobě automobilů. Na dodavatelské řetězce v automobilovém průmyslu je možné pohlížet ze dvou hlavních pohledů. Prvním pohledem jsou dodavatelé zajišťující výrobní materiál pro automobilové závody. Tyto dodavatele lze rozdělit na přímé dodavatele, kteří dodávají hotové díly přímo do automobilek, a subdodavatele, kteří dodávají komponenty pro zhotovení dílu u dodavatele. Druhým pohledem na dodavatelské řetězce v automobilovém průmyslu je distribuce již hotových vozů. Případná omezení volného pohybu osob, zboží a služeb v dohodě o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU by výrazným způsobem ovlivnila dodavatelské řetězce nejen v České republice, ale v celé EU.

V současné době se snaží automobilky držet nejnižší možnou zásobu materiálu, proto hojně využívají dodávek JIS nebo JIT. Způsobem dodání materiálu JIS, popř. JIT mohou automobilky nejen držet nižší úroveň zásob, ale také šetřit na nákladech na skladování s tím souvisejících. Principy JIS, popř. JIT spočívají v tom, že výrobní materiál je dodáván přímo k montážní lince bez nutnosti skladování. Tento způsob dodávky je náročný na dobrou spolupráci automobilky a konkrétního dodavatele a zároveň na správné načasování dodávek tak, aby materiál nechyběl, popř. se v automobilce nehromadil. Pro zajištění dodávek dle principů JIS nebo JIT zřizují dodavatelé nedaleko výrobních závodů automobilek průmyslové zóny, odkud je pak materiál připraven k distribuci.

Hlavním cílem distribuce je dopravit hotové automobily jejich zákazníkům. Subjekty v automobilovém průmyslu musí disponovat kvalitními distribučními kanály, které

zahrnují především optimální počet skladů a jejich alokaci. V souvislosti s distribucí hotových vozů vznikají tzv. logistická centra, kde lze například provádět individualizovanou montáž nad rámec montáže u výrobce vozu nebo drobné opravy. Tato centra se nacházejí u velkých námořních přístavů a u míst, kde je vysoce koncentrovaná poptávka, a umožňují distribuci hotových automobilů ke smluvním prodejcům v České republice do 48 hodin (Pernica, 2005).

Dodavatelské řetězce v automobilovém průmyslu České republiky představují klíčovou součást výroby automobilů. Na jednoho zaměstnance pracujícího přímo ve výrobě automobilů připadali v roce 2018 dva zaměstnanci, kteří pracují v dodavatelských firmách a vyrábějí dílčí komponenty potřebné k výrobě automobilů. Dodavatelé a subdodavatelé nejvýznamnějších českých automobilek vyprodukovali společně tržby ve výši 44,5 % z celkových tržeb v českém automobilovém průmyslu (One industry, 2018).

Pokud by došlo k zavedení hraničních kontrol zboží, které by plynulo do EU a konkrétně do ČR ze Spojeného království, mohlo by docházet ke zpoždování dodávek materiálu a tím k ohrožování výroby v automobilovém nebo jiném zpracovatelském průmyslu.

4 Vliv brexitu na ekonomický vývoj a zahraniční obchod České republiky v porovnání s jinými členskými státy EU

Spojené království vystoupilo z EU oficiálně dne 31. ledna 2020. Od 1. února 2020 začalo plynout přechodné období, které slouží k tomu, aby byla poskytnuta dostatečně dlouhá lhůta pro vyjednání nových pravidel pro budoucí vztahy. Hlavním výstupem na konci přechodného období bude dohoda o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU, která bude upravovat vztahy ve všech klíčových oblastech, zejména v oblastech práv občanů, vyrovnání finančních závazků mezi oběma stranami, celního řízení, správy a institucionálního základu budoucích vztahů. Podmínky sjednané v dohodě o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU začnou platit po uplynutí přechodného období (Vláda ČR, 2019).

Odchod Spojeného království z EU zasáhne do určité míry všechny státy EU, některé však více než jiné. Mezinárodní obchod je dnes klíčovou součástí každé vyspělé ekonomiky a ne jinak tomu je i v EU. Pro každou zemi je důležité, aby byli její obchodní partneři dlouhodobě stabilní a aby byly vzájemné obchodní vztahy založeny na předem domluvených pravidlech.

4.1 Vliv brexitu na ekonomický vývoj a zahraniční obchod České republiky

Spojené království patří vedle Německa, Slovenska, Polska, Francie a Rakouska dlouhodobě mezi šest nejvýznamnějších exportních teritorií České republiky. Obchodní bilance České republiky se Spojeným královstvím je přebytková, což znamená, že český export do Spojeného království přesahuje import České republiky ze Spojeného království. Přebytek obchodní bilance se Spojeným královstvím je tak vysoký, že pokrývá jednu třetinu deficitu obchodní bilance České republiky s Čínou. Česká republika byla v roce 2018 pro Spojené království 21. největším importním trhem a 29. největším exportním trhem. Obrat vzájemného obchodu těchto dvou zemí se od roku 2000 více než ztrojnásobil. Nejvýznamnějšími exportními položkami ve vzájemném obchodu byly v roce 2018 motorová a jiná vozidla, mechanické přístroje jako například kotle a reaktory, elektronické přístroje, výrobky ze železa nebo oceli, hračky, kaučuk atd. (Zastupitelský úřad ČR, 2020).

V tabulce č. 7 je zachycen vývoj zahraničního obchodu České republiky se Spojeným královstvím od roku 2014. Nárůst českého exportu do Spojeného království je zřejmý v roce 2015, od té doby zaznamenal pouze nepatrné výkyvy. Hodnota českého importu ze Spojeného království rostla v letech 2015 až 2017, avšak v roce 2018 výrazně klesla. Přebytek zahraničního obchodu České republiky se Spojeným královstvím v roce 2015 vzrostl, v letech 2016 a 2017 klesal, ale v roce 2018 opět vzrostl. Pro doplnění je vhodné uvést, že do roku 2001 byla obchodní bilance České republiky se Spojeným královstvím záporná, tedy český import ze Spojeného království převyšoval český export do Spojeného království.

Tab. 7 Zahraniční obchod České republiky se Spojeným královstvím v letech 2014 až 2018 (v mld. EUR)

	2014	2015	2016	2017	2018
Vývoz	6,75	7,61	7,61	7,63	7,51
Dovoz	2,50	2,70	3,42	3,63	3,05
Obrat	9,25	10,31	11,03	11,26	10,56
Saldo	4,25	4,90	4,19	4,01	4,46

Zdroj: ČSÚ, 2020

Stav přímých investic Spojeného království v České republice ke konci roku 2017 je zobrazen v tabulce č. 8. K 31. prosinci 2017 činil stav přímých investic Spojeného království v ČR 3,31 miliardy EUR. Největší část z nich představovaly investice do základního kapitálu firem, které dosáhly téměř 2 miliard EUR. Reinvestované zisky britských společností v ČR dosáhly téměř 1 miliardy EUR. Stav přímých investic ze Spojeného království je v České republice jedenáctý největší v porovnání se stavem přímých investic dalších zemí v ČR. Některé britské společnosti (např. Marks & Spencer) mají v ČR své centrální pobočky pro střední Evropu a zaměstnávají dohromady více než 65 tisíc lidí (ČNB, 2019).

Tab. 8 Stav přímých investic Spojeného království v ČR k 31. 12. 2017 (v mld. EUR)

	Základní kapitál	Reinvestovaný zisk	Ostatní kapitál	Celkem
Přímé investice	1,96	0,97	0,15	3,31

Zdroj: ČNB, 2019

Tabulka č. 9 zobrazuje stav přímých investic plynoucích z České republiky do Spojeného království k 31. prosinci 2017. Největší část z nich mířila do základního kapitálu firem, ke konci roku 2017 to bylo 33,59 milionu EUR. Výše reinvestovaného

zisku byla ke konci roku 2017 spíše zanedbatelná a činila 3,42 milionu EUR. Ostatní kapitál plynoucí z České republiky do Spojeného království představoval 12,49 milionu EUR. Při porovnání stavu přímých investic České republiky ve Spojeném království a naopak přímých investic Spojeného království v České republice lze říci, že Spojené království je z hlediska přímých investic pro Českou republiku mnohem významnějším investičním partnerem, než je tomu naopak.

Tab. 9 Stav přímých investic ČR ve Spojeném království k 31. 12. 2017 (v mil. EUR)

	Základní kapitál	Reinvestovaný zisk	Ostatní kapitál	Celkem
Přímé investice	33,59	3,42	12,49	49,50

Zdroj: ČNB, 2019

Ekonomické a obchodní vztahy mezi Spojeným královstvím a Českou republikou jsou založeny na základních smlouvách, které upravují důležité body ve vzájemných vztazích obou zemí. Mezi tyto smlouvy patří především Smlouva o zamezení dvojímu zdanění u daně z příjmu a z kapitálových zisků (je platná od 20. prosince 1991), Dohoda o vzájemné podpoře a ochraně investic (je platná od 26. října 1992) a zakládající smlouvy EU (pro ČR platí od vstupu do EU, tedy od 1. května 2004) (Ministerstvo zahraničních věcí ČR, 2020).

V současné době se Spojené království nachází v tzv. přechodném období, které slouží především k dojednání nové smluvní úpravy budoucích vztahů mezi Spojeným královstvím a EU. V přechodném období je Spojené království i nadále součástí celní unie EU, ve které je pro úpravu obchodních vztahů mezi členskými státy uplatňován společný celní sazebník (TARIC). Prozatímní členství v celní unii EU zaručuje vzájemný obchod se zbožím bez celního zatížení pro Spojené království i členské státy EU, neexistenci celních hranic a množstevních omezení. Po uplynutí přechodného období budou cla a jiné překážky volného obchodu upraveny dohodou o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU.

Česká republika bude ovlivněna odchodem Spojeného království z EU mimo jiné v těch oblastech vzájemného obchodu, ve kterých Česká republika dováží nebo vyváží zboží výhradně z nebo do Spojeného království. Česká republika dováží výhradně ze Spojeného království chlazené živočišné produkty (např. skopové maso, tresky atd.). Výhradně vyváženy z České republiky do Spojeného království

jsou například letadlové pneumatiky, určité druhy plechových výrobků nebo určité druhy hliníkových rud. Tyto dovozní a vývozní položky jsou však pro obchod České republiky objemově spíše méně významné. Jedná se o položky obchodu v objemu statisíců eur ročně (Vláda ČR, 2019).

Jiné produkty jsou však ve vzájemném obchodu České republiky a Spojeného království objemově významnější. Mezi tyto produkty lze zařadit například dusičnan stříbrný. 90 % veškerého dusičnanu stříbrného dovezeného do České republiky bylo v roce 2017 dovezeno právě ze Spojeného království. Hodnota dusičnanu stříbrného dovezeného v roce 2017 ze Spojeného království do České republiky činila 18 milionů EUR. Dalším takovým produktem jsou například mechanické lopaty a rypadla. Hodnota dovozu tohoto typu výrobku ze Spojeného království do České republiky dosáhla v roce 2017 13,6 milionu EUR (Vláda ČR, 2019).

Dalším typem produktu, u něhož existují významné obchodní vazby mezi Českou republikou a Spojeným královstvím, jsou procesory a regulátory. Hodnota dovozu tohoto typu produktu ze Spojeného království do České republiky dosáhla v roce 2017 871 milionů EUR a činila 38 % celkového dovozu tohoto typu produktu do České republiky. Kdyby byla na výše uvedené produkty po konci přechodného období uvalena cla, mohlo by to pro mnohé firmy a odběratele znamenat nutnost najít si nového obchodního partnera (Vláda ČR, 2019).

Odchod Spojeného království ovlivní Českou republiku a další členské země Evropské unie i z hlediska společného rozpočtu EU. Z rozpočtu EU je financována mimo jiné kohezní politika neboli politika soudržnosti, jejímž hlavním cílem je zmenšování rozdílů mezi bohatšími a chudšími regiony Evropské unie. Výše částky, kterou příslušný stát může pro rozvoj regionu čerpat, je stanovena podle základních charakteristik země a regionu, mezi které lze zařadit například míru nezaměstnanosti, stupeň ekonomické vyspělosti nebo zdravotní stav obyvatelstva (Euractiv, 2017).

Finanční prostředky kohezní politiky Evropské unie plynou z pěti základních strukturálních a investičních fondů. V současné době se z rozpočtu EU čerpají finanční prostředky určené pro víceletý finanční rámec na období 2014 až 2020. Pro budoucí víceletý finanční rámec EU na období 2021 až 2027 bude muset být zohledněn odchod Spojeného království z Evropské unie (Euractiv, 2017).

Česká republika má ve víceletém finančním rámci na období 2014 až 2020 z rozpočtu EU k dispozici celkovou částku maximálně 27,8 miliardy EUR. Lze očekávat, že tato částka bude po brexitu v novém víceletém finančním rámci EU na období 2021 až 2027 nižší. Spojené království totiž přispívalo do rozpočtu Evropské unie významnou částkou. V roce 2015 činila tato částka 18 miliard EUR, v roce 2019 více než 17 miliard EUR. Příspěvky Spojeného království do rozpočtu EU plynou i v průběhu přechodného období. Konec přechodného období však bude znamenat podle současné pozice Spojeného království i konec jeho příspěvků do společného rozpočtu EU (Euractiv, 2017).

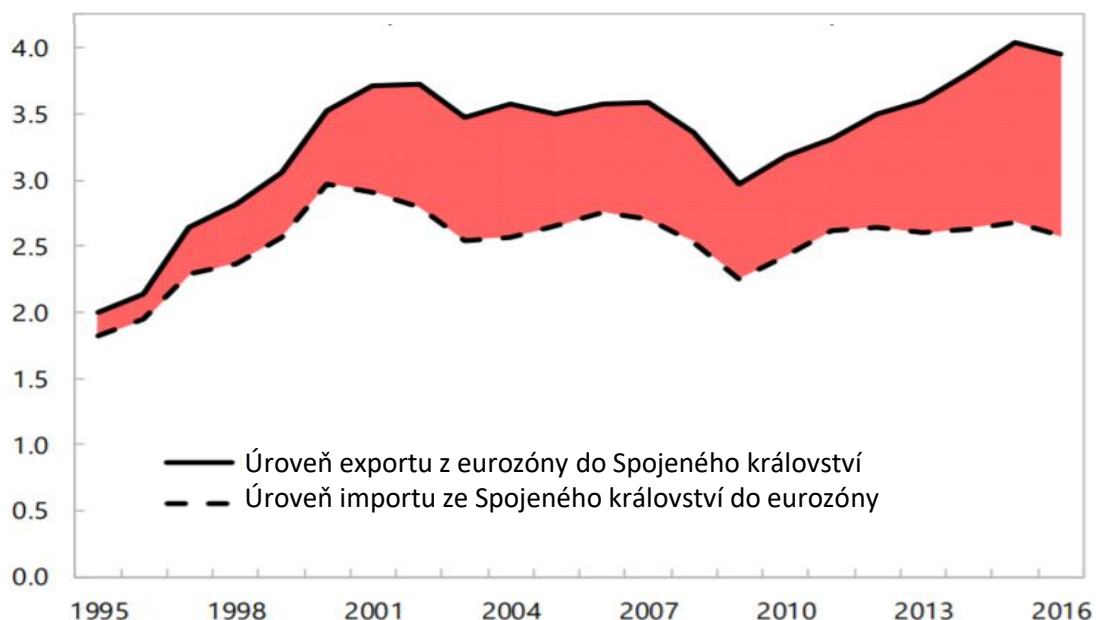
Odchod Spojeného království z Evropské unie tedy znamená také odchod jednoho z největších plátců do rozpočtu EU. Brexit proto také ovlivní podmínky pro čerpání prostředků z fondů Evropské unie, což může znamenat, že po vytvoření nových podmínek čerpání prostředků z evropských fondů budou mít některé země nárok na nižší částky, než tomu bylo dosud. Mezi takové země lze zařadit i Českou republiku, která po odchodu Spojeného království z Evropské unie zbohatne v porovnání s průměrem EU „uměle“ (díky statistickému efektu) o přibližně 5 až 6 %. V důsledku brexitu proto může Česká republika přijít o 20 až 25 % prostředků kohezní politiky Evropské unie (Euractiv, 2017).

Vyjednávání o víceletém finančním rámci EU na období 2021 až 2027 a o budoucí podobě kohezní politiky navíc ovlivní zásadním způsobem kromě brexitu také šíření koronavirové pandemie ve státech Evropské unie. Z důvodu koronavirové pandemie došlo k výraznému narušení ekonomik jednotlivých členských států i ekonomiky celé Evropské unie. Stejně jako v případě finanční a ekonomické krize v letech 2008 a 2009, kdy prostředky kohezní politiky pomohly zmírnit důsledky této krize pro jednotlivé členské státy, by měla být tato politika i nyní důležitým nástrojem obnovy ekonomiky Evropské unie.

4.2 Vliv brexitu na ekonomický vývoj a zahraniční obchod ostatních členských států EU

Spojené království je v současné době důležitým obchodním partnerem mnoha evropských zemí. Na obrázku č. 14 jsou zachyceny úrovně importu a exportu eurozóny z nebo do Spojeného království. Eurozóna má se Spojeným královstvím kladnou obchodní bilanci, což znamená, že úroveň exportu z eurozóny do

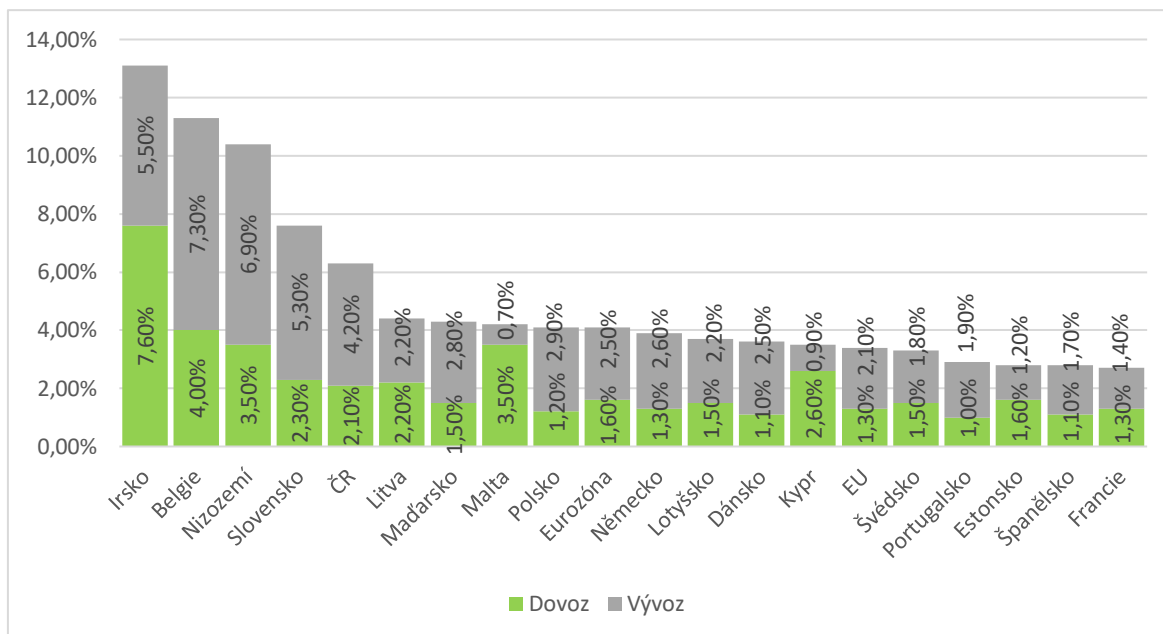
Spojeného království je dlouhodobě vyšší než úroveň importu ze Spojeného království do eurozóny. Přebytek obchodní bilance eurozóny se Spojeným královstvím se od roku 1995 neustále zvyšuje. Výjimkou bylo období finanční a ekonomické krize v letech 2008 a 2009, kdy byl zaznamenán pokles tohoto přebytku.



Zdroj: MMF, 2018

Obr. 14 Export a import mezi eurozónou a Spojeným královstvím v letech 1995 až 2016 (v % HDP eurozóny)

Jednotlivé země EU však nemají se Spojeným královstvím stejně intenzivní obchodní vazby. Přehled obchodních vztahů s vybranými státy EU je zobrazen na obrázku č. 15. Z přehledu je zřejmé, že největší obchodní závislost na Spojeném království má jeho přímý soused Irsko. Druhou a třetí největší obchodní závislost na Spojeném království má Belgie a Nizozemsko. Česká republika se v tomto porovnání nachází na pátém místě za Slovenskem. Vývoz ČR do Spojeného království představuje 4,2 % HDP České republiky, dovoz ČR ze Spojeného království pak 2,1 % HDP České republiky.



Zdroj: Vláda ČR, 2019

Obr. 15 Podíl Spojeného království na vývozu a dovozu vybraných členských států EU v roce 2017 (v % HDP jednotlivých států)

Spojené království je pátým až šestým nejvýznamnějším obchodním partnerem České republiky. Česká republika do Spojeného království vyveze přibližně čtyři až pět procent ze svého celkového vývozu. Naprostou většinu exportu z České republiky do Spojeného království tvoří produkty zpracovatelského průmyslu a z nich především motorová vozidla.

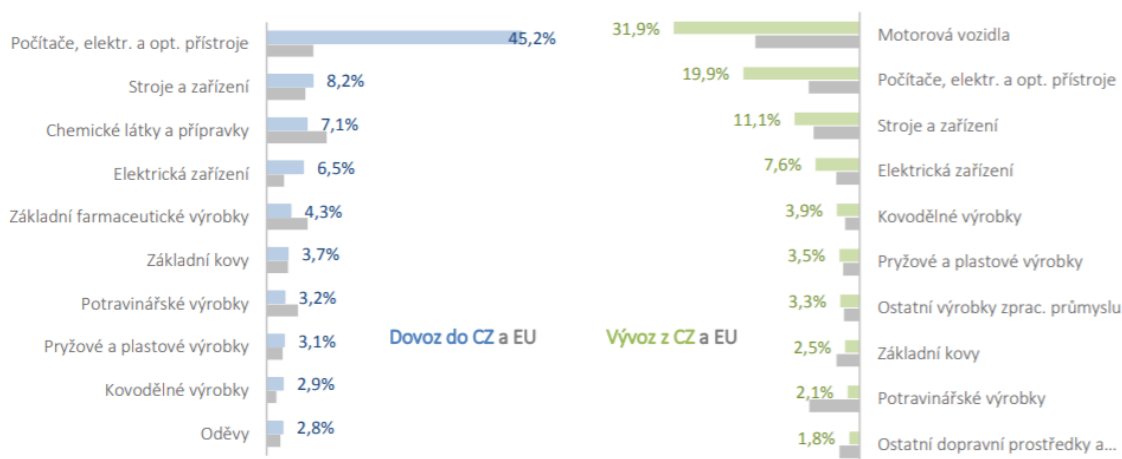
Lze očekávat, že budoucí dohoda o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU bude mít hlubší charakter než dohody, které EU uzavírá s jinými třetími zeměmi, a to z důvodu dlouholeté propojenosti Spojeného království a EU. Podoba dohody o budoucích vztazích mezi Spojeným královstvím a EU je závislá na tom, jaká forma vzájemné spolupráce bude oběma stranami upřednostněna. V současné době podle politického prohlášení Evropského parlamentu je cílem dojednání dohody o volném obchodu za předpokladu, že nedojde k narušení jednotného vnitřního trhu EU a k rozdělení jeho čtyř základních svobod (Vláda ČR, 2019).

Účast členských států EU na vyjednávání budoucích vztahů se Spojeným královstvím probíhá nepřímo přes Evropskou komisi. Evropská komise konzultuje veškeré záležitosti týkající se budoucích vztahů se členskými státy, avšak bilaterální

vyjednávání obchodní dohody zůstává v kompetenci Evropské komise. Cílem vyjednávání podle politického prohlášení Evropského parlamentu je dosáhnout takové dohody, která by umožnila vznik co nejvíce vyvážených vztahů, rovných podmínek pro obě strany a určitý stupeň sjednocení legislativy obou stran (Vláda ČR, 2019).

Díky mezinárodnímu obchodu je umožněna specializace jednotlivých zemí. Mezinárodní obchod jednotlivých členských států EU přispívá nejen k rozvoji jednotlivých ekonomik, ale i k rozvoji a prosperitě EU jako celku. Jednotlivé státy EU mají různou koncentraci vývozu v různých odvětvích. Každá země proto bude mít na dohodu o budoucích vztazích jiné požadavky. EU by měla k nejvýznamnějším z těchto požadavků přihlídnout, aby nedošlo k poklesu úrovně ekonomiky celé EU (Vláda ČR).

Na obrázku č. 16 můžeme vidět nejdůležitější skupiny komodit v obchodu České republiky se Spojeným královstvím a jejich porovnání s komoditní strukturou obchodu celé EU se Spojeným královstvím. Z grafu je patrné, že ne všechny skupiny komodit, které jsou klíčové pro Českou republiku, jsou stejně důležité pro EU jako celek. Nejvýznamnějšími skupinami komodit v dovozu České republiky ze Spojeného království jsou počítače, elektronické a optické přístroje, stroje a zařízení a chemické látky a přípravky. Ne všechny tyto oblasti dovozu jsou pro EU stejně důležité.



Zdroj: Vláda ČR, 2019

Obr. 16 Komoditní struktura obchodu České republiky a Evropské unie se Spojeným královstvím (v %)

Na zachování bezcelního dovozu počítačů, elektronických a optických přístrojů ze Spojeného království bude mít podle údajů v grafu na obrázku č. 16 větší zájem Česká republika než EU jako celek. Skupina stroje a zařízení představuje jak pro Českou republiku, tak pro EU přibližně stejně důležitou oblast jejich dovozu. Chemické látky a přípravky pak mají v dovozu EU o něco vyšší důležitost než v dovozu České republiky.

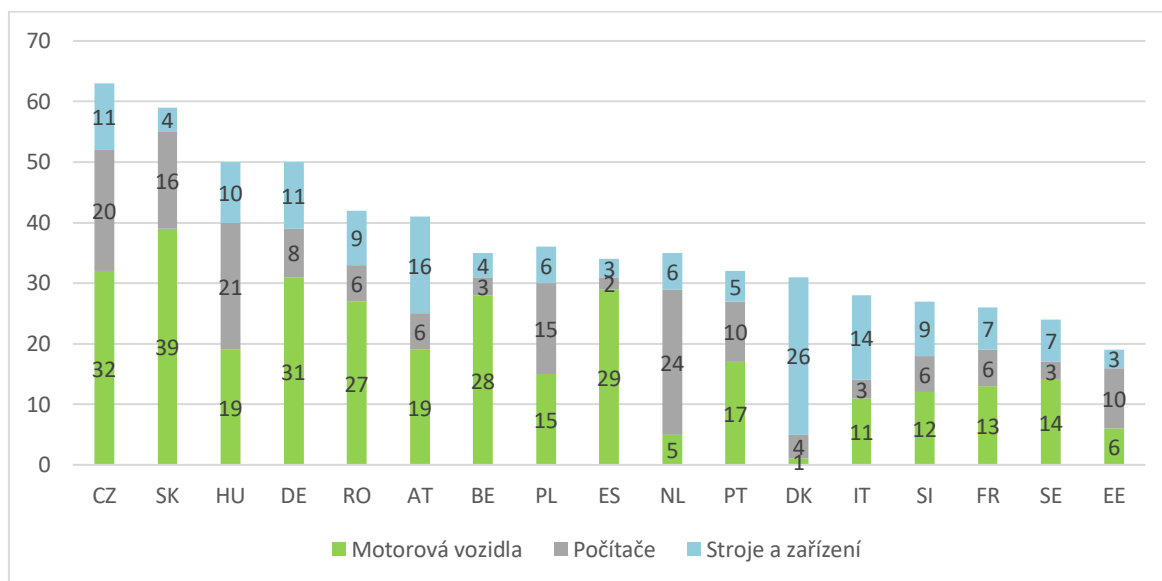
Mezi nejvýznamnější skupiny komodit ve vývozu České republiky do Spojeného království patří motorová vozidla, počítače, elektronické a optické přístroje a stroje a zařízení. Vývoz motorových vozidel do Spojeného království má pro Českou republiku velký význam. Podíl motorových vozidel na celkovém vývozu České republiky do Spojeného království představuje téměř 32 %. Podíl motorových vozidel na celkovém vývozu EU do Spojeného království je také velmi významný. Lze tedy říci, že Spojené království je v oblasti vývozu motorových vozidel důležité teritorium pro Českou republiku i pro EU jako celek.

Na bezcelním vývozu počítačů, elektronických a optických přístrojů do Spojeného království má podle dat v grafu na obrázku č. 16 větší zájem Česká republika, avšak podíl této skupiny zboží na vývozu EU je také poměrně vysoký. V oblasti vývozu strojů a zařízení je zájem České republiky a EU jako celku na bezcelním obchodu se Spojeným královstvím přibližně srovnatelný.

Z údajů v grafu na obrázku č. 16 lze určit, že třemi nejvýznamnějšími skupinami komodit v obchodu se Spojeným královstvím jsou pro Českou republiku motorová vozidla, počítače, elektronické a optické přístroje a stroje a zařízení. Na obrázku č. 17 je zobrazen přehled, který znázorňuje, jak významné jsou tyto tři skupiny komodit ve vývozu dalších zemí EU do Spojeného království. Spojené království je významným teritoriem pro vývoz motorových vozidel, počítačů, elektronických a optických přístrojů a strojů a zařízení nejen v případě České republiky, ale také Slovenska a Maďarska. Oba tyto státy představují stejně jako Česká republika malé otevřené ekonomiky, pro které je zahraniční obchod obecně velmi důležitou oblastí.

Spojené království představuje důležité teritorium pro vývoz motorových vozidel také v případě Německa, Rumunska, Rakouska, Belgie, Španělska a Portugalska. Počítače, elektronické a optické přístroje mají vysoký podíl na celkovém vývozu do Spojeného království rovněž v případě Polska a Nizozemska. Významný podíl

strojů a zařízení na celkovém vývozu do Spojeného království zaznamenávají také Německo, Rakousko, Dánsko a Itálie.

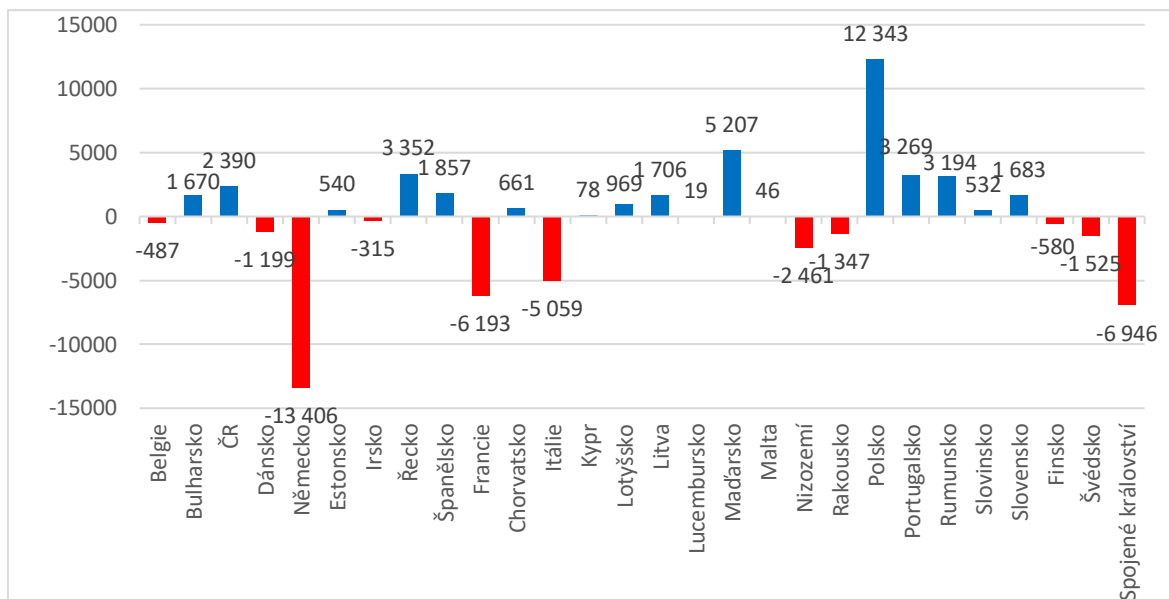


Zdroj: Vláda ČR, 2019

Obr. 17 Porovnání podílů tří nejvýznamnějších skupin komodit na celkovém vývozu ČR do Spojeného království s podíly těchto tří skupin komodit na celkovém vývozu dalších členských zemí EU do Spojeného království (v %)

Proces brexitu představuje v současné době velkou nejistotu pro všechny členské země EU – jak pro malé ekonomiky orientované na zahraniční obchod, tak pro velké ekonomiky, které jsou více soběstačné. Spojené království je důležitým exportním teritoriem kromě České republiky například i pro Německo, které je však na zahraničním obchodu méně závislé než Česká republika (Euractiv, 2019).

Spojené království je pro Německo osmým nejvýznamnějším exportním teritoriem. Celková hodnota vývozu z Německa do Spojeného království za rok 2017 činila více než 39 miliard EUR. Hodnota dovozu Německa ze Spojeného království dosáhla v roce 2017 hodnoty téměř 74 miliard EUR. Spojené království bylo v roce 2017 pro Německo druhým nejvýznamnějším dovozním partnerem (Eurostat, 2020). Spojené království plnilo doposud také funkci obchodního spojení Evropy a USA. Přes území Spojeného království vyvážela řada členských států EU své produkty do zámoří.



Zdroj: Evropská komise, 2020

Obr. 18 Čisté pozice členských států EU vůči společnému rozpočtu EU (čistí plátcí vs. čistí příjemci) v roce 2018 (v mil. EUR)

Brexit výrazným způsobem ovlivňuje i jednání o rozpočtu Evropské unie na nové sedmileté období 2021 až 2027. V novém rozpočtovém období se mnoho členských států ocitne ve stejné situaci jako Česká republika. To znamená, že po odchodu Spojeného království z EU a přepočtu plateb do rozpočtu EU a výdajů z evropského rozpočtu podle nových pravidel bude mít řada členských zemí stejně jako Česká republika nárok na nižší částky z rozpočtu EU než dosud. Přehled čistých pozic členských států vůči rozpočtu Evropské unie je zachycen na obrázku č. 18. Mezi nejvýznamnější čisté příjemce z rozpočtu EU v roce 2018 patřily Polsko, Maďarsko, Řecko, Portugalsko a Rumunsko. Nejvýznamnějšími čistými plátcí do rozpočtu EU byly v roce 2018 Německo, Spojené království, Francie a Itálie.

Dalším důsledkem brexitu pro členské státy Evropské unie jsou obavy velkých firem z budoucích podmínek pro jejich činnost. Některé velké společnosti začaly ze Spojeného království přemísťovat své pobočky do jiných zemí. Původně byl očekáván přesun těchto firem do Německa, společnosti však své pobočky přesouvají spíše do Francie nebo Irska. Některé firmy se rozhodly své působení ve Spojeném království zcela ukončit (Euractiv, 2019).

Ještě v březnu roku 2019, kdy hrozil tzv. tvrdý brexit, tedy odchod Spojeného království z Evropské unie bez dohody, byly některé firmy připraveny z britského

trhu odejít, popřípadě zdražit své produkty pro britské zákazníky. Mezi firmy, které byly připraveny na zdražení svých produktů, patřila například automobilka Porsche. Automobilka chtěla zdražením svých automobilů pokrýt případné celní zatížení, které by při odchodu Spojeného království z EU bez dohody činilo dle pravidel WTO 10 %. Brexit bez dohody skutečně nebyl, ale velké společnosti, které mají ve Spojeném království své pobočky nebo významný zájem pro svou činnost, nepřestaly situaci ohledně brexitu sledovat a na různé varianty budoucích vztahů mezi Spojeným královstvím a EU se intenzivně připravují (E15, 2019).

Mnoho velkých společností přestěhovalo svá sídla do Nizozemska. Mezi tyto společnosti lze zařadit například mediální společnost TVT Media, investiční banku Norinchukin, finanční společnost MarketAxess nebo dvě z nejvýznamnějších technologických firem Panasonic a Sony. Přesun sídla ze Spojeného království zvažují i další firmy z odvětví médií, zdravotnictví nebo finančních služeb (E15, 2019).

V současné době nelze zcela jednoznačně určit, jaké dopady bude mít brexit na Českou republiku a další členské státy EU. Vše záleží na podmínkách dohody o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU, které budou mezi oběma stranami dojednány. Přechodné období je stanoveno do konce roku 2020, je ale možné, že dojde k jeho prodloužení z důvodu šíření koronavirové pandemie a s ní spojených nepříznivých ekonomických důsledků pro členské státy EU.

Různé členské země EU budou brexitem zasaženy různou intenzitou. Mezi nejhůře zasažené státy budou pravděpodobně patřit Irsko, Nizozemsko a Belgie, které mají se Spojeným královstvím nejužší obchodní vazby. S brexitem se budou hůře vyrovnávat i další státy s významnými obchodními vazbami se Spojeným královstvím, mezi něž lze zařadit Českou republiku, Německo, Lucembursko, Maltu, Kypr a pobaltské státy. U všech těchto států bude brexitem ovlivněn hlavně jejich export, protože Spojené království je jejich významným vývozním teritoriem (Euractiv, 2019).

Země EU jsou na obchodu se Spojeným královstvím závislé každá v jiné míře. Pro zachování fungování jednotného vnitřního trhu EU bude při vyjednávání dohody o budoucích vztazích se Spojeným královstvím nutné dosáhnout určitého

kompromisu mezi jednotlivými členskými zeměmi EU, protože dohoda o budoucích vztazích bude se Spojeným královstvím dojednána a uzavřena za Evropskou unii jako celek, nikoliv pro jednotlivé členské státy.

4.3 Vliv brexitu na odvětví automobilového průmyslu České republiky a jiných členských států EU

Automobilový průmysl patří mezi klíčová odvětví ekonomiky České republiky, dalších členských zemí Evropské unie i Spojeného království. Očekává se, že brexit a jeho důsledky nejvíce zasáhnou právě automobilový a strojírenský průmysl Spojeného království a členských zemí EU. Automobily a automobilové součástky tvoří významný podíl v exportu a importu členských států Evropské unie i Spojeného království (Euractiv, 2019). Pro automobilový průmysl znamená brexit především nejistotu. Automobilky budou nuceny řešit přechodné finanční a odbytové zatížení. Jak velké toto zatížení bude, závisí na podmínkách dohody o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU, která bude sjednána v průběhu přechodného období. Nejistota ohledně brexitu způsobila již v roce 2018 pokles poptávky po automobilech ve Spojeném království o 7 %.

Brexit ovlivňuje rozhodování nejen samotných automobilek, ale celých dodavatelských řetězců, které v automobilovém průmyslu působí. Mezi automobilkami a jejich dodavateli v současné době panuje obava, aby případné hraniční kontroly a celní zatížení nezpůsobily například ohrožení výroby nebo jiné vážné komplikace. Pokud se na hranicích mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií zavedou celní kontroly, očekává se, že bude docházet k velkým zdržením, která mohou na několik týdnů narušit automobilovou výrobu. Zpoždování výroby v důsledku brexitu by pocítili také zákazníci, kterým by musela být prodloužena čekací lhůta na nový automobil. Proto již nyní automobilky i někteří jejich dodavatelé zvyšují své zásoby dílů, které pocházejí ze Spojeného království (Euractiv, 2019).

Významným dodavatelem komponentů pro automobilovou výrobu v České republice i dalších členských státech Evropské unie je firma Bosch. Dodavatelská firma Bosch má ve Spojeném království několik koncových zákazníků, ale také klíčových dodavatelů. Firma Bosch zaznamenala v roce 2018 ve Spojeném království tržby v hodnotě přesahující 4 miliardy EUR. Budoucí nastavení podmínek obchodu mezi Spojeným královstvím a EU ovlivní plynulost dodávek firmy Bosch

směrem ke koncovým zákazníkům i od klíčových dodavatelů této firmy (Euractiv, 2019).

Brexit značným způsobem ovlivní i automobilový průmysl samotného Spojeného království. Automobilový průmysl je jedním z klíčových odvětví ekonomiky Spojeného království. Toto odvětví zaměstnává ve Spojeném království více než 800 tisíc lidí. Rozvoj automobilového průmyslu byl umožněn mimo jiné i díky přístupu na jednotný vnitřní trh Evropské unie. Zachování produkce automobilového průmyslu Spojeného království na stávající úrovni je důležité pro celkový růst britské ekonomiky (BusinessInfo, 2019).

Mnoho automobilek zvažuje možnost přesunu výroby automobilů ze Spojeného království do jiných zemí. Jednou z automobilek, které se takto rozhodly, je automobilka Nissan. Automobilka Nissan chtěla ve Spojeném království začít vyrábět svůj nový model SUV X-Trail, od těchto plánů však z důvodu nejistoty kolem budoucích podmínek obchodu mezi Spojeným královstvím a EU upustila a zahájila výrobu tohoto modelu v Japonsku (BusinessInfo, 2019).

Další automobilkou, která omezuje ve Spojeném království svou produkci, je Honda. Společnost Honda se rozhodla uzavřít svou továrnu v britském městě Swindon. V tomto regionu hlasovalo pro brexit téměř 55 % všech obyvatel. V důsledku uzavření továrny značky Honda přijde o práci více než 3 500 zaměstnanců. Nejprodávanější značkou automobilů ve Spojeném království jsou vozy značky Ford. Automobilka Ford, která zaměstnává ve Spojeném království více než 13 000 zaměstnanců, se svým rozhodnutím ohledně dalšího působení ve Spojeném království po brexitu zatím vyčkává (E15, 2019).

Protože tvrdý brexit nakonec nebyl uskutečněn a v průběhu přechodného období se Spojené království i nadále řídí právem EU, jsou automobilky nuceny vyčkat se svým rozhodnutím o působení na trhu Spojeného království na dojednání budoucích podmínek obchodu mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií. Výrobci automobilů mají obavy z případného celního zatížení a zásadního narušení dodavatelských řetězců, ke kterému by mohlo po skončení přechodného období dojít. Pokud nedojde k ujednání podmínek, které budou přijatelné pro automobilové výrobce a jejich dodavatele, může ekonomika Spojeného království zaznamenat po

skončení přechodného období velké finanční ztráty a zvýšení nezaměstnanosti (BusinessInfo, 2019).

Na brexit se obdobným způsobem jako automobilky připravují i další firmy. Firmy hledají nové obchodní partnery pro dodávky klíčových výrobních dílů nebo surovin, popřípadě hledají nové odbytové trhy. Mnoho firem v současnosti odkládá větší investice nebo přemísťují části výroby, popřípadě veškerou výrobu do jiných zemí. Testování a certifikace různých výrobků se začala přesouvat od britských úřadů k úřadům v ostatních členských státech Evropské unie, aby byla zachována jejich platnost i po skončení přechodného období, tj. po faktickém odchodu Spojeného království z vnitřního trhu Evropské unie (Euractiv, 2019).

Jak bylo výše řečeno, Spojené království je pro Českou republiku významným obchodním partnerem v oblasti zpracovatelského průmyslu a konkrétně v odvětví výroby motorových vozidel. V roce 2017 byly z České republiky do zahraničí vyvezeny automobily v celkové hodnotě 1 868 milionů EUR, z toho do Spojeného království směřoval vývoz automobilů v hodnotě vyšší než 205 milionů EUR, což je přibližně 11 % celkové hodnoty exportu automobilů z ČR.

Do Spojeného království jsou však z České republiky vyváženy nejen hotové automobily, ale také produkty spojené s výrobou motorových vozidel. Mezi tyto produkty lze zařadit například vznětové pístové motory s vnitřním spalováním. Hodnota těchto produktů vyvezených z České republiky do Spojeného království činila v roce 2017 112 milionů EUR, což je přibližně 16 % celkového vývozu těchto produktů z České republiky (Vláda ČR, 2019).

Dalším typem produktu, který je spojen s výrobou motorových vozidel a který je objemově významný ve vývozu České republiky do Spojeného království, jsou signalizační světelné přístroje pro motorová vozidla. Hodnota těchto produktů vyvezených z České republiky do Spojeného království dosáhla v roce 2017 234 milionů EUR, což představuje přibližně 14 % celkového vývozu tohoto typu produktu z České republiky. Dalšími produkty, které jsou z České republiky vyváženy do Spojeného království a jsou spojeny s výrobou motorových vozidel, jsou například součástky brzd nebo sedadel (Vláda ČR, 2019).

Prvním důležitým potenciálním problémem v oblasti automobilového průmyslu, který bude třeba upravit dohodou o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi

Spojeným královstvím a EU, je distribuce jednotlivých dílů a hotových vozidel. Pokud bude docházet k dlouhým prodlevám v přepravě na hranicích mezi EU a Spojeným královstvím, mohou být narušeny výrobní procesy, což by vedlo k mnohamilionovým škodám pro automobilky i jejich dodavatele. Druhou zásadní otázkou v tomto odvětví bude vzájemné uznávání schválených typů vozidel. Je proto důležité, aby byly budoucí podmínky v co nejvyšší možné míře harmonizovány se standardy Evropské hospodářské komise OSN (UNECE) a se standardy EU (Vláda ČR, 2019).

Pokud bude dohoda o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU zaručovat harmonizaci v této oblasti podle standardů UNECE a EU, lze očekávat, že budou vzájemně uznávána schválení vydaná druhou stranou. To v praxi bude znamenat, že bude umožněno členským státům EU získání certifikace pro trh Spojeného království na úřadech EU (Vláda ČR, 2019).

V současné době jsou některé typy vozidel pro trh EU z České republiky certifikovány úřady ve Spojeném království. Pokud tato problematika nebude dohodou o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU upravena, může to pro tyto výrobce znamenat nutnost zažádat o nové schválení u některého z úřadů EU. Pro řadu výrobců automobilů v České republice i ostatních členských státech EU, kteří mají své vozy certifikovány u britských úřadů, může tato záležitost znamenat podstatný problém, protože kdyby musela být vozidla certifikována u některého z úřadů EU, znamenalo by to pro tyto výrobce povinnost podstoupit celý proces homologace vozidel znovu (Vláda ČR, 2019).

4.4 Důsledky brexitu pro společnost ŠKODA AUTO a.s.

Společnosti ŠKODA AUTO a.s. (ŠA) se několik let po sobě dařilo překonávat prodejní rekordy. V roce 2018 vzrostl počet prodaných automobilů o 4,4 % oproti roku 2017, konkrétně na 1 253 741 automobilů. Hranice jednoho milionu prodaných automobilů za rok překročila společnost ŠA již popáté. Nárůst byl zaznamenán na evropském trhu (o 4,9 %), v Číně (o 4,9 %) a v Rusku (o 30,7 %). Co se týká regionu západní Evropy, bylo v roce 2018 dodáno zákazníkům celkem 486 356 automobilů, což bylo o 1,8 % více než v roce 2017 (ŠKODA AUTO výroční zpráva, 2019).

Brexit a jeho důsledky představují pro společnost ŠA operativní i systematická rizika. Mezi operativní rizika způsobená brexitem lze zařadit rizika nákupu, která

spočívají především v nutnosti zajistit potřebné výrobní komponenty a plynulost dodavatelských řetězců. Mezi systematická rizika lze zařadit například hrozbu klesající poptávky ve Spojeném království nebo legislativní rizika spojená s homologacemi vozů (ŠKODA AUTO výroční zpráva, 2019).

V tabulce č. 10 je zobrazen přehled počtu prodaných vozů v letech 2016 až 2018 na nejvýznamnějších trzích automobilové značky ŠA. Dlouhodobě nejvýznamnějším trhem značky ŠA je Čína, kde byl od roku 2016 zaznamenáván růst počtu prodaných vozů. Mezi pět nejvýznamnějších trhů značky ŠA dále kromě Číny patří Německo, Česká republika, Rusko a Spojené království. Německo a Rusko patří mezi trhy ŠA, které od roku 2016 zaznamenávaly růst. Celkový počet vozů prodaných do Německa vzrostl v roce 2018 meziročně o 1,9 % a v roce 2017 dokonce o 4,9 %. Celkový počet prodaných vozů v Rusku vzrostl v roce 2018 meziročně o téměř 31 % a v roce 2017 o necelých 13 %. Počet prodaných vozů ŠA v České republice v meziročním srovnání v roce 2018 nepatrně poklesl.

Tab. 10 Přehled počtu prodaných vozů ŠKODA AUTO a.s. na nejvýznamnějších trzích

Země	2016	2017	2018
Čína	317 088	325 009	341 000
Německo	165 196	173 302	176 638
Česká republika	88 016	95 017	93 586
Rusko	55 386	62 302	81 459
Spojené království	80 325	80 056	74 512
Polsko	56 180	66 582	71 057
Francie	23 013	27 272	32 035
Španělsko	23 241	24 230	27 017
Itálie	20 530	24 700	26 401
Rakousko	20 563	24 254	24 939
Slovensko	18 860	21 017	21 894
Turecko	28 893	24 996	21 340
Izrael	20 402	23 351	20 949
Belgie	18 925	19 240	20 032
Švýcarsko	18 579	18 853	17 724

Zdroj: ŠKODA AUTO výroční zpráva, 2019; ŠKODA AUTO výroční zpráva, 2018

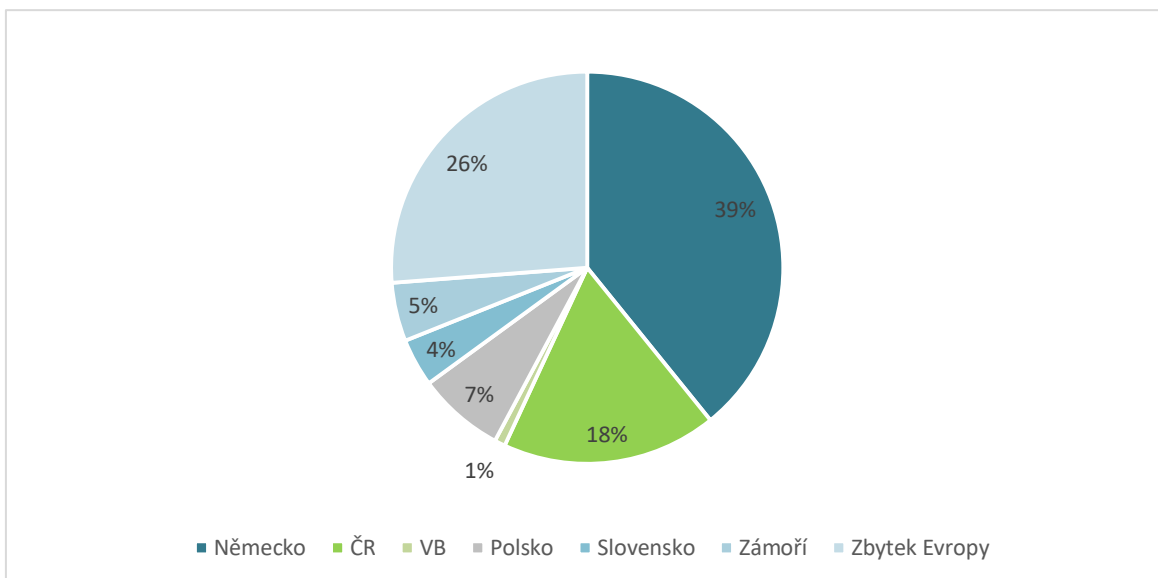
Před vyhlášením referenda o členství Spojeného království v EU patřilo Spojené království ke klíčovým trhům společnosti ŠA. Do Spojeného království prodala společnost ŠA v roce 2015, tedy ještě před uskutečněním referenda, celkem 74 879 vozů. Počet prodaných vozů ŠA do Spojeného království vzrostl ještě v roce 2016 o 7,3 %, konkrétně na 80 325 vozů (ŠKODA AUTO výroční zpráva, 2017).

Mezi lety 2016 a 2017 zůstal počet vozů ŠA prodaných do Spojeného království téměř stejný. V roce 2018 byl na britském trhu zaznamenán pokles prodaných vozů ŠA o 7 % na celkový počet 74 512. Nejoblíbenějším modelem značky ŠA je ve Spojeném království Škoda Superb (ŠKODA AUTO výroční zpráva, 2017).

Pokles prodaných vozů ŠA ve Spojeném království je způsoben především nejistotou obyvatel Spojeného království ohledně ekonomické situace země v budoucích letech. Celková poptávka po automobilech ve Spojeném království klesla v roce 2018 o 7 %, čemuž odpovídá i pokles počtu prodaných vozů společnosti ŠA. Počet prodaných vozů ŠA na britském trhu bude v budoucích letech záviset do značné míry na dohodnutých nových podmínkách obchodních vztahů Spojeného království a Evropské unie.

Společnost ŠKODA AUTO a.s. nemá ve Spojeném království žádné výrobní závody, automobily ŠA jsou na tento trh pouze dováženy. Pokles poptávky po automobilech ŠA ve Spojeném království byla automobilka schopna kompenzovat díky růstu poptávky na jiných odbytových trzích. Odbytové trhy, kde byl v roce 2018 meziročně zaznamenán nejvyšší růst prodeje automobilů ŠA, byly trhy v Rusku (o 31 %), ve Francii (o 18 %) a ve Španělsku (o 12 %) (E15, 2019).

Společnost ŠKODA AUTO a.s. bude brexitem ovlivněna nejen v oblasti odbytu, ale také v oblasti logistiky. Společnost ŠA má v současné době přibližně 1 500 dodavatelů z celého světa. Přehled dodavatelů podle zemí je zachycen na obrázku č. 19. Největší podíl dodavatelů, konkrétně 39 % (623 dodavatelů), pochází ze sousedního Německa. Druhou největší skupinou jsou dodavatelé pocházející z České republiky. ŠA má z České republiky celkem 290 dodavatelů, kteří tvoří podíl 18 % na celkovém počtu dodavatelů. Dalšími významnými skupinami dodavatelů jsou dodavatelé z Polska a ze Slovenska. Nejvíce dodavatelů ŠA tedy pochází ze sousedních států České republiky. Počet dodavatelů ŠA ze Spojeného království je 14 a tvoří zhruba 1 % celkového počtu dodavatelů.



Zdroj: ŠKODA AUTO a.s., 2020

Obr. 19 Přehled dodavatelů ŠKODA AUTO a.s. podle zemí (podíly v %)

Počet dodavatelů ze Spojeného království je u společnosti ŠKODA AUTO a.s. již několik let stabilní. Dodavatelé ze Spojeného království dodávají do ŠA přibližně osmdesát dílů. Tyto díly lze rozdělit do několika základních skupin. Jedná se o řídicí jednotky, sondy a senzory, drobné kovové díly a drobné plastové díly. V roce 2018, kdy hrozilo, že Spojené království opustí Evropskou unii bez dohody, byla u těchto dílů navýšena pojistná zásoba na 20 dnů, protože v případě tvrdého brexitu by mohlo docházet ke zdržení v dodávkách materiálu ze Spojeného království do společnosti ŠKODA AUTO a.s. a tím by byla přímo ohrožena výroba automobilky.

Po vystoupení Spojeného království z EU dne 31. ledna 2020, které proběhlo na základě dohody stanovující mimo jiné přechodné období do konce roku 2020, bylo zřejmé, že Spojené království a Evropská unie chtějí upravit své vzájemné budoucí vztahy novou dohodou, která vstoupí v platnost po uplynutí přechodného období. Proto byla pojistná zásoba ve společnosti ŠA u dílů ze Spojeného království snížena z dvaceti na současných deset dnů. Lze očekávat, že zásoba u dílů ze Spojeného království bude i nadále bedlivě sledována, protože k riziku zpoždění dovozu dílů ze Spojeného království při případné celní kontrole se přidaly problémy související s rozšířením koronavirové pandemie, které mohou znamenat další komplikace při zajišťování dílů ze Spojeného království.

Společnost ŠKODA AUTO a.s. je brexitem v oblasti logistiky ohrožena nejen u dodávek od přímých dodavatelů společnosti, ale také od subdodavatelů. Mnoho přímých dodavatelů ŠA používá pro svou výrobu komponenty od dodavatelů ze Spojeného království. K ohrožení výroby v ŠA, ale i v dalších automobilkách může tedy dojít nejen v důsledku ohrožení dodávek od přímých dodavatelů, ale i v důsledku případného zdržení subdodavatelských dodávek.

Společnost ŠKODA AUTO a.s. v současné době pozorně sleduje veškeré dění související s brexitem, protože si je vědoma toho, že celý tento proces pro ni může mít velmi závažné dopady. Je pravděpodobné, že Spojené království zůstane i nadále pro společnost ŠA významným trhem. Ve vzájemném vyjednávání mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií je pro automobilový trh v České republice a konkrétně pro společnost ŠKODA AUTO a.s. klíčové zachování přístupu automobilky na trh Spojeného království a jasně stanovené celní procesy. Pokud by nebyly během přechodného období jasně stanoveny celní procesy a sazby, mohlo by to pro společnost ŠA znamenat ohrožení výroby na principu just-in-time a dodavatelského řetězce jako celku (ČN, 2019).

Brexit může pro společnost ŠA dále představovat hrozbu v oblasti homologace automobilů. V současné době dodává automobilka na trh Spojeného království automobily, které jsou homologovány Evropskou unií. Pokud nebude v dohodě o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU odsouhlaseno vzájemné uznávání homologací oběma stranami, může to pro společnost ŠA znamenat povinnost podstoupit celý proces homologace jednotlivých modelů od začátku a vynaložení vysokých nákladů (ČN, 2019).

Některé automobily ŠA byly v minulosti homologovány britským Úřadem pro certifikaci vozů (VCA). VCA má nyní pravomoc homologovat vozy schválené pro provoz v celé Evropské unii, protože pro Spojené království i v přechodném období platí právo EU. Společnost ŠA vydala rozhodnutí, že již nebude v budoucnu žádné další modely u tohoto úřadu homologovat z důvodu nejistoty ohledně budoucího uznání těchto certifikací a pravomocí tohoto úřadu po skončení přechodného období. Společnost ŠA potřebuje pro výrobu svých budoucích modelů jistotu. Proto začne své vozy místo u VCA homologovat u jiného úřadu, kde bude mít jistotu, že homologace bude uznána ostatními státy Evropské unie (HN, 2018).

Proces homologace je časově velmi náročný a může představovat značné náklady. Automobilky jsou si vědomy toho, že pro homologaci svých budoucích modelů potřebují jistotu v podobě uznávání certifikace členskými státy EU. Proto i významná britská značka Aston Martin, která doposud prováděla homologaci u VCA, své nejnovější modely u tohoto úřadu již homologovat nebude. Z nejnovějších modelů značky ŠA nejsou homologace VCA použity u modelů Karoq, Kodiaq a eCitigo. Nově budou modely ŠA certifikovány Ministerstvem dopravy České republiky (HN, 2018).

Rekordní počty prodaných vozů a růst společnosti ŠKODA AUTO a.s. si společnost zajistila především předvídáním a analyzováním rizik a příležitostí na různých světových trzích systémem řízení rizik. Systém řízení rizik je ve společnosti ŠA založen na principech řízení rizik v koncernu Volkswagen, který je inspirován mezinárodně uznávaným systémem COSO Enterprise Risk Management Framework. Rizika a jejich případné dopady na fungování společnosti jsou ve společnosti ŠA posuzovány pro různé oblasti působení v pravidelných časových intervalech. Posuzována jsou jak operativní rizika, která mají krátkodobý charakter a důsledky zpravidla do jednoho roku, tak systematická rizika, která mají dlouhodobý nebo trvalý charakter a důsledky (ŠKODA AUTO výroční zpráva, 2019).

Závěr

Vystoupení Spojeného království z Evropské unie, které proběhlo 31. ledna 2020, ovlivní řadu odvětví ekonomiky České republiky a dalších členských zemí EU. Od 1. února 2020 plyne přechodné období, během něhož zůstávají podmínky vzájemných vztahů EU a Spojeného království prakticky stejné jako v době členství Spojeného království v Evropské unii, avšak s tím rozdílem, že Spojené království se nemůže podílet na rozhodování v orgánech EU, a tedy ani na tvorbě evropské legislativy. Přechodné období, které je prozatím stanoveno do konce roku 2020, slouží pro dojednání nových pravidel vzájemných obchodních a dalších vztahů mezi Spojeným královstvím a EU, která budou obsažena v dohodě o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi oběma stranami. Tato dohoda bude komplexní a bude upravovat řadu oblastí. Obě strany mají zájem na tom, aby bylo odchodem Spojeného království z Evropské unie v co nejmenší možné míře ovlivněno podnikatelské prostředí a pohyb zboží, kapitálu a služeb mezi oběma stranami. Pro ekonomickou prosperitu Spojeného království i Evropské unie je prozatím přínosné, že brexit proběhl na základě dohody, a nikoliv bez ní.

Vzhledem k tomu, že dosud nebyl zveřejněn návrh dohody o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU, lze jen těžko určit budoucí ekonomické důsledky, které brexit přinese pro Spojené království a členské státy Evropské unie po uplynutí přechodného období. Vývoj po skončení přechodného období může znamenat riziko především pro mezinárodní obchod, který je v dnešní době důležitou součástí každé rozvinuté ekonomiky. Pro státy Evropské unie je důležité, aby byly obchodní vazby budovány se stabilními obchodními partnery a aby byla pravidla pro obchodování předem jasně definována. Brexit zasáhne do určité míry všechny členské státy Evropské unie, ne však všechny stejnou měrou. Odvětví, která budou podle odhadů brexitem nejvíce zasažena, jsou zpracovatelský průmysl a v rámci něho automobilový a strojírenský průmysl.

Kvůli zdržení ve vyjednávání dohody o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU způsobenému šířením koronavirové pandemie zažívají všechny členské státy Evropské unie v současné době nejistotu, protože Spojené království patří mezi důležité obchodní partnery mnoha zemí EU. Dopady, které bude mít brexit na jednotlivé členské státy Evropské unie a na ekonomiku EU jako

celek, jsou totiž na podobě dohody o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU závislé. Přechodné období, které slouží k jednání o podmínkách této dohody, může být kvůli problémům způsobeným koronavirovou pandemií prodlouženo i za horizont roku 2020.

Evropská komise, která bude tuto dohodu se Spojeným královstvím za Evropskou unii jako celek dojednávat, musí při vyjednávání zohlednit potřeby a požadavky jednotlivých členských států Evropské unie v pro ně strategických oblastech, mezi které lze zařadit mimo jiné zpracovatelský průmysl a z něj konkrétně automobilový průmysl. Lze očekávat, že automobilový průmysl bude brexitem zasažen zvláště prostřednictvím mezinárodního obchodu, protože automobily a komponenty pro jejich výrobu mají významný podíl na exportu většiny členských států Evropské unie.

V současné době představuje brexit pro automobilky a konkrétně pro společnost ŠKODA AUTO a.s. především nejistotu. Nová podoba vztahů Spojeného království a Evropské unie po brexitu ovlivní automobilky nejen přímo, ale i nepřímým způsobem, a to přes dodavatelské řetězce, které v automobilovém průmyslu působí. V odvětví automobilového průmyslu panuje především obava z toho, aby případné hraniční kontroly a celní zatížení nezpůsobily například ohrožení výroby nebo jiné vážné komplikace. Automobilky nyní musí vyčkávat na dojednání konkrétních podmínek budoucích vztahů Spojeného království a EU.

Automobilový průmysl čelí ve spojitosti s brexitem dvěma hlavním rizikům. Prvním z těchto rizik jsou problémy v distribuci výrobních komponent a hotových vozidel. Pokud budou na hranicích mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií zavedeny hraniční a celní kontroly, může to znamenat narušení výrobních procesů vedoucí k mnohamilionovým ztrátám nebo ke zpoždování dodávek hotových automobilů zákazníkům, což může způsobit pokles poptávky nebo přechod zákazníků k jiným značkám. Druhým velkým rizikem jsou problémy s uznáváním schválených typů vozidel, protože certifikace vozů představuje pro automobilky dlouhý a nákladný proces. V tomto ohledu potřebují automobilky především jistotu, že certifikace jejich vozů bude platná na všech odbytových trzích.

Pro společnost ŠKODA AUTO a.s. představuje brexit operativní krátkodobá rizika, ale také dlouhodobá systematická rizika. Mezi operativní rizika lze zařadit především rizika nákupu, která spočívají zejména v nutnosti zajistit potřebné

výrobní komponenty a plynulost dodavatelských řetězců. Mezi systematická rizika lze zařadit především hrozbu klesající poptávky ve Spojeném království a legislativní rizika spojená s homologacemi vozů. Spojené království představuje pro společnost ŠKODA AUTO a.s. jeden z klíčových trhů, což bude s největší pravděpodobností zachováno i po skončení přechodného období. Pro včasné a správné rozhodování společnosti ŠKODA AUTO a.s. i dalších automobilek jsou nyní zásadní podmínky dohody o novém uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a EU, na základě kterých se budou moci připravit na budoucí fungování na trhu Spojeného království. Pokud podmínky této dohody nebudou dojednány a zveřejněny včas, může to pro automobilové společnosti představovat závažný problém, který bude mít vážné negativní ekonomické dopady.

Seznam literatury

Aktuální vývoj. *Brexit Info* [online]. Praha, 18.03.2020 [cit. 2020-03-25]. Dostupné z: <https://www.brexitinfo.cz/>

ASCHER, Dan. Pound's fall has stopped us buying a round of drinks. *BBC* [online]. Londýn, 26.06.2019 [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/business-48756187>

Balance of Payments: Exports: Total Trade in Goods & Services. *Office for National Statistics* [online]. Londýn, 20.12.2019 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: <https://www.ons.gov.uk/economy/nationalaccounts/balanceofpayments/timeseries/ktmw>

BITTNER, Jan, Stanislav VOLČÍK, Patrik HARATYK a Eva BERNARDOVÁ. Analýza struktury obchodu se Spojeným královstvím. *Vláda ČR* [online]. Praha, Únor 2019 [cit. 2020-03-27]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/190204_Analyza_brexit_FE2.pdf

Brexit bez dohody děsí automobilky v Británii, Ford už plánuje přesun výroby. *BusinessInfo* [online]. Praha, 14.02.2019 [cit. 2020-04-22]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/clanky/brexit-bez-dohody-desi-automobilky-v-britanii-ford-uz-planuje-presun-vyroby/>

Budoucí obchodní dohoda mezi EU a Británií má být ucelená. Spornou oblastí budou unijní standardy i rybolov. *Euractiv* [online]. Praha: ČTK, 28.01.2020 [cit. 2020-04-24]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/brexit/news/budouci-obchodni-dohoda-mezi-eu-a-britanii-ma-byt-ucelena-spornou-oblasti-budou-unijni-standardy-i-rybolov/>

BusinessInfo: Export brzdí, vývoz aut zpomaluje. *Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR* [online]. Praha, 08.08.2019 [cit. 2020-03-15]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/clanky/export-brzdi-vyvoz-aut-zpomaluje/>

BusinessInfo: Situační zpráva k Brexitu. *Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR* [online]. Praha, 25.07.2019 [cit. 2020-01-11]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/clanky/situacni-zprava-k-brexitu>

BusinessInfo: Velká Británie: Základní charakteristika teritoria, ekonomický přehled. *Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR* [online]. Praha, 15.12.2019 [cit. 2020-01-24].

Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/velka-britanie-zakladni-charakteristika-teritoria-ekonomicky-prehled/>

Co je to "brexit?" *Vláda ČR* [online]. Praha, 09.08.2018 [cit. 2020-01-11]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/evropske-zalezitosti/brexit/casto-kladene-dotazy-167933/>

ČSÚ: Závislost Česka na vývozu aut dlouhodobě roste. *Info* [online]. Praha, 23.05.2018 [cit. 2020-03-15]. Dostupné z: <https://www.info.cz/byznys/csu-zavislost-ceska-na-vyvozu-aut-dlouhodobě-roste-30744.html>

DENKOVÁ, Adéla. Česko kvůli brexitu papírově zbohatne. Z unijní pokladny dorazí míň peněz. *Euractiv* [online]. Praha, 19.06.2017 [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/aktualne-v-eu/news/cesko-diky-brexitu-papirove-zbohatne-z-unijni-pokladny-dorazi-min-penez/>

Euro area policies: Selected issues. *International Monetary Fund* [online]. Washington D.C., 29.06.2018 [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2018/07/18/Euro-Area-Policies-Selected-Issues-46097>

EU trade since 1988 by SITC. *Eurostat* [online]. Brusel: Evropská komise, 2020, 18.03.2020 [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/about/overview>

GDP and main components (output, expenditure and income). *Eurostat* [online]. 26.03.2020 [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_10_gdp&lang=en

Graf dne: Britská libra ztrácí už šestou seanci v řadě. *FXstreet* [online]. Praha, 14.01.2020 [cit. 2020-02-08]. Dostupné z: <https://www.fxstreet.cz/zpravodajstvi-108162.html>

HILLS, Suzannah. Britain now producing more cars than Germany. *Daily Mail* [online]. Londýn, 29.09.2012 [cit. 2020-01-11]. Dostupné z: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-2210199/Britain-producing-MORE-cars-Germany-How-UK-car-production-capital-Europe.html>

HOSNEDLOVÁ, Pavla. Brexit hýbe evropskou ekonomikou. Komu působí největší potíže? *Euractiv* [online]. Praha, 20.12.2019 [cit. 2020-04-22]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/brexit/news/brexit-hybe-evropskou-ekonomikou-komu-pusobi-nejvetsi-potize/>

HRDLIČKA, Jan. Brexit přehledně: Dvoje předčasné volby, dva ministerští předsedové a dva odklady. *E15* [online]. Praha, 04.02.2020 [cit. 2020-02-08]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/zahranicni/brexit-prehledne-dvoje-predcasne-volby-dva-ministersti-predsedove-a-dva-odklady-1364897>

Informace o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie. *Celní správa ČR* [online]. Praha, 03.02.2020 [cit. 2020-02-08]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/Stranky/Informace-o-vystoupen%C3%AD-spojen%C3%A9ho-kr%C3%A1lovstv%C3%AD-velk%C3%A9-brit%C3%A1nie-a-severn%C3%ADho-irsko-z-evropsk%C3%A9-unie-.aspx>

JEDLIČKA, Petr. Co je to irský backstop a proč je tak důležitý. *Deník Referendum* [online]. Brno, 31.08.2019 [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: <https://denikreferendum.cz/clanek/29931-co-je-to-irsky-backstop-a-proc-je-tak-dulezity>

KOCOUREK, David. Budoucnost českého automobilového průmyslu v kostce. *Investiční web* [online]. Praha, 10.08.2018 [cit. 2020-03-23]. Dostupné z: <https://www.investicniweb.cz/budoucnost-ceskeho-automobiloveho-prumyslu-v-kostce/>

KONICAROVÁ, Karolína. Automobilový průmysl. *CzechInvest* [online]. Praha, 22.11.2018 [cit. 2020-03-02]. Dostupné z: <https://www.czechinvest.org/cz/Sluzby-pro-investory/Klicove-sektory/Automobilovy-prumysl>

KRULIŠ, Kryštof. Britské členství v EU: postoje, budoucnost a alternativy. *Asociace pro mezinárodní otázky* [online]. Praha, 30.12.2015 [cit. 2019-12-04]. Dostupné z: <http://www.amo.cz/britske-clenstvi-v-eu-postoje-budoucnost-a-alternativy/>

KUBÁTOVÁ, Eliška, Lucie BEDNÁROVÁ a Filip KALÁNEK. EU a Velká Británie: Historie vztahů a cesta k referendu. *Euractiv* [online]. Praha, 29.12.2016 [cit. 2019-11-28]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/aktualne-v-eu/linksdossier/eu-a-velka-britanie-historie-vztahu-a-cesta-k-referendu-000142/>

KUENSSBERG, Laura. *David Cameron promises in/out referendum on EU* [online]. BBC, 2013, 23.01.2013 [cit. 2020-03-27]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/uk-politics-21148282>

LIEBREICH, Jiří. Na brexit jsme připraveni, stále však doufám, že k němu nedojde, říká šéf Škoda Auto Bernhard Maier Více na <https://www.e15.cz/rozhovory/na-brexit-jsme-pripraveni-stale-vsak-doufam-ze-k-nemu-nedojde-rika-sef-skoda-auto-bernhard-maier-1362232>. *E15* [online]. Praha, 15.09.2019 [cit. 2020-04-20]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/rozhovory/na-brexit-jsme-pripraveni-stale-vsak-doufam-ze-k-nemu-nedojde-rika-sef-skoda-auto-bernhard-maier-1362232>

MANDELÍK, Petr a Stanislav ŠKAPA. Dodavatelé a subdodavatelé v automobilovém průmyslu v České republice a na Slovensku. *One industry* [online]. Praha, 03.10.2018 [cit. 2020-03-25]. Dostupné z: <https://elektro.oneindustry.one/dodavatele-a-subdodavatele-v-automobilovem-prumyslu-v-ceske-republice-a-na-slovensku/>

MAREK, David, Petr NĚMEC, Václav FRANČE a Marcel TKÁČIK. Brexit: Analýza dopadů odchodu Velké Británie z EU. *Deloitte* [online]. Praha, únor 2019 [cit. 2020-01-11]. Dostupné z: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Deloitte_BREXIT_unor_2019.pdf

Motor industry facts 2019. *The Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)* [online]. Londýn, Květen 2019 [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.smm.co.uk/wp-content/uploads/sites/2/SMMT-Motor-Industry-Facts-May-2019-V2.pdf>

Návrh mandátu pro jednání o novém partnerství se Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska. *Evropský parlament* [online]. Štrasburk, 12.02.2020 [cit. 2020-03-25]. Dostupné z: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0033_CS.html

Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2018. *Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR* [online]. Praha, 2019 [cit. 2020-03-23]. Dostupné z: https://www.mpo.cz/assets/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/2019/10/panorama_cz_web.pdf

PERNICA, P. Logistika (Supply chain management) pro 21. století. 1. vydání. Praha: Radix spol. s r.o., 2005. ISBN 80-86031-59-4.

PRIKNEROVÁ, Lucie. Přehledně o britském referendu. *Euroskop* [online]. Praha, 06.06.2016 [cit. 2019-12-04]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/9047/27465/clanek/prehledne-o-britskem-referendu/>

Příjmy a výdaje EU v letech 2014 až 2020. *Evropská komise* [online]. Brusel, 2020 [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/budget/graphs/revenue_expenditure.html

Římská smlouva (EHS). *EUR-Lex* [online]. Úřad pro publikace Evropské unie, 14.03.2017 [cit. 2019-11-28]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=LEGISSUM%3Axy0023>

Souhrnná teritoriální informace Velká Británie. *Zastupitelský úřad ČR* [online]. Londýn, 12.02.2019 [cit. 2020-01-24]. Dostupné z: [http://publiccontent.sinpro.cz/PublicFiles/2019/02/12/Nahled%20STI%20\(PDF\)%20Velka%20Britanie%20-%20Souhrnna%20teritorialni%20informace%20-%202018.180531248.pdf](http://publiccontent.sinpro.cz/PublicFiles/2019/02/12/Nahled%20STI%20(PDF)%20Velka%20Britanie%20-%20Souhrnna%20teritorialni%20informace%20-%202018.180531248.pdf)

Souhrnná teritoriální informace Velká Británie. *Zastupitelský úřad ČR* [online]. Londýn, 10.01.2020 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: [http://publiccontent.sinpro.cz/PublicFiles/2020/01/10/Nahled%20STI%20\(PDF\)%20Velka%20Britanie%20-%20Souhrnna%20teritorialni%20informace%20-%202019.110240370.pdf](http://publiccontent.sinpro.cz/PublicFiles/2020/01/10/Nahled%20STI%20(PDF)%20Velka%20Britanie%20-%20Souhrnna%20teritorialni%20informace%20-%202019.110240370.pdf)

Stav přímých zahraničních investic v České republice k 31.12. podle principu směru. *Česká národní banka* [online]. Praha, 22.03.2016 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: <https://www.cnb.cz/analytics/saw.dll?PortalGo>

Škoda Auto přestává kvůli brexitu certifikovat svá auta v Británii. Povolení bude nově získávat v Česku od ministerstva dopravy. *Hospodářské noviny* [online]. Praha, 21.03.2018 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: <https://auto.ihned.cz/c1-66087190-skoda-auto-prestava-kvuli-brexitu-certifikovat-sva-auta-v-britanii-povoleni-bude-nove-ziskavat-v-cesku-od-ministerstva-dopravy>

Škoda Auto: Zpoždění brexitu představuje ohrožení investic a míst. *ČTK: České noviny* [online]. Praha, 15.12.2019 [cit. 2020-04-20]. Dostupné z:

<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/skoda-auto-zpozdeni-brexitu-predstavuje-ohrozeni-investic-a-mist/1832769>

Škoda Auto a.s. výroční zpráva 2016 [online]. Praha, 2017 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: <https://az749841.vo.msecnd.net/sitesencom/alv1/62658879-518c-4a3c-b45f-9e6330820bd0/skoda-annual-report-2017.c5a29f2a9b556d42158ef72031b710f3.pdf>

Škoda Auto a.s. výroční zpráva 2017 [online]. Praha, 2018 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: <https://az749841.vo.msecnd.net/sitesencom/alv1/62658879-518c-4a3c-b45f-9e6330820bd0/skoda-annual-report-2017.c5a29f2a9b556d42158ef72031b710f3.pdf>

Škoda Auto a.s. výroční zpráva 2018 [online]. Praha, 2019 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: <https://az749841.vo.msecnd.net/sitesencom/alv1/62658879-518c-4a3c-b45f-9e6330820bd0/skoda-annual-report-2017.c5a29f2a9b556d42158ef72031b710f3.pdf>

ŠTORKÁN, Martin. Británii opouštějí velcí byznysoví hráči. Další připravují ostrovy na zdražení Více na <https://www.e15.cz/zahranicni/britanii-opousteji-velci-byznysovi-hraci-dalsi-pripravuji-ostrovy-na-zdrazeni-1356464>. E15 [online]. Praha, 20.02.2019 [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/zahranicni/britanii-opousteji-velci-byznysovi-hraci-dalsi-pripravuji-ostrovy-na-zdrazeni-1356464>

Tvorba a užití HDP. Český statistický úřad [online]. Praha, 01.03.2019 [cit. 2020-03-09]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/cri/tvorba-a-uziti-hdp-4-ctvrtleti-2018>

Tvrdý brexit může snížit vývoz českých automobilek do Británie o deset procent. Euractiv [online]. Praha, 06.03.2019 [cit. 2020-04-22]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/brexit/news/tvrdy-brexit-muze-snizit-vyvoz-ceskych-automobilek-do-britanie-o-deset-procent/>

United Kingdom: Selected issues. International Monetary Fund [online]. Washington D.C., 26.10.2018 [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2018/11/14/United-Kingdom-Selected-Issues-46354>

V průmyslu pracuje 1,3 milionu osob. *Český statistický úřad* [online]. Praha, 02.09.2019 [cit. 2020-03-23]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/v-prumyslu-pracuje-13-milionu-osob>

V roce 2017 bylo v ČR vyrobeno více než 1,4 mil. vozidel. *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. Praha, 2018 [cit. 2020-03-07]. Dostupné z: <https://autosap.cz/aktualita/v-roce-2017-bylo-v-cr-vyrobeno-vice-nez-14-mil-vozidel/>

Vyhledávání smluv. *Ministerstvo zahraničních věcí ČR* [online]. Praha, Leden 2020 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: [https://www.mzv.cz/jnp/cz/vyhledavani_smluv/index\\$45924.html](https://www.mzv.cz/jnp/cz/vyhledavani_smluv/index$45924.html)

Zahraníční obchod ČR – roční údaje – 2018. *Český statistický úřad* [online]. Praha, 30.09.2019 [cit. 2020-03-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/zahranicni-obchod-cr-rocni-udaje-2018>

Seznam obrázků a tabulek

Seznam obrázků

Obr. 1 Rozdělení prostředků rozpočtu EU čerpaných Spojeným královstvím podle jednotlivých kapitol v roce 2017 (v %)	12
Obr. 2 Příspěvky Spojeného království do rozpočtu EU v roce 2017 (v mld. EUR)	13
Obr. 3 Geografické rozmístění automobilového průmyslu ve Spojeném království	16
Obr. 4 Porovnání různých variant vzájemných vztahů Spojeného království a EU	21
Obr. 5 Meziroční růst reálného HDP Spojeného království v letech 2000 až 2019 (v %)	28
Obr. 6 Vývoj kurzu britské libry k americkému dolaru a k euru od roku 2016	29
Obr. 7 Podíl jednotlivých trhů na celkovém počtu automobilů exportovaných ze Spojeného království v roce 2018 (v %)	33
Obr. 8 Meziroční růst reálného HDP České republiky v letech 2000 až 2018 (v %)	37
Obr. 9 Hlavní komodity podílející se na struktuře exportu ČR (v mld. EUR)	38
Obr. 10 Přebytky a deficity obchodní bilance ČR s různými teritorii v roce 2018 (v mil. EUR)	40
Obr. 11 Počet podniků ve zpracovatelském průmyslu ČR v letech 2008 až 2018	42
Obr. 12 Investice ve zpracovatelském průmyslu ČR v letech 2008 až 2018 (v mld. EUR)	43
Obr. 13 Počet vyrobených vozů v ČR v letech 2000 až 2017	44
Obr. 14 Export a import mezi eurozónou a Spojeným královstvím v letech 1995 až 2016 (v % HDP eurozóny)	53
Obr. 15 Podíl Spojeného království na vývozu a dovozu vybraných členských států EU v roce 2017 (v % HDP jednotlivých států)	54
Obr. 16 Komoditní struktura obchodu České republiky a Evropské unie se Spojeným královstvím (v %)	55
Obr. 17 Porovnání podílů tří nejvýznamnějších skupin komodit na celkovém vývozu ČR do Spojeného království s podíly těchto tří skupin komodit na celkovém vývozu dalších členských zemí EU do Spojeného království (v %)	57
Obr. 18 Čisté pozice členských států EU vůči společnému rozpočtu EU (čistí plátcí vs. čistí příjemci) v roce 2018 (v mil. EUR)	58
Obr. 19 Přehled dodavatelů ŠKODA AUTO a.s. podle zemí (podíly v %)	66

Seznam tabulek

Tab. 1 Podíl exportu do EU na celkovém exportu Spojeného království.....	30
Tab. 2 Přehled 15 zemí s největším počtem vyrobených automobilů na světě v roce 2018	32
Tab. 3 Přehled 10 zemí s největším počtem vyrobených automobilů v Evropě v roce 2017.....	34
Tab. 4 Teritoriální struktura zahraničního obchodu České republiky v roce 2018 (v mil. EUR)	39
Tab. 5 Přehled nejvýznamnějších výrobců automobilů v České republice v roce 2017	44
Tab. 6 Vývoj indikátorů automobilového průmyslu České republiky v letech 2015 až 2022 (v %)...	45
Tab. 7 Zahraniční obchod České republiky se Spojeným královstvím v letech 2014 až 2018 (v mld. EUR).....	49
Tab. 8 Stav přímých investic Spojeného království v ČR k 31. 12. 2017 (v mld. EUR).....	49
Tab. 9 Stav přímých investic ČR ve Spojeném království k 31. 12. 2017 (v mil. EUR).....	50
Tab. 10 Přehled počtu prodaných vozů ŠKODA AUTO a.s. na nejvýznamnějších trzích	64

ANOTAČNÍ ZÁZNAM

AUTOR	Bc. Michaela Řeháková		
STUDIJNÍ PROGRAM/OBOR/SPECIALIZACE	6208T139 Globální podnikání a marketing		
NÁZEV PRÁCE	Vliv brexitu na zahraniční obchod České republiky v odvětví automobilového průmyslu		
VEDOUCÍ PRÁCE	PhDr. Jiří Malý, Ph.D.		
KATEDRA	KEP - Katedra ekonomie a práva	ROK ODEVZDÁNÍ	2020
POČET STRAN	80		
POČET OBRÁZKŮ	19		
POČET TABULEK	10		
POČET PŘÍLOH	0		
STRUČNÝ POPIS	<p>Cílem diplomové práce je zhodnocení změn v zahraničním obchodu České republiky v odvětví automobilového průmyslu v důsledku brexitu. Automobilový průmysl je pro řadu členských států EU i pro Spojené království klíčovým odvětvím ekonomiky, včetně exportu. Spojené království patří k významným obchodním partnerům členských států Evropské unie. Brexit a na něj navazující dohoda o budoucím uspořádání vzájemných vztahů mezi Spojeným královstvím a Evropskou unií, která bude dojednána během přechodného období, výrazným způsobem ovlivní vzájemné obchodní vztahy obou stran. Brexit ovlivňuje rovněž rozhodování automobilek včetně ŠKODA AUTO a.s., a to zejména v oblasti investic, odbytu, logistických řetězců a certifikace vozidel.</p>		
KLÍČOVÁ SLOVA	Brexit, Spojené království, Evropská unie, referendum, dohoda o vystoupení, přechodné období, dohoda o budoucích vztazích, zahraniční obchod, automobilový průmysl		

ANNOTATION

AUTHOR	Bc. Michaela Řeháková		
FIELD	6208T139 Marketing Management in the Global Environment		
THESIS TITLE	Impact of Brexit on the international trade of the Czech Republic in the automotive industry		
SUPERVISOR	PhDr. Jiří Malý, Ph.D.		
DEPARTMENT	KEP - Department of Law and Economics	YEAR OF SUBMISSION	2020
NUMBER OF PAGES	80		
NUMBER OF PICTURES	19		
NUMBER OF TABLES	10		
NUMBER OF APPENDICES	0		
SUMMARY	<p>The aim of the diploma thesis is to analyze the changes in the international trade of the Czech Republic in the automotive industry due to Brexit. The automotive industry is a key sector of the economy, including exports, of many EU Member States and of the United Kingdom. The United Kingdom is one of the European Union's major trading partners. Brexit and the subsequent agreement on the future relationship between the United Kingdom and the European Union, which will be negotiated during the transition period, will significantly affect the mutual trade relations between these two parties. Brexit also influences the decision-making of car manufacturers, including ŠKODA AUTO a.s., especially in the fields of investment, sales, logistics chains and vehicle certification.</p>		
KEY WORDS	Brexit, United Kingdom, European Union, referendum, withdrawal agreement, transition period, agreement on future relationship, international trade, automotive industry		