

# **ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA o.p.s.**

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor/specializace: 6208R087 Podniková ekonomika a management obchodu

## **ANALÝZA ZMĚN NA BRITSKÉM TRHU S AUTOMOBILY VLIVEM BREXITU**

**Bakalářská práce**

**Marek BERNÁT**

Vedoucí práce: Ing. Martina Beránek, Ph.D.



ŠKODA AUTO Vysoká škola

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatel: **Marek Bernát**  
Studijní program: Ekonomika a management  
Obor: Podniková ekonomika a management obchodu

Název tématu: **Analýza změn na britském trhu s automobily vlivem brexitu**

Cíl: Cílem práce je definovat změny, které vlivem brexitu postihnou a již postihují automobilky působící na britském trhu, pomocí scénářů odchodu Velké Británie z EU identifikovat nové výzvy, a na základě nich navrhnout doporučení.

Rámcový obsah:

1. Mezinárodní obchod, podmínky dle WTO, společný trh EU
2. Analýza vlivu cel na cenu automobilů dovážených do Velké Británie, porovnání konkurenceschopnost importovaných vozidel oproti těm, které jsou vyráběny přímo na území Velké Británie.
3. Doporučení pro výrobce automobilů, jak reagovat na změny na britském trhu dle jednotlivých scénářů odchodu Velké Británie z EU.

Rozsah práce: 25 – 30 stran

Seznam odborné literatury:

1. WAISOVÁ, Š. *Manuál exportéra.: Jak analyzovat zahraniční trhy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2014. ISBN 978-80-7380-539-5.
2. KOHAJDA, M. – SEJKORA, T. – ŠMEJKAL, V. *Financial system of the European Union after Brexit*. rw&w Science & New Media, 2018. 88 s. ISBN 978-3-946915-23-2.
3. *František Janátka a kol. Podnikání v globalizovaném světě*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-754-7.
4. KOL, A. – ŠTÉRBOVÁ, L. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21.století*. Praha: Grada, 2013. 368 s. ISBN 978-80-247-4694-4.
5. KOTLER, P. – KELLER, K.L. *Marketing management*. Pearson, 2016. 714 s. ISBN 978-1-292-09262-1.

Datum zadání bakalářské práce: únor 2019

Termín odevzdání bakalářské práce: prosinec 2019

L. S.

**Ing. Martina Beránek, Ph.D.**  
Vedoucí práce



**Mgr. Petr Šulc**  
Prorektor ŠAVŠ



**doc. Ing. Pavel Štrach, Ph.D. et Ph.D.**  
Vedoucí katedry



**Marek Bernát**  
Autor práce



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

Jsem si vědom, 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 11.12.2019

Děkuji Ing. Martině Beránek, Ph.D. za odborné vedení závěrečné práce, poskytování rad a informačních podkladů.

## Obsah

Úvod.....	8
1 Vstup Velké Británie do EU.....	10
2 Výjimky Velké Británie v EU.....	11
2.1 Britský rabat .....	11
2.2 Schengenský prostor.....	11
2.3 Listina základních práv EU.....	11
2.4 Euro.....	12
3 Vystoupení Velké Británie z EU .....	13
3.1 Požadavky Velké Británie.....	13
3.2 Vyjednávání požadavků Velké Británie .....	13
3.3 Referendum o vystoupení z EU .....	14
4 Budoucí vztahy Velké Británie a EU .....	16
4.1 Tvrdý brexit .....	17
4.2 Norský model .....	17
4.3 Švýcarský model .....	18
4.4 Ukrajinský model.....	19
4.5 Turecký model.....	19
4.6 Kanadský model.....	20
5 Zahraniční obchod Velké Británie .....	21
5.1 Obchod dle pravidel EU .....	26
5.2 Obchod dle pravidel WTO .....	27
6 Britské automobilky a brexit.....	30
6.1 Nejistota v automobilovém průmyslu.....	30
6.2 Vliv libry.....	30
6.3 Zahraniční investice .....	31

6.4	Přípravy na tvrdý brexit .....	32
6.5	Vládní podpora .....	33
7	Porovnání britských a kontinentálních automobilek s ohledem na brexit.....	34
7.1	Britské automobilky .....	34
7.2	Kontinentální automobilky .....	36
7.3	Srovnání přístupů .....	38
8	Analýza dopadů jednotlivých scénářů na automobilový sektor a doporučení pro výrobce automobilů .....	43
8.1	Tvrdý brexit .....	43
8.2	Členství v EHP .....	44
8.3	Celní unie .....	46
	Závěr .....	48
	Seznam literatury .....	50
	Seznam obrázků a tabulek .....	56

## **Seznam použitých zkratk a symbolů**

CETA Comprehensive Economic and Trade Agreement

ČR Česká republika

EFTA European Free Trade Association

EHS Evropské hospodářské společenství

ES Evropské společenství

EU Evropská unie

GATT General Agreement of Tariffs and Trade

GBP British pound

ROW Rest of world

SMMT Society of Motor Manufacturers and Traders

SZP Společná zemědělská politika

USA United States of America

WTO World Trade Organization



## Úvod

Když byl v červnu roku 2016 zveřejněn výsledek referenda o členství Velké Británie v EU, překvapil nejen politické špičky své země, ale také představitele EU. Od té doby panuje na obou stranách poměrně velká nejistota a snaha o zmírnění negativních scénářů. Autor se ve své práci zaměřuje na automobilový průmysl a mapuje změny, které po odchodu Velké Británie mohou nastat. Autorovu práci komplikuje fakt, že navzdory všem očekáváním již více než tři a půl roku po této události nebylo nalezeno řešení.

Cílem práce je zanalyzovat nejpravděpodobnější scénáře budoucích vztahů Velké Británie s EU a určit jejich vliv na automobilový průmysl. Na základě srovnání přístupů konkrétních výrobců pak formulovat doporučení pro jednotlivé scénáře.

V teoretické části práce je stručně popsáno historické pozadí britského členství v EU. Autor se zde zaměřil na výjimky a privilegia Velké Británie, které byly během několika desetiletí členství vyjednány. Další kapitola je věnována výše zmíněnému referendu a pravděpodobným scénářům budoucích vztahů. Teoretická část práce je zakončena popsáním rozdílných podmínek a pravidel pro obchod dle WTO a EU. Pokud by totiž nastala situace odchodu bez dohody, vzájemné obchodní právo by se řídilo právě pravidly Světové obchodní organizace (WTO).

Praktická část práce se zabývá konkrétními dopady na automobilový průmysl. Jsou zde shrnuty nejvýznamnější výzvy, kterým budou výrobci automobilů čelit. Tyto výzvy se samozřejmě liší podle budoucího uspořádání vztahů mezi Velkou Británií a EU. Proto jsou v praktické části zanalyzovány jednotlivé scénáře brexitu a ke každému z nich je připojeno doporučení pro výrobce automobilů. Doporučení vychází z komparativní analýzy přístupů konkrétních výrobců, kterou se zabývá kapitola 7.

Autor si uvědomuje, že automobilový průmysl je jen jedno z mnoha odvětví, která budou nadcházejícím brexitem ovlivněna. V této práci jsou ovšem ostatní sektory hospodářství zmíněny jen okrajově nebo vůbec. Od 23. června 2016, kdy bylo občany Velké Británie rozhodnuto o vystopení z EU, se výrobci intenzivně připravují na změny, které na britském trhu s automobily nastanou.

Hlavní motivací pro výběr tématu byla skutečnost, že se jedná o aktuální celospolečenské téma s přesahem do veřejného a politického dění. Význam této práce je o to větší, že brexit je zcela zásadní událost v dějinách 21. století s dalekosáhlými důsledky pro celý globalizovaný svět.

## 1 Vstup Velké Británie do EU

Velká Británie vstoupila do Evropského společenství (ES) roku 1973. Nicméně tento vstup nebyl pro Velkou Británii zdaleka samozřejmostí či formalitou. Stalo se tak po mnohaletém vyjednávání mezi klíčovými aktéry. Britové se mimo jiné obávali, že vstupem do ES přijdou o speciální vztah s USA a Britským společenstvím národů (Commonwealth) (Fiala a Pitrová, 2009).

První přihlášku do tehdy ještě Evropského hospodářského společenství (dále jen EHS) podala Velká Británie již v roce 1961. Francouzský prezident Charles de Gaulle však dvakrát britské členství v evropském společenství vetoval. Poprvé roku 1963 a podruhé v roce 1967. Obával se, že by se společenství po přijetí Velké Británie dostalo pod silný vliv USA. Až odchod Charlese de Gaulla z politického života umožnil přijetí Velké Británie do ES (Kubátová, Bednárová a Kalánek, 2016).

Již roku 1975, tedy necelé dva roky po vstupu do ES, se ve Velké Británii konalo referendum o setrvání v tomto společenství. Referendum bylo vypsáno labouristickou vládou, která upozorňovala na vysoké příspěvky do společného rozpočtu. Británie patřila mezi největší plátce a vláda Velké Británie chtěla revidovat členství v ES. Účast voličů v referendu byla tehdy 64,5 %. Pro setrvání hlasovalo 67,2 % voličů (Echo24.cz, 2016).

Spory o členské příspěvky přetrvávaly i nadále a v roce 1984 vyvrcholily britskou pohrůžkou zastavení plateb. V tomto ohledu se velmi angažovala britská ministerská předsedkyně Margaret Thatcherová. Ve Fontainbleau na summitu v roce 1984 vzkázala ostatním členům, aby Spojenému království vrátili peníze, které Británie posílala formou členských příspěvků. Margaret Thatcherová nakonec vyjednala zavedení tzv. britského rabatu, kterému je věnován prostor v následující kapitole (Kubátová, Bednárová a Kalánek, 2016).

Britský rabat se stal prvním ze série výjimek pro Velkou Británii v rámci ES, respektive EU. Jak tyto výjimky přibývaly, získávala Velká Británie stále více statut „speciálního člena EU“.

## **2 Výjimky Velké Británie v EU**

Jak již bylo zmíněno výše, Velká Británie měla jakožto silný partner mezi zeměmi EU výsadní postavení. Od počátku byla z hlediska výdajů a příjmů donátorem, není tedy divu, že pro ni byla za cenu členství domluvena celá řada ústupků.

### **2.1 Britský rabat**

Britský rabat byl zaveden roku 1984. Jeho zavedení souviselo se společnou zemědělskou politikou zemí ES. Ta v 80. letech tvořila až 80 % výdajů společného rozpočtu. Z fondu přitom nejvíce profitovaly země s velkým zemědělským sektorem, ke kterým se ovšem Velká Británie nepočítala. Tato rozpočtová nespravedlnost znepokojovala britské politiky v čele s Margaret Thatcherovou (Šímová, 2017).

Bylo tedy rozhodnuto, že 4 roky po daném rozpočtovém roce se Velké Británii vrátí 66 % z rozdílu mezi výdaji, které Velká Británie odvádí, a jejími příjmy. Britský rabat tedy znamenal jisté narovnání rozpočtových vztahů uvnitř ES.

### **2.2 Schengenský prostor**

Schengenská dohoda byla podepsána 14. června 1985 Francií, Belgií, Nizozemskem, Lucemburskem a Německem. Postupně se k této dohodě přidávali další členové, jakož i nečlenové EU, např. Norsko, Island či Švýcarsko. Tato dohoda dodnes umožňuje občanům daných zemí cestovat bez hraničních kontrol do kterékoliv jiné země v rámci Schengenského prostoru. To je umožněno díky vzájemné policejní a justiční spolupráci jednotlivých zemí, která se týká zejména výměny informací o hledaných osobách. V současné době jsou součástí Schengenského prostoru všechny země EU, kromě Velké Británie a Irska. Ty se účastní pouze části o vzájemné policejní spolupráci (Adámková, 2008).

Jak píše Machotková (2017), Velká Británie si vyjednala výjimku z této dohody, aby mohla i nadále provádět kontroly na svých hranicích. Vzdání se této výsady bylo považováno za příliš politicky citlivou záležitost.

### **2.3 Listina základních práv EU**

Evropská rada rozhodla o vypracování Listiny základních práv EU 4. června 1999. Během následujícího roku byl vypracován návrh katalogu základních práv EU. Prostřednictvím Lisabonské smlouvy se tato listina stala součástí primárního práva

EU, i když formálně není součástí Lisabonské smlouvy. Jejím cílem je potvrzení principů, které vychází mimo jiné z Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, nicméně Listina nijak nerozšiřuje pravomoci EU (Euroskop, 2017b).

Britská výjimka vznikla kvůli střetu evropského a britského práva. V Listině základních práv EU je mimo jiné uvedeno právo zaměstnanců bránit své zájmy pomocí kolektivní stávky, což je v rozporu s britským zákoníkem práce.

Díky této britské výjimce nemůže být britský právní systém shledán v rozporu s Listinou základních práv EU (Kubátová, Bednárová a Kalánek, 2016).

## **2.4 Euro**

Jednotná evropská měna byla přijata 11 státy EU v roce 1999. Byly to jmenovitě Portugalsko, Itálie, Německo, Finsko, Španělsko, Francie, Irsko, Rakousko, Lucembursko, Belgie a Nizozemsko. Nicméně i ostatní členské země EU se zavázaly, že společnou evropskou měnu dříve či později přijmou. Existují pouze dvě výjimky, Dánsko a Velká Británie (EurActiv, 2015).

I když se eurem začalo reálně platit až v roce 1999, první fáze jednání o společné měnové unii byla započata již roku 1990. Pro budoucí měnovou unii sehrála velice důležitou úlohu Maastrichtská smlouva, která po právní stránce definovala budoucí měnovou unii. Členské státy se mimo jiné zavázaly posilovat nezávislost centrálních bank a liberalizovat pohyb kapitálu (Štěrbová, 2013).

Jak již bylo popsáno výše, Velká Británie a Dánsko podle článku 25 Maastrichtské smlouvy nemají povinnost přijmout Euro. Díky tomu nemusí Velká Británie např. dodržovat pravidlo, že schodek rozpočtu je maximálně 3 % HDP a celá měnová politika země zůstává v britských rukou. Na druhou stranu, Velká Británie nemá hlasovací právo ohledně témat spojených s eurem na Evropské radě a nemůže ovlivňovat složení Evropské centrální banky (Kubátová, Bednárová a Kalánek, 2016).

### **3 Vystoupení Velké Británie z EU**

Tato kapitola se zabývá důvody, které vedly k vyhlášení referenda o vystoupení Velké Británie z EU. Jsou zde popsány požadavky Velké Británie vůči EU. Dále také shrnuje výsledek referenda a ukazuje, jaké byly bezprostřední ohlasy po vyhlášení výsledků.

#### **3.1 Požadavky Velké Británie**

Britský ministerský předseda David Cameron přislíbil v lednu 2013 referendum o odchodu Velké Británie z EU. Ve svém projevu řekl, že pokud jeho konzervativní strana vyhraje následující volby a sestaví vládu, mohlo by se referendum konat v roce 2017. Zároveň ovšem dodal, že v době konání referenda bude pozice Velké Británie v EU jiná než doposud. Cameron uvedl, že bude usilovat o reformu EU, aby byla flexibilnější, chtěl vrátit některé kompetence zpět na úroveň národních států a změnit integrační proces (EurActiv, 2013).

Cameronovo prohlášení vyvolalo v EU vesměs negativní reakce. Německý ministr zahraničí Guido Westerwelle například řekl, že si přeje setrvání Velké Británie v EU. Zároveň ovšem zdůraznil, že není možné, aby si Britové z EU vybírali jen to výhodné, což doslovně označil za „vzobávání rozinek“ (EurActiv, 2013).

Požadavky na reformu EU byly shrnuty Davidem Cameronem 10. listopadu 2015. Mezi těmito podmínkami bylo například omezení volného pohybu osob z nových členských zemí, rozšíření volného trhu a omezení regulací nebo snížení sociálních dávek pro přistěhovalce z EU (Kubátová, Bednárová a Kalánek, 2016).

#### **3.2 Vyjednávání požadavků Velké Británie**

Požadavky tématem zasedání Evropské rady 19. února 2016. Donald Tusk, předseda Evropské rady, označil jednání za „make or break summit“.

Nejsložitější vyjednávání se zabývala volným pohybem osob a sociálními dávkami pro občany EU, kteří pracují ve Velké Británii. Úspěchem pro britskou stranu bylo to, že podle nové dohody již nebude muset vyplácet stejně vysoké přídatky na děti pracovníkům, jejichž děti se nenacházejí na území Velké Británie. V takovém případě bude výše přídatku na dítě stejná, jako by byla v zemi, kde se dítě nachází.

Dalším bodem programu byla evropská integrace. Britům bylo garantováno, že se nebudou muset účastnit stále hlubší a těsnější evropské integrace.

V ekonomické oblasti Británie požadovala stejná práva pro všechny země EU, bez ohledu na to, zda platí eurem nebo ne. Nově bylo vyjednáno, že i země mimo eurozónu budou moci přezkoumávat legislativní návrhy zemí platících eurem.

Posledním bodem bylo zvýšení konkurenceschopnosti. Omezení byrokratické zátěže a přílišných regulací bylo schváleno Evropskou radou bez větších problémů (Kubátová, Bednárová a Kalánek, 2016).

Jak uvádí server ČT24 (2016), David Cameron po summitu prohlásil, že vyjednal dohodu, která poskytne Británii zvláštní status v EU. Dále uvedl, že Británie se bude moci účastnit těch projektů EU, které jí vyhovují, a naopak projektů, ke kterým má výhrady, jako například společná měna nebo záchranné programy, se Británie účastnit nemusí.

### **3.3 Referendum o vystoupení z EU**

Jak uvádí server iRozhlas (2016), referendum o vystoupení Velké Británie z EU se konalo 23. června 2016. Jak již bylo zmíněno výše, uskutečnění referenda inicioval David Cameron, který ovšem po vyjednaných výhodách pro Velkou Británii doporučil občanům hlasovat pro setrvání v EU.

Referenda se zúčastnilo 33,5 milionu britských občanů, volební účast tedy byla 72 %. Pro brexit, neboli vystoupení Velké Británie z EU, se vyslovilo 51,2 % voličů, zatímco pro setrvání bylo 48,8 % občanů Spojeného království.

#### **Výsledek referenda**

Po vyhlášení výsledků odstoupil David Cameron ze své funkce ministerského předsedy. Před veřejností oznámil, že Velkou Británii by měl do nového období vyjednávání s EU vést někdo jiný. Také ve Skotsku a Severním Irsku vyvolal výsledek bouřlivé reakce. Skoti totiž většinově hlasovali pro setrvání v EU, což vzbuzuje otázky o dalším směřování Skotska v rámci Spojeného království.

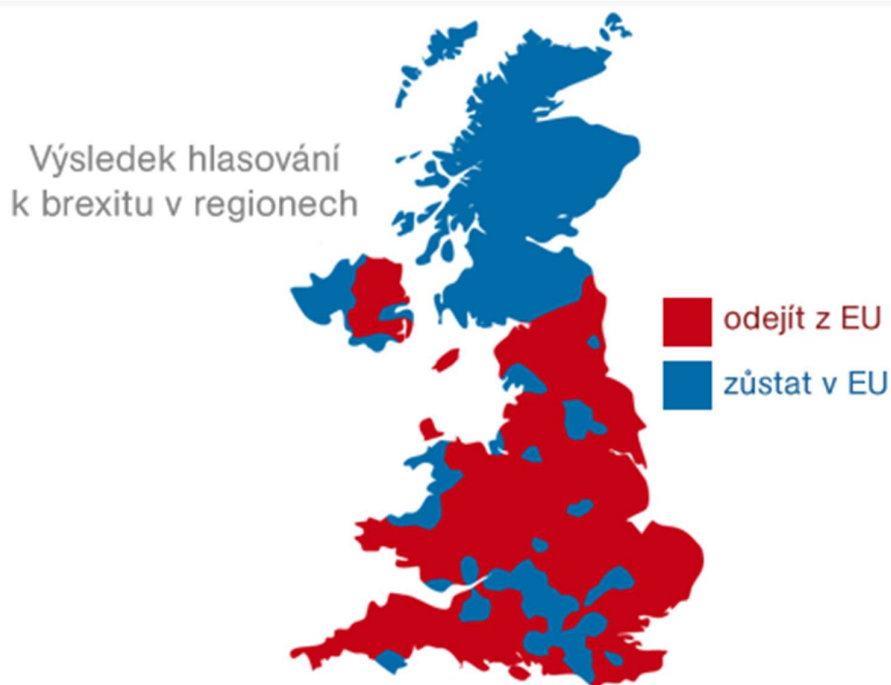
Předseda Evropské rady Donald Tusk vyzval zbytek EU, aby zůstal jednotný a semknutý. Němečtí představitelé zhodnotili výsledek referenda jako smutný den pro Evropu. Naopak evropští nacionalisté projevovali nadšení. Předsedkyně francouzské národní fronty Marine Le Penová označila výsledek za vítězství

svobody a nizozemský nacionální politik Geert Wilders vyzval k vypsání referenda i v jeho zemi (iRozhlas, 2016).

Jak píše server VLADA.cz (2016), tak výsledku referenda litoval i tehdejší český předseda vlády Bohuslav Sobotka. Ve svém projevu na půdě poslanecké sněmovny řekl, že brexit není pozitivní zprávou ani pro Českou republiku ani pro celou EU.

Mimo jiné zmínil skutečnost, že na území Velké Británie žije dle oficiálních údajů přes 40 tisíc českých občanů. Dodal, že je nutné najít takovou budoucí dohodu mezi EU a Velkou Británií, která zajistí ekonomickou prosperitu a zároveň nepoškodí práva občanů. Dále uvedl, že Česká republika je proexportní a otevřenou ekonomikou. Další prosperita státu je tedy závislá na schopnosti vyvážet zboží a služby. Na závěr zdůraznil, že budoucí dohoda je pro Českou republiku stěžejní i proto, že do Evropské unie míří až 80 % českého exportu.

Většinový výsledek volby v jednotlivých regionech Velké Británie ukazuje **Chyba! Nenašel jsem zdroj odkazů..** Je na něm vidět, jak hlasovali lidé v jednotlivých regionech napříč Spojeným královstvím. Zatímco Wales a většina Anglie hlasovaly pro vystoupení, tak Skotsko bylo převážně pro setrvání v EU.



Zdroj: (iRozhlas, 2019)

**Obr. 1 Výsledek referenda o vystoupení Velké Británie z EU podle regionů**



## 4 Budoucí vztahy Velké Británie a EU

Poté, co občané Velké Británie v referendu většinově odhlasovali vystoupení z EU, začala debata o tom, jakým způsobem a za jakých podmínek Velká Británie odejde. Samotný postup vystoupení je popsán v Lisabonské smlouvě v článku 50. Ovšem dříve, než se začne jednat o budoucí dohodě, je nutno vyjednat tzv. „rozvodovou“ dohodu. Tato dohoda by měla obsahovat tři klíčové oblasti:

- Vyjasnit práva evropských občanů žijících na území Velké Británie a britských občanů žijících na území EU.
- Vyjednat sumu peněz, kterou Velká Británie zaplatí EU.
- Vyřešit, jaký režim bude po odchodu Velké Británie z EU platit na hranici mezi Irskem a Severním Irskem (irská pojistka) (Hunt, Wheeler, 2017).

Velká Británie není první zemí, která z EU, resp. ES vystoupila. Jako první tak učinilo Alžírsko, které získalo nezávislost na Francii v roce 1962. Poté se rozhodlo opustit ES v roce 1985 Grónsko, kde proběhlo referendum podobně jako ve Velké Británii. Ve stejném roce opustilo ES také souostroví Saint-Pierre a Miquelon a stalo se přidruženým zámořským územím. Naposledy v roce 2012 odešel z EU ostrov Svatého Bartoloměje, který se také stal přidruženým územím (Echo24.cz, 2016).

Najít budoucí režim obchodních vztahů mezi Velkou Británií a EU bude extrémně složité. Britská strana si nepřeje celní unii, volný pohyb osob ani nadřazení evropského práva a evropského soudu britskému parlamentu. K čemu se britská strana naopak hlásí je volný pohyb zboží, služeb a kapitálu. Pro EU je zase nepřijatelné, aby si Britové z celého výčtu práv a povinností vybírali pouze pro ně výhodné, aniž by se přihlásili k méně atraktivním povinnostem, které vyplývají z členství v EU (Kohajda, Sejkora a Šmejkal, 2018).

Nicméně již nyní existuje několik modelů, podle kterých by se budoucí vztahy EU a Velké Británie mohly vyvíjet. Existuje například norský model, podle kterého by Velká Británie byla i nadále součástí Evropského hospodářského prostoru. Možností je také řešení na základě bilaterálních dohod, podobně jako Švýcarsko, anebo specifická ukrajinská cesta. Ta je ovšem přímým opakem toho, co symbolizuje brexit. Ukrajina žádá o evropskou pomoc a chce ukázat snahu o přijetí

evropských standardů, aby se jednou mohla stát jejím členem. Naproti tomu Velká Británie EU opouští (Kohajda, Sejkora a Šmejkal, 2018).

#### **4.1 Tvrdý brexit**

Nejhorší možnou variantou je tvrdý brexit. Ten by nastal v případě, že se nepodaří vyjednat řádnou rozvodovou smlouvu. Tvrdý brexit by byl důsledkem selhání politických elit na obou stranách a měl by dalekosáhlé ekonomické důsledky (Kohajda, Sejkora a Šmejkal, 2018). V takovém případě by totiž začal platit obchodní režim podle Světové obchodní organizace (WTO). Což by znamenalo zavedení cel, kontroly na hranicích a s tím související zdržení dodávek a zdražení zboží a služeb.

Podle analýzy Operation Yellowhammer (2019), kterou si nechala vypracovat britská vláda, by v případě tvrdého brexitu stoupla cena elektřiny a plynu, dodávky čerstvých potravin by se snížily a na hranicích by se tvořily dlouhé fronty. Podle prognózy stoupnou ceny léků, stejně jako ceny benzínu a nafty. Nejhuře postižené budou nízkopříjmové domácnosti. Tyto a další skutečnosti by podle vypracované analýzy mohly vést k protestům po celé zemi a eskalovat v násilné střety s policií.

Ačkoliv je tvrdý brexit nejhorším možným scénářem, tak v žádném případě není vyloučen. Současný britský ministerský předseda Boris Johnson si podle serveru ČT24 (2019) přeje odejít s dohodou, ovšem tvrdý brexit nevylučuje. Svým úředníkům vzkázal, že nejvyšší prioritou státní správy je připravit zemi na tvrdý brexit.

#### **4.2 Norský model**

Od roku 1994 je Norsko součástí Evropského hospodářského prostoru (EHP). S tím souvisí i přijetí legislativy EU, která se týká vnitřního trhu. Z tohoto nařízení je vyjmuto zemědělství. Norsko tedy sice není členem EU, ale členství v EHP mu zajišťuje takové výhody, jako je například i volný pohyb osob (Štěrbová, 2013).

Pro mnoho Britů je norský model inspirací v tom smyslu, že neztratí suverenitu a zároveň nebudou ekonomicky ztrácet, protože budou i nadále součástí jednotného trhu. Odpůrci ovšem poukazují na skutečnost, že Norsko také přispívá do evropského rozpočtu, přijímá část evropské legislativy, ale nemá své zástupce v Evropském parlamentu. Norská premiérka Erna Solbergová uvedla, že si nemyslí, že by byl norský model pro Velkou Británii vhodný. Kristin Lindová (generální

ředitelka Confederation of Norwegian Enterprise) řekla toto: „Ano, máme přístup k jednotnému trhu. Ale také podléháme právním předpisům, které nemůžeme ovlivnit. Velká Británie má v Unii zásadní vliv, proč by se ho vzdávala?“ (ČT24, 2016b).

Podle Kohajdy, Sejkory a Šmejkal (2018) je nemyslitelné, aby Velká Británie přešla na norský model vztahu s EU. Argumentují tím, že Norsko přebírá téměř 100 % legislativy, která vyplívá z členství v Evropském hospodářském prostoru. Navíc se finančně podílí na společném rozpočtu. Přesto nemá své reprezentanty v evropském parlamentu a nemůže se přímo podílet na vytváření zákonů. Těžko si tedy představit, že by ta samá politická reprezentace, která umožnila brexit, svolila k takto jednostranné dohodě s EU, kde by Velká Británie neměla téměř žádnou legislativní pravomoc.

### **4.3 Švýcarský model**

Švýcarsko uzavřelo roku 1960 s Velkou Británií, Norskem, Dánskem, Rakouskem, Švédskem a Portugalskem smlouvu o volném obchodu pod záštitou EFTA. Členství v této asociaci se stalo jakousi alternativou k dynamicky se rozvíjející EHS. Základními pilíři této zóny volného obchodu bylo odbourávání cel, volný trh s průmyslovými výrobky a regionální podpora. Nicméně členové EFTA tvořili velmi nehomogenní skupinu zemědělských či průmyslových zemí a jejich spolupráce se nerozvíjela tak dynamicky jako mezi členy EHS. Do roku 1994 vstoupila drtivá většina členů EFTA do EU, nebo se stali alespoň součástí EHP, jako např. Norsko (Fiala a Pitrová str. 75, 2009).

Na rozdíl od ostatních členů EFTA, Švýcarsko odmítlo vstoupit jak do EU, tak do EHP. Zásady vnitřního trhu EU řeší Švýcarsko pomocí mnoha bilaterálních dohod. Například dohodou o vzdušné a pozemní dopravě, volném pohybu osob, vědecké a technické spolupráci, spolupráci proti finanční kriminalitě a dalších (Štěrbová, 2013).

Podle Pospíšila (2017) by pro Londýn mohlo být ze švýcarského modelu přijatelné to, že nemusí přijímat legislativu týkající se jednotného trhu. Navíc dohody o volném obchodu uzavírají Švýcaři nezávisle na EU, takže by Británie neměla pocit, že jí EU vnucuje svá pravidla.

Na druhou stranu, ve Švýcarsku platí volný pohyb osob ze zemí Unie a tím pádem i volný pohyb pracovních sil. Oblast služeb, mezi které patří i finanční služby, které jsou pro Británii klíčové, nejsou součástí dohod mezi EU a Švýcarskem.

#### **4.4 Ukrajinský model**

Evropská politika sousedství (European Neighbourhood Policy) má za cíl sblížení EU se sousedními zeměmi, prohlubování obchodních vztahů, v některých případech i sdílení vnitřního trhu. Součástí této iniciativy je i sblížení s Ukrajinou, se kterou EU již podepsala smlouvu o volném obchodu. Užší ekonomická i politická spolupráce jsou klíčové pro další rozvoj vzájemných vztahů (Štěrbová, 2013).

Na rozdíl od švýcarského či norského modelu, nezavádí ukrajinská dohoda volný pohyb osob, čímž by mohla plně vyhovovat požadavkům Londýna. Navíc si Ukrajina ponechala právo uzavírat obchodní dohody s ostatními zeměmi a unijní legislativa pro ni není závazná (Pospíšil, 2017).

Ovšem podle Kohajdy, Sejkory a Šmejkal (2018) je velmi těžké si představit, že vhodným modelem pro budoucí vztahy EU a Británie by byl právě ukrajinský model. Velká Británie nepotřebuje pomoc pro přijetí evropských legislativních mechanismů a standardů, naopak odchází právě proto, že se cítila utlačována evropskými standardy a evropskou byrokracií.

#### **4.5 Turecký model**

Turecko není součástí EHP, ovšem společně s Andorou a San Marinem je členem celní unie. Turecko tedy neplatí žádná cla ani kvóty za vývoz svých průmyslových výrobků do zemí EU. Zároveň je členem Euro-středomořského partnerství, takže pro výrobky z Turecka platí pravidla o určování původu zboží. Ten je přitom zásadní při vyměření celní sazby (Štěrbová, 2013).

Podle Brusenbauch Meislové (2016) by se Velká Británie v případě tureckého modelu musela při sjednávání smluv se třetími zeměmi řídit celními tarify EU, což by byla pro Londýn více než hořká pilulka. Dále by byl Londýn nucen přistoupit na různé regulace, přijmout pravidla hospodářské soutěže a státní pomoci.

Výhodou pro Spojené království by v případě tureckého modelu bylo to, že by se vyvázalo ze společné zemědělské politiky a nemuselo by přispívat do unijního

rozpočtu. Zároveň by pro ní neplatila společná legislativa v sociální oblasti. V oblasti služeb by si Britové mohli uzavírat dohody dle svého vlastního uvážení.

#### **4.6 Kanadský model**

Roku 2009 zahájila Kanada jednání o obchodní dohodě s EU. Z těchto jednání vzešla dohoda o obchodní a ekonomické spolupráci CETA. Obsahem dohody je odstraňování bariér obchodu a regulatorních překážek (Štěrbová, 2013).

CETA zajisté cílí na co nejužší spolupráci v ekonomické oblasti. Na druhou stranu se tato dohoda nezabývá spoluprací v bezpečnostní oblasti, neřeší společnou protiteroristickou politiku a společný boj proti kriminalitě. Zároveň není jejím obsahem volný pohyb obyvatel, což by mohlo být Brity bráno pozitivně (Brusenbauch Meislová, 2016).

Podle Kohajdy, Sejkory a Šmejkal (2018) přináší obchodní dohoda CETA mezi Kanadou a EU pouze částečné zpřístupnění trhu se službami. Navíc některé sektory jsou ze smlouvy zcela vyňaty a dodavatelé služeb se nemohou přímo odvolávat na svá práva. Podle britských studií CETA nenabízí dostatečné řešení pro přístup britského sektoru služeb na evropský trh.

## 5 Zahraniční obchod Velké Británie

V roce 2010 se vlády ve Spojeném království ujali konzervativci a zavedli řadu reforem pro oživení ekonomiky. Šlo například o opatření cílící na flexibilnější trh práce a konsolidaci obrovských dluhů. Od roku 2013 pak můžeme mluvit o nastartování britské ekonomiky, která od té doby vykazuje setrvalý růst.

Důležitým faktorem pro dobré fungování ekonomiky Spojeného království je zahraniční obchod. Obecně lze říci, že Británie vykazuje přebytek, co se týče zahraničního obchodu se službami, ovšem co se týče zboží, tam vykazuje trvalý schodek. Služby přitom tvoří 77 % HDP, zatímco průmysl, stavebnictví a zemědělství pouhých 23 % HDP (Czechtrade, 2019a).

V roce 2018 se oproti roku 2017 celkový export Spojeného Království zvýšil o 1 % na celkových 634 miliard liber. To znamenalo nejvyšší hodnotu exportu v historii Velké Británie. Detailnější rozbor ukazuje, že export zboží se zvýšil o 0,8 % a export služeb stoupl o 1,3 %. Nicméně v prvním čtvrtletí roku 2019 vykázal sektor služeb nulový růst vývozu, což je nejhorší výsledek od roku 2008, kdy začala finanční krize (Businessinfo, 2019a).

**Tab. 1 Vývoj zahraničního obchodu Velké Británie mezi lety 2014 a 2018**

	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Vývoz zboží a služeb (mld. GBP)</b>	511,654	517,446	547,590	622,063	634,062
<b>Dovoz zboží a služeb (mld. GBP)</b>	547,877	547,234	584,616	650,683	665,031
<b>Saldo (mld. GBP)</b>	-36,223	-29,788	-37,026	-28,620	-30,969

Zdroj: (Businessinfo, 2019a)

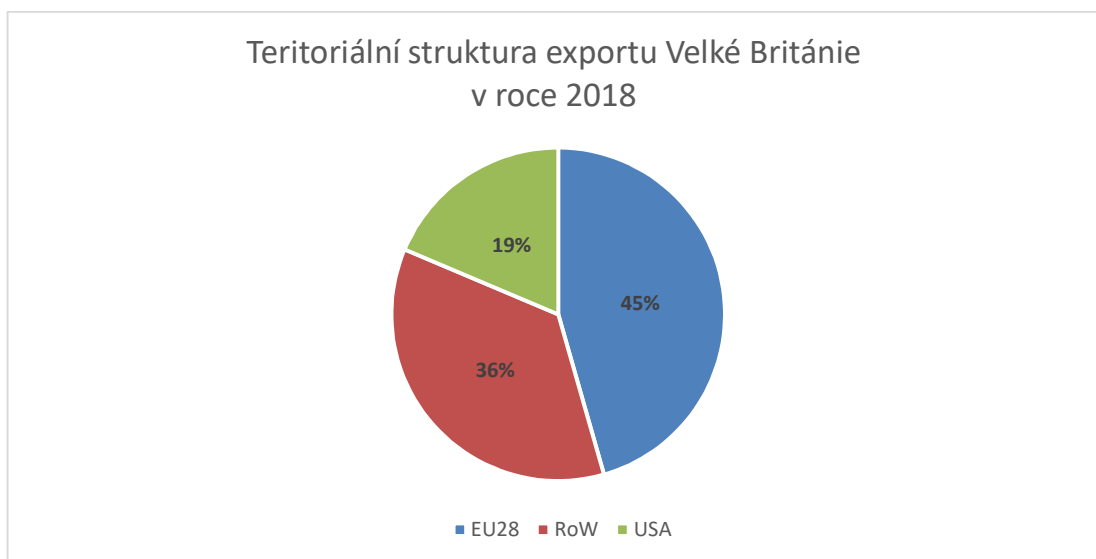
Z výše uvedené tabulky lze jednoduše vyčíst, že britský export v posledních několika letech stabilně stoupal. Otázkou zůstává, zda by tento trend přetrvával do budoucna i v případě tvrdého brexitu. Tab. 2 ukazuje nejdůležitější exportní trhy Velké Británie za rok 2018.

**Tab. 2 Teritoriální struktura exportu Velké Británie v roce 2018**

Země	Export zboží (mld. GBP)	Export služeb (mld. GBP)	Celkový export (mld. GBP)
<b>USA</b>	54,908	63,244	118,152
<b>Německo</b>	36,517	18,884	55,401
<b>Francie</b>	26,487	17,596	44,083
<b>Nizozemsko</b>	24,483	17,505	41,988
<b>Irsko</b>	22,211	16,093	38,304
<b>Čína</b>	18,511	4,597	23,108

Zdroj: (ONS, 2019)

Celkový vývoz zboží a služeb do USA je rovný 118,152 miliardám liber, což je přibližně dvakrát tolik, co Spojené království vyváží do Německa, které je druhé v pořadí. Pokud se ovšem spojí vývozy do jednotlivých zemí EU, výsledná suma převyší vývozy do USA více než 1,5krát.



Upraveno dle (ONS, 2019)

**Obr. 2 Teritoriální struktura exportu Velké Británie v roce 2018**

Do Evropské unie jako celku vyvezla Velká Británie v roce 2018 zboží a služby v hodnotě 288,918 miliard liber, což tvořilo 45 % všech vývozů, jak ukazuje Obr. 2. Do USA exportovalo Spojené království v hodnotě 118,152 miliard liber a do zbytku světa za 226,992 miliard liber.

### **Export automobilů**

Podle serveru Businessinfo (2019a) tvoří automobily významnou část exportu Spojeného království. V roce 2018 se jejich vývoz podílel 9,5 % na celkovém exportu zboží. V následující tabulce je možné vidět nejvíce vyvážené komodity Velké Británie. Nejvýznamnější položkou jsou právě automobily, kterých se vyvezlo za více než 33 miliard liber. Společně s automobily dominují vývozům farmaceutické výrobky a strojní zařízení.

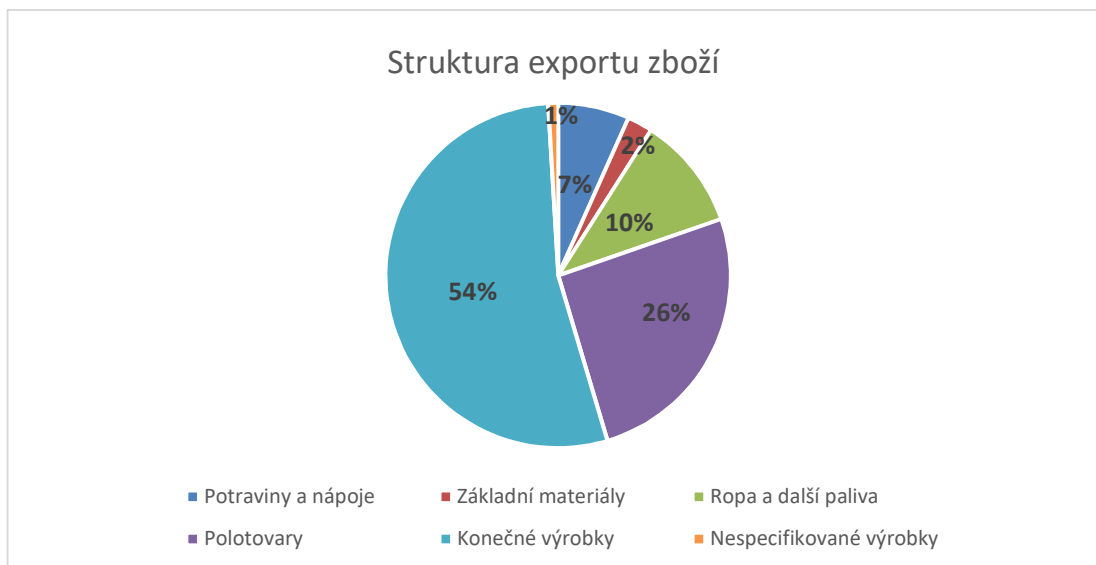
**Tab. 3 Nejvýznamnější komoditní položky exportu Velké Británie v roce 2018**

<b>Produkty</b>	<b>Export zboží (mld. GBP)</b>
<b>Automobily</b>	33,274
<b>Lékařské a farmaceutické produkty</b>	24,742
<b>Strojní zařízení</b>	24,678
<b>Surová ropa</b>	20,201
<b>Letadla</b>	15,211
<b>Rafinovaná ropa</b>	14,048

Zdroj: (Businessinfo, 2019a)

Následující Obr. 3 zobrazuje celkovou zbožovou strukturu exportu Velké Británie. Do položky „Konečné výrobky“ je možné započítat i automobily.





Upraveno dle (Businessinfo, 2019b)

**Obr. 3 Zbožová struktura exportu Velké Británie v roce 2018**

Jak uvádí server Businessinfo (2019b), tak z celkového objemu vyrobených vozů na britském území jich je 81,5 % exportováno do zahraničí. Nicméně posledních několik let se automobilový průmysl ve Velké Británii potýká s problémy.

V roce 2016 dosáhl počet vyrobených automobilů ve Spojeném království pomyslného vrcholu. Bylo vyrobeno nejvíce vozů za posledních 17 let. O rok později však přišel největší meziroční propad objemu výroby od roku 2009. To bylo způsobeno zejména slábnoucí domácí poptávkou po nových vozech. Začala se projevovat nervozita obyvatel z nadcházejícího brexitu a obavy z aféry „dieselgate“. Navíc poklesla i poptávka na čínském trhu, což znamenalo velkou ránu, zejména pro prémiové značky. V roce 2018 pokračoval klesající trend výroby, a to meziročně o 7 % (Businessinfo, 2019b).

Pokud jde o tvrdý brexit, tak je podle serveru Businessinfo.cz (2019a) britský automobilový průmysl jeden z nejohroženějších sektorů ekonomiky. Za poslední tři roky poklesly investice do britského automobilového průmyslu o 80 %. Za první čtvrtletí roku 2019 meziročně poklesl také prodej nových vozů, a to o 2,4 %.

## Import automobilů

Automobily vévodí nejen zbožové struktuře exportu, ale i importu, jak ukazuje Tab. 4. Z celkového objemu zboží tvoří automobily 6,2 % importu do Spojeného království.

**Tab. 4 Nejvýznamnější komoditní položky importu do Velké Británie v roce 2018**

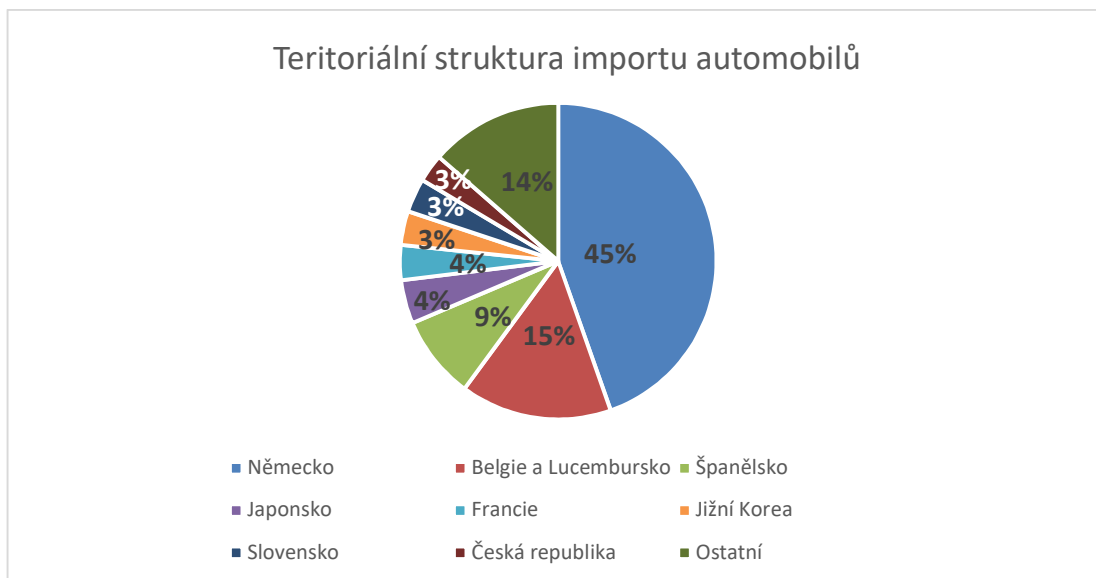
<b>Produkty</b>	<b>Import zboží (mld. GBP)</b>
<b>Automobily</b>	32,959
<b>Lékařské a farmaceutické produkty</b>	24,672
<b>Rafinovaná ropa</b>	24,672
<b>Strojní zařízení</b>	20,638
<b>Oblečení</b>	19,869
<b>Surová ropa</b>	19,678

Zdroj: (Businessinfo, 2019b)

Britská poptávka po automobilech za poslední tři roky slábne. Například prodeje vozů s dieselovým motorem v roce 2017 klesly o 20 %. Navíc byla v dubnu 2018 ve Velké Británii zvýšena silniční daň pro nově registrované vozy s dieselovým motorem, které nesplňují přísné emisní limity. Výjimkou z celkově klesajícího trendu prodaných vozů na území Spojeného království jsou pouze elektrická a hybridní vozidla (Businessinfo, 2019b).

Podle serveru OEC (2019) se na importu automobilů do Velké Británie podílí zdaleka největším dílem Německo, a to 45 %. Následuje Belgie, Španělsko a Japonsko, viz Obr. 4. Nezanedbatelný podíl má v tomto ohledu i Česká republika:

2,9 % z celkového importu automobilů do Spojeného království.



Upraveno dle (OEC, 2019)

**Obr. 4 Teritoriální struktura britského importu automobilů**

## 5.1 Obchod dle pravidel EU

Země EU obchodují na území jednotného trhu (EHP), který vznikl roku 1992 podepsáním Maastrichtské smlouvy. Jednotný trh umožňuje volný pohyb zboží a služeb bez jakýchkoliv celních bariér. Smazání cel pak snižuje cenu produktů a umožňuje efektivnější využití absolutní a komparativní výhody. Tím snižuje nezaměstnanost. Jak bylo uvedeno dříve, součástí jednotného trhu jsou i země, které nepatří do EU (Norsko, Lichtenštejnsko, Island).

Podle Janatky (2017) se EU v posledních letech snaží vytvářet i jednotný digitální trh. Z rozpočtu přispívá na budování technologických center, financuje výzkumné projekty a motivuje členské státy k vyšším investicím do podpory výzkumu a vývoje.

Některé překážky obchodu však na jednotném trhu stále existují. Některé jdou proti právu EU, jiné balancují na hraně. V následující podkapitole jsou detailně rozebrána jednotlivá omezení. Pomocí konkrétních příkladů je vysvětlena motivace pro vytváření bariér obchodu.

### 5.1.1 Omezení volného obchodu

V rámci volného obchodu existují v EU překážky, které do určité míry omezují volný pohyb zboží na vnitřním trhu. Tato omezení mohou mít různou formu, např.

vnitrostátní normy a předpisy, které mají za cíl zajistit bezpečnost výrobků. Na základě těchto norem pak národní autority mohou zakázat dovoz určitého výrobku. Cílem těchto omezení může být ochrana zdraví spotřebitele, ochrana životního prostředí, ale také ochrana domácích výrobků a domácí produkce před dováženým zbožím ze zahraničí. Existují tři stupně omezení volného trhu: diskriminace přímá, diskriminace nepřímá a restrikce (Borkovec a kol., 2014).

### **Přímá diskriminace**

Přímá diskriminace je definována jako omezení na základě původu zboží. Jako příklad uvádí Borkovec a kol. (2014) kampaň „Buy Irish“, kdy se irská vláda snažila podpořit prodej domácích výrobků. V roce 1982 posoudil Soudní dvůr irské jednání jako porušení smluv, jelikož se jednalo o snahu kontrolovat vnitřní trh.

### **Nepřímá diskriminace**

Nepřímá diskriminace není zaměřena přímo proti dovozu zahraničního zboží, nicméně v důsledku vytváří podobný efekt jako přímá diskriminace. V této souvislosti se používá termín „dvojitá zátěž“. Jde o situaci, kdy musí daný produkt splnit technické předpisy jak v zemi, kde byl vyroben, tak v zemi, do které je dovážen. Jako příklad lze uvést povinnou registraci vozidel v Belgii, i když bylo dané vozidlo již dříve registrováno v jiném státě EU (Borkovec a kol., 2014).

### **Restrikce**

Restrikce nemají za cíl omezení volného obchodu ani nezavádí dvojitou zátěž, přesto mohou být některé restrikce označeny Soudním dvorem jako protiprávní. Zajímavý příklad, kdy se Soudní dvůr zabýval možnou protiprávní restrikcí, můžeme nalézt v Itálii, kde vláda zakázala motocyklům, mopedům, motorovým tříkolkám a čtyřkolkám táhnout přípojné vozidlo. To vyvolalo vlnu nevole u ostatních členských států, které podaly žalobu k Soudnímu dvoru. Soudní dvůr ovšem žalobu v roce 2009 zamítl a komise Evropských společenství musela zaplatit náklady spojené se soudním líčením (Borkovec a kol., 2014).

## **5.2 Obchod dle pravidel WTO**

Světová obchodní organizace (WTO) je mezinárodní organizací, která se zabývá pravidly obchodu mezi jednotlivými státy. Vznikla 1. ledna 1995 a její sídlo se

nachází ve švýcarské Ženevě. Má 164 členů, kteří dohromady tvoří 98 % světového obchodu. Jejím cílem je, aby mezinárodní obchod probíhal tak volně, hladce a předvídatelně, jak je to jen možné. WTO je také místem, kde se vlády snaží řešit své obchodní spory. Předchůdcem WTO byla GATT, neboli Všeobecná dohoda o clech a obchodu, která vznikla krátce po druhé světové válce (WTO, 2019).

Nejdůležitějším principem WTO je nediskriminace v mezinárodním obchodě. Podle tohoto principu by státy měly svá cla uvalovat na nediskriminačním základě. Nicméně i zde existuje právní mezera umožňující preferenční liberalizaci, tedy vytváření zón volného obchodu a celních unií. Tato mezera – Článek 24, který preferenční liberalizaci výslovně povoluje, byla důležitá zejména pro zachování preferenčního uspořádání britského Commonwealthu (Baldwin a Wyplosz, 2013).

### **Obchod se zbožím**

Součástí dohod v rámci WTO jsou i Mnohostranné dohody o zboží. Týkají se jak průmyslových, tak i zemědělských produktů. Tyto dohody obsahují základní pravidla pro obchod a dále i ujednání pro specifické oblasti, např. o dovozních licencích, celním ohodnocení, investičních opatřeních, ochranných opatřeních atd. (Waisová, 2014).

Průmyslové zboží je obchodováno mezi členy WTO v rámci platných všeobecných dohod a vztahují se na něj pravidla pro specifické oblasti. Celní zatížení průmyslových výrobků je relativně nízké, u vyspělých zemí se pohybuje kolem 4 %. Problémem jsou nicméně ty celní sazby, které nebyly rozvojovými státy zahrnuty do jejich závazků, takže u nich neexistuje limit pro změnu cla. Takových nezávazných celních sazeb je v rozvojových zemích průměrně 27 % (Waisová, 2014).

### **Obchod s EU**

Každý členský stát WTO má vlastní seznam cel a kvót, které uplatňuje na dovážené zboží. V případě EU je to přibližně 2,8 % pro nezemědělské produkty. Nicméně v některých sektorech mohou být cla mnohem vyšší, než je průměr. Například cla pro automobily činí 10 % a na mléčné výrobky jsou uvalena cla kolem 35 % (Morris, 2019).

Morris dodává, že kromě cel by byl obchod mezi EU a Velkou Británií zatížen kontrolami a inspekcemi na hranicích. Šlo by o běžné kontroly zboží, které do EU

přichází ze třetích zemí, se kterými EU nemá žádnou uzavřenou smlouvu. K těmto zemím by nově patřilo i Spojené království. Tak by mohlo dojít k absurdní situaci, kdy den před brexitem nebude zboží nijak kontrolováno a den po brexitu se na ty samé produkty vrhnou inspektoři a bude zjišťována jeho kvalita a zda neporušuje evropské standardy.

### **Obchodní dohody**

Je důležité zmínit, že většina velkých světových ekonomik neobchoduje s EU podle tarifů WTO, ale má s ní uzavřené obchodní smlouvy. To se týká USA, Číny, Austrálie, Japonska, Brazílie a dalších. Například USA má s EU uzavřených více než 20 dohod, které usnadňují obchod a regulují specifické oblasti obchodu zboží a služeb. Jako člen EU má tedy Velká Británie uzavřené obchodní dohody se zhruba 70 zeměmi po celém světě. V případě tvrdého brexitu by tyto dohody pro Velkou Británii přestaly platit. Britové by se je jistě snažili obnovit, ale těžko říct, kolik času a úsilí by jim to zabralo.

Generální ředitel WTO, Roberto Azevedo, řekl, že tvrdý brexit by pro Velkou Británii rozhodně neznamenal smrtelnou ránu v tom smyslu, že by se najednou zastavil veškerý obchod a následoval by strmý pád. Dodal ovšem, že jednoduchá situace by to pro britskou ekonomiku nebyla (Chris Morris, 2019).

## **6 Britské automobilky a brexit**

Automobilový průmysl Velké Británie v posledních letech svým výkonem překonává všechna ostatní odvětví průmyslu. Od roku 2010 do roku 2017 se produkce automobilů zvýšila o 60 %. Ve Velké Británii pracuje v tomto odvětví přibližně 800 tisíc lidí (Bailey a De Propis, 2017). S rostoucí nejistotou kolem brexitu a zpomalením ekonomiky se situace zhoršuje a ředitelé automobilek si od politiků přejí jasné a konečné rozhodnutí.

### **6.1 Nejistota v automobilovém průmyslu**

Výkonný ředitel Aston Martin Andy Palmer řekl, že automobilový průmysl se v posledních letech ukázal být velmi flexibilní a obhájil svou schopnost pružně reagovat na přicházející výzvy. Dále ovšem kritizoval politiky a vyjádřil znepokojení nad tím, že firmy musí vynakládat velké úsilí k přípravě na tvrdý brexit, který nastane jen možná. Zdůraznil, že nejistota z budoucího vývoje podvazuje kapitál a v této situaci by si přál rozhodnutí. Ovšem za zásadní považuje pokračování volného obchodu s EU (Czechtrade, 2019b).

Namísto investic do vývoje musí firmy investovat do plánů pro případ tvrdého brexitu. Takto již bylo utraceno minimálně 330 milionů liber. A s rostoucí nejistotou roste i nervozita investorů a zahraničních akcionářů (Theo Legget, 2019).

### **6.2 Vliv libry**

Po oznámení výsledků referenda v roce 2016 významně klesl kurz libry vůči ostatním měnám, viz Obr. 5. To by pro britské exportéry automobilů mělo znamenat velkou výhodu. Firmy totiž mohou buďto zvýšit produkci, nebo cenu automobilů.



Zdroj: (Kurzy.cz, 2019)

### **Obr. 5 Kurz GBP/EUR**

S poklesem libry nicméně také roste cena výrobků ze zahraničí. A nutno podotknout, že průměrně pouze 40 % komponent u nového automobilu pochází z Velké Británie. Zbytek musí automobilky nakupovat a dovážet od dodavatelských firem, které sídlí v zahraničí. Proto se britské automobilky snaží snižovat závislost na zahraničních dodavatelích (Bailey a De Propis, 2017).

## **6.3 Zahraniční investice**

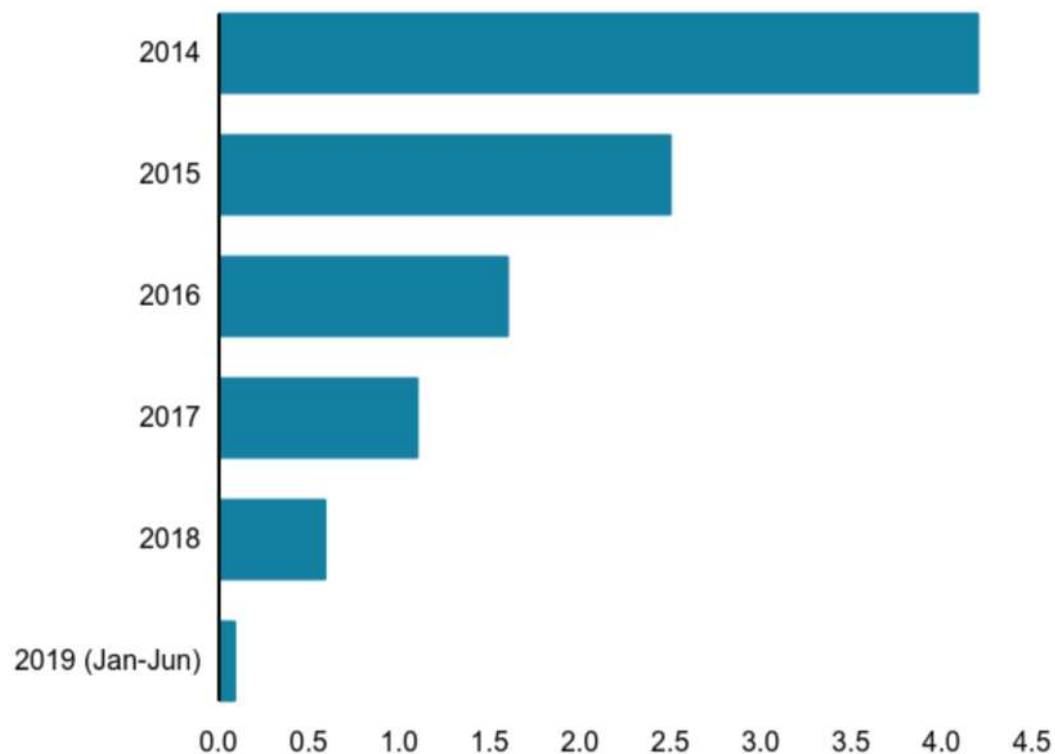
Jak píše Bailey a De Propis (2017), masivní zahraniční investice do britských automobilek byly klíčové pro jejich dynamický růst po roce 2010. Od roku 2011 do roku 2016 investovali zahraniční investoři do britských automobilek přibližně 8 miliard liber. Jen v roce 2016 pak činily zahraniční investice 1,66 miliardy liber. Avšak velkou hrozbou pro nové investice je nejistota z budoucího vývoje.

Jak je vidět na Obr. 6 níže, investice do automobilového sektoru se v posledních letech snižují.



## Investments announced in the UK car industry

In £ billions



Source: SMMT

BBC

Zdroj: (Legget, 2019)

### ***Obr. 6 Investice do britského automobilového průmyslu (v miliardách liber)***

Podle SMMT, Society of Motor Manufacturers and Traders, činily investice za prvních šest měsíců roku 2019 pouhých 90 milionů liber, což je téměř čtyřikrát méně oproti 347 milionům liber za stejné období předchozího roku.

Předseda SMMT, Mike Hawes, řekl, že klesající investice jsou důsledkem obav z tvrdého brexitu. Dále dodal, že investoři nyní vyčkávají na to, jak celá záležitost kolem brexitu dopadne (Legget, 2019).

## **6.4 Přípravy na tvrdý brexit**

Jak již bylo uvedeno výše, přípravy na tvrdý brexit stojí automobilky miliony liber. Avšak ani logisticky není jednoduché celou situaci zvládnout. Firmy musí zajistit

nové skladovací kapacity pro případ, že nové automobily nebudou moci překročit hranice.

Mike Hawes, předseda SMMT, napsal ministerskému předsedovi Borisu Johnsonovi dopis, ve kterém naléhá na uzavření dohody s EU, která by zajistila volný pohyb zboží přes kanál La Manche. Varoval ho, že tvrdý brexit by znamenal existenciální hrozbu pro automobilový průmysl ve Velké Británii (Legget, 2019).

## **6.5 Vládní podpora**

Podle Morrise (2019), má britská vláda plán na podporu britských firem v případě tvrdého brexitu. Pokud jde o britské automobilky, vláda by zrušila dovozní cla pro komponenty putující z EU. Tím by se snížila i cena dokončeného automobilu, což by v konečném důsledku zvýšilo jeho konkurenceschopnost.

Tento plán ovšem naráží na pravidla WTO. Pokud by Velká Británie neměla s EU uzavřenou obchodní dohodu, musela by stejná cla uvalit i na zboží ze všech ostatních členských zemí WTO.

V rámci přípravy na tvrdý brexit vyčlenila britská vláda dvě miliardy liber na podporu firem, zajištění hranic a vytvoření zásob léčiv. Prostředky pro firmy poputují zejména na vytvoření nových skladovacích prostor. Přesná suma, která by šla na podporu automobilového průmyslu, ovšem známa není (Euro, 2019).

## **7 Porovnání britských a kontinentálních automobilek s ohledem na brexit**

V následující kapitole jsou porovnány přístupy konkrétních britských a kontinentálních automobilek. Dále jsou vyhodnoceny jejich přípravy na brexit. Analýza ukazuje, v čem se liší jejich strategie a v jakých případech je jejich postup společný.

### **7.1 Britské automobilky**

Jelikož britské automobilky se tradičně specializují na výkonné prémiové vozy, bude srovnání zaměřeno právě na tento segment. Pro účely této práce byly vybráni následující výrobci: Jaguar Land Rover Limited, Aston Martin Lagonda Limited a Bentley Motors Limited.

#### **7.1.1 Jaguar Land Rover Limited**

Společnost Jaguar Land Rover byla založena roku 1935 Sirem Williamem Lyonsem. Již od svého vzniku se značka profilovala jako výrobce luxusních výkonných automobilů. V současné době je jedním z lídrů v segmentu luxusních automobilů (Jaguar.cz, 2019).

Značka Jaguar se v posledních letech těší nebývalé popularitě. To dokládá i titul Evropského auta roku 2019, kterou v Ženevě vyhrál model Jaguar I-Pace jako první elektrické auto od značky Jaguar. Toto ocenění je pro Brity o to cennější, že naposledy tento titul vyhrála britská automobilka v roce 1977.

Jaguar I-Pace zaujal elegancí, výkonností a jednoduchým dobíjením baterie. Více než tři čtvrtiny produkce tohoto modelu míří do EU (CzechTrade, 2019c).

#### **Přípravy na brexit**

Podle Roba Daviese (2019) je největší hrozbou pro Jaguar potenciální zastavení toku komponent z EU. Proto firma už několik let rozšiřuje dodavatelskou síť ve Velké Británii. Nicméně podle ředitele této automobilky Ralfa Spetha je firma stále plně závislá na dodavatelských řetězcích z EU. Některé komponenty ve Velké Británii koupit nelze.

V prvním listopadovém týdnu 2019 zastaví automobilka produkci, kvůli obavám z tvrdého brexitu. Důvodem je zmírnění dopadů na firmu. Výkonný ředitel společnosti Jaguar vysvětluje, že každý den proudí do výrobních závodů více než 20 milionů součástí od dodavatelských firem z EU. Každou součástku dostává firma pomocí promyšleného logistického toku. Tento proud dílů by byl v den tvrdého brexitu zastaven a znamenal by kolaps ve výrobě. A to přesto, že firma v posledních dvou letech navýšila své skladovací kapacity přibližně o 30 %.

Firma dlouhodobě vyzývá k dohodě mezi Velkou Británií a EU. Varuje, že neřízený brexit by měl katastrofální důsledky na zaměstnanost ve Spojeném království. Společnost zaměstnává ve Velké Británii více než 40 tisíc lidí (Rob Davies, 2019).

### **7.1.2 Aston Martin Lagonda Limited**

Aston Martin je další výrobce prémiových a sportovních automobilů. Firma byla založena roku 1913 Lionelem Martinem a Robertem Bamfordem. Ačkoliv není součástí žádného koncernu, spolupracuje s firmou Mercedes-AMG (Auto, 2019).

#### **Přípravy na brexit**

Výkonný ředitel firmy Andy Palmer řekl, že Aston Martin se intenzivně připravuje na brexit a vedení společnosti počítá s nejhorší variantou, tedy tvrdým brexitem. Přípravy se začaly ve chvíli, kdy občané Spojeného království rozhodli o vystoupení v referendu. Společnost využila přebytky, které jí poskytla oslabená libra, a investovala do marketingové kampaně v USA. Tím se snaží snížit závislost na zákaznících z EU a zároveň rozvíjet další trhy. Firma také zvýšila skladovací kapacity, a to ze tří na pět dní. To zvýšilo počet automobilů, které jsou připraveny k prodeji. Další věcí, kterou Aston Martin nechce podcenit, jsou dodavatelské řetězce. Andy Palmer řekl, že společnost v uplynulých letech pracovala velice intenzivně na tom, aby díly pro výrobu automobilů pocházely minimálně z 55 % z Velké Británie (Reid, 2019).

### **7.1.3 Bentley Motors Limited**

Walter Owen Bentley založil roku 1919 automobilku Bentley Motors. Dnes známý výrobce luxusních automobilů se v počátcích zaměřoval zejména na závodní vozy. Od roku 1998 je Bentley součástí koncernu VW Group a ve Velké Británii zaměstnává zhruba 4 000 zaměstnanců (Bentleymotors, 2019).

## **Přípravy na brexit**

Podle Herberta Diesse, ředitele koncernu VW, by Bentley v případě tvrdého brexitu možná muselo investovat v jiných zemích než ve Velké Británii. Cestou by v takovém případě bylo posílit export mimo EU. Dále dodal, že vše by záleželo na tom, zda by odtržení od výnosných trhů znamenalo izolaci automobilky. Ohledně dodavatelských řetězců se Diess zmínil o tom, že Bentley dováží nápravy vozů z továrny v Bratislavě a je naprosto zásadní zajistit nepřetržitý tok dílů i po případném tvrdém brexitu (Gibbs, 2019).

Ředitel Bentley Motors Adrian Hallmark řekl, že nejhorší na celé situaci je nejistota kolem brexitu. Dokonce se vyjádřil v tom smyslu, že tvrdý brexit je sice špatné řešení, nicméně přece jen lepší, než stávající nejistota.

Automobilka například kvůli nejistotě kolem brexitu odkládá plánované rozhodnutí na zdvojnásobení produkčních kapacit v továrně ve městě Crew. Ovšem ať už bude výsledek jednání politiků jakýkoliv, Bentley zůstane ve Velké Británii, dodává Hallmark.

Firma investovala do zvýšení skladovacích kapacit a vyšší náklady spojené s dražšími komponentami plánuje promítnout do ceny vozů a do potenciálně nižšího hospodářského výsledku. Stejně jako většina ostatních britských automobilek hodlá Bentley zvýšit podíl domácích dodavatelů (Gibbs, 2019).

## **7.2 Kontinentální automobilky**

Pro srovnání s britskými automobilkami byly vybrány kontinentální značky, které se zabývají rovněž produkcí luxusních vozů. Konkrétně to jsou Porsche AG, Mercedes-Benz a AUDI AG. S ohledem na nadcházející brexit se zejména připravují na promítnutí případných cel do ceny nových automobilů.

### **7.2.1 Porsche AG**

Automobilku Porsche založil rodák z Vratislavic nad Nisou Ferdinand Porsche. Roku 1900 představil na výstavě v Paříži elektromobil Lohner Porsche. Ještě tentýž rok zkonstruoval i vozidlo na hybridní pohon. Značku Porsche uvedl roku 1931 a od té doby je automobilka lídrem v inovacích, který vyrábí výkonné a luxusní automobily. Automobilka je součástí koncernu Volkswagen Group (Auto.porsche, 2019).

## **Přípravy na brexit**

Porsche nevyrábí automobily na území Velké Británie, takže by se na její automobily, které na území Spojeného království vyváží, vztahovalo 10 % clo. Společnost již uvedla, že by v případě zavedení cel musela zvýšit cenu svých vozů o zmíněných 10 %. To by například u oblíbeného modelu 911 znamenalo nárůst ceny z 93 110 liber na 102 421 liber.

Nejistota ohledně budoucích cen automobilů se promítá do poptávky. Zákazníci totiž vyčkávají, jak brexit dopadne. Což v žádném případě není dobrá zpráva pro prodejce. Bez ohledu na tyto skutečnosti zůstává Velká Británie velmi důležitým trhem pro VW Group, který je druhým největším koncernem v Evropě. V reakci na blížící se brexit společnost rozšířila své skladovací kapacity.

V roce 2018 prodalo Porsche 256 000 vozů, z toho 12 500 (tedy zhruba 5 %) ve Velké Británii (Russel Hotten, 2019).

### **7.2.2 Mercedes-Benz**

V roce 1901 byl vyroben první automobil značky Mercedes. Od ostatních automobilů své doby se lišil nejen prvotřídním technickým zpracováním, ale i moderním designem. Kolem roku 1900 se totiž automobily svým vzhledem příliš nelišily od robustních kočárů. Mercedes je považován za první značku, která tento koncept překonala a začala vyrábět nízké automobily moderního vzhledu.

V současnosti je Mercedes jedním z největších výrobců prémiových vozů. Za rok 2018 bylo vyrobeno více než 2,7 milionu vozů této značky (Mercedes-Benz, 2019).

## **Přípravy na brexit**

Podle bývalého ředitele značky, Dieter Zetsche, plánoval Mercedes před referendem o brexitu rozšíření produkce do Spojeného království. Dieter Zetsche řekl, že před referendem probíhaly rozhovory se zástupci značky Nissan o využívání jejich výrobních a skladovacích kapacit v Sunderlandu. Nicméně po rozhodnutí o vystoupení z EU byla tato jednání ukončena bez výsledku (Catlin Morrison, 2018).

Obavy z brexitu má i Toto Wolff – ředitel týmu formule 1 Mercedes. Jako potenciální problém zmiňuje logistiku spojenou s přípravou na závody, která by byla brexitem ohrožena. Zdržení na hranicích by totiž znamenalo potíže pro přepravu osob i

materiálu. V tomto ohledu by podle Toto Wolffa byly nejvíce postiženy ty týmy, které sídlí na území Spojeného království (Týden, 2019).

### **7.2.3 AUDI AG**

Značka Audi, kterou symbolizují čtyři propojené kruhy, vznikla v roce 1932 spojením čtyř menších automobilek: Horch, Audi, Wanderer a DKW. Její sídlo je v německém Ingolstadtu. Od roku 1965 je součástí koncernu Volkswagen Group a vyrábí prémiové vozy (Audi, 2019).

#### **Přípravy na brexit**

Podle finančního ředitele Audi, Alexandra Seitze, provádí firma všechna možná preventivní opatření pro zmírnění důsledků tvrdého brexitu. Jedno z opatření je dostatečné finanční zajištění pro případ dramatických kurzových změn. Firma dále zvýšila skladovací kapacity.

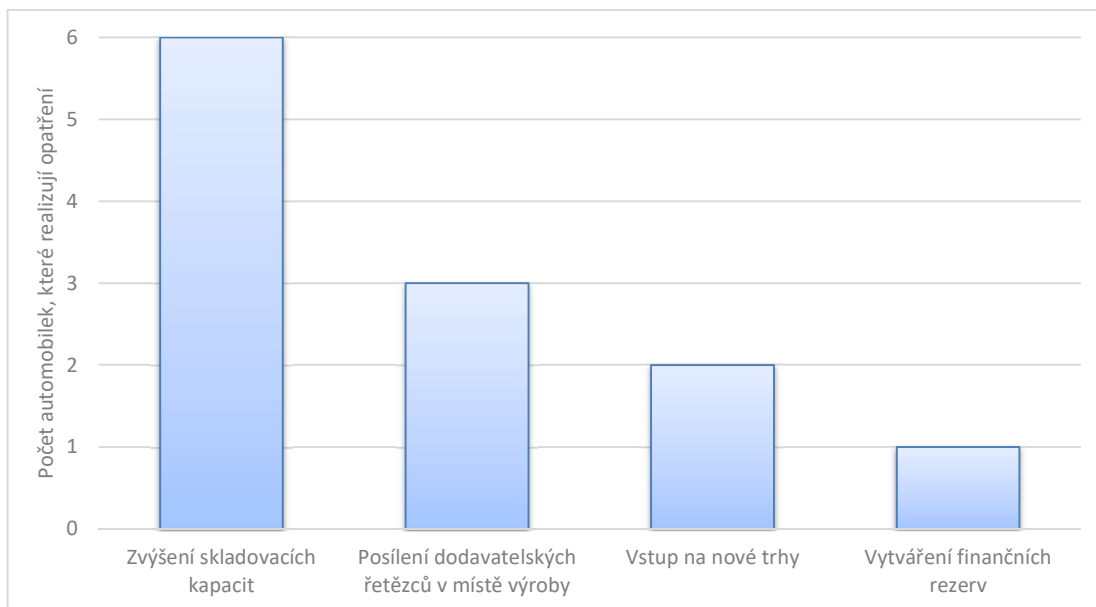
Velká Británie je pro značku čtvrtým největším trhem. Nicméně za prvních 11 měsíců roku 2018 spadly prodeje ve Spojeném království o 17 % oproti stejnému období roku 2017 (Hetzner, 2018).

### **7.3 Srovnání přístupů**

V této kapitole jsou porovnány přístupy jednotlivých automobilek. Komparativní analýza ukazuje, jaké přístupy jsou automobilkami nejčastěji implementovány. Objemy prodejů zase porovnávají, jak si britské automobilky vedou s ohledem na kontinentální konkurenci.

#### **7.3.1 Analýza jednotlivých strategií**

V komparativní analýze jsou porovnány nejčastější strategie automobilek pro snadnější překonání komplikací spojených s brexitem. Jednotlivé přístupy jsou seřazeny podle toho, kolik z výše uvedených automobilek je hodlá aplikovat (viz Obr. 7).



**Obr. 7 Komparace četnosti jednotlivých přístupů u vybraných automobilek**

### **Zvýšení skladovacích kapacit**

Ze zjištěných informací vyplývá, že všechny výše uvedené automobilky hodlají zvýšit skladovací kapacity. Touto cestou se předzásobí díly a v případě přerušení nebo zpoždění dodávek komponent budou schopny nadále pokračovat ve výrobě.

### **Posílení dodavatelských řetězců v místě výroby**

Dodavatelský řetězec je tok surovin a komponent, které jsou nezbytné pro vytvoření finálního výrobku. Tento řetězec tvoří zpravidla více dodavatelských a subdodavatelských firem. Každá z nich si ponechává určité procento z celkové hodnoty, která je dodavatelským řetězcem vytvořena (Kotler, Keller, 2016).

Posílením dodavatelských řetězců v místě výroby se automobilky stávají méně závislé na dovozu komponent ze zahraničí. Zejména britské automobilky posilují domácí dodavatelské řetězce, aby snížily objem zpožděných dodávek z EU. Posílit dodavatelské řetězce v místě výroby hodlají Bentley Motors, Jaguar Land Rover i Aston Martin.

### **Vstup na nové trhy**

Velká Británie je velmi důležitým trhem pro kontinentální značky a EU je klíčová pro britské automobilky. Vstupem na nové trhy si automobilky zajistí vyšší odbyt a jejich



export se stane méně závislým na stávajících trzích. To s sebou ovšem nese značná rizika a investice. Vstup na nové trhy chtějí iniciovat Bentley Motors a Aston Martin.

### Vytváření finančních rezerv

Pomocí finančních rezerv mohou firmy pružněji reagovat na významné kurzové výkyvy způsobené brexitem. Právě z tohoto důvodu vytváří finanční rezervy automobilka Audi.

### 7.3.2 Porovnání prodejů

Následující Tab. 5 ukazuje, jak si v posledních letech vedou britské automobilky ve srovnání s kontinentálními konkurenty v množství prodaných vozů na území Evropy.

**Tab. 5 Počet prodaných vozů jednotlivých výrobců na území Evropy mezi lety 2012 - 2018**

	<b>Jaguar Land Rover</b>	<b>Aston Martin</b>	<b>Bentley</b>	<b>Porsche</b>	<b>Mercedes</b>	<b>Audi</b>
<b>2018</b>	234 594	2 296	3 135	68 352	877 988	713 868
<b>2017</b>	236 533	2 484	3 912	72 834	906 38	823 689
<b>2016</b>	233 911	1 508	3 595	69 119	839 412	827 532
<b>2015</b>	179 947	1 623	2 419	68 270	738 351	763 308
<b>2014</b>	147 138	1 559	2 443	54 004	657 320	722 653
<b>2013</b>	138 341	1 853	2 164	44 423	624 888	695 456
<b>2012</b>	128 295	1 829	2 220	45 549	598 300	705 023

Upraveno dle (Carsalesbase, 2019)

Ačkoli se prodeje velmi liší v objemu, přesto je zde patrný společný trend. U většiny automobilek prodeje od roku 2012 do roku 2017 stabilně stoupaly. Nicméně u všech výše uvedených výrobců je možné pozorovat oslabení produkce v roce 2018.

Další Tab. 6 zobrazuje přední zástupce ze segmentu velkých prémiových automobilů. Velkou Británii zde reprezentuje model Jaguar XF.

**Tab. 6 Prodeje v segmentu velkých prémiových vozů na území Evropy**

	<b>Mercedes-Benz CLS</b>	<b>Audi A7</b>	<b>Jaguar XF</b>
<b>Cena automobilu</b>	\$69200	\$68000	\$79800
<b>Prodané vozy (Evropa) 2014</b>	10289	8473	20609
<b>Prodané vozy (Evropa) 2015</b>	12600	10196	16416
<b>Prodané vozy (Evropa) 2016</b>	7803	9120	16024
<b>Prodané vozy (Evropa) 2017</b>	5116	6111	12501
<b>Prodané vozy (Evropa) 2018</b>	9113	8935	10375
<b>Změna 2014-2018</b>	-11 %	5 %	-50 %

Upraveno dle (Carsalesbase, 2019)

Jaguar XF v tomto srovnání dominuje, přestože jeho prodeje značně klesají. U všech výše zmíněných automobilů je v posledních třech letech znatelný pokles prodejů.

V segmentu prémiových středně velkých SUV vede kontinentální Audi Q5. U tohoto modelu dokonce mírně stouply prodeje i v roce 2018. Pokud srovnáme roky 2016 a 2018, tak zjistíme, že nejvíce vzrostly prodeje modelu F-Pace, a to o 17 %, viz Tab. 7.

**Tab. 7 Prodeje v segmentu středně velkých SUV na území Evropy**

	<b>Porsche Macan</b>	<b>Audi Q5</b>	<b>Land Rover Discovery Sport</b>	<b>Jaguar F-Pace</b>
<b>Cena</b>	\$50,950	\$44000	\$46800	\$46000
<b>Prodané vozy (Evropa) 2016</b>	24904	70266	47569	20140
<b>Prodané vozy (Evropa) 2017</b>	26555	70388	44181	30920
<b>Prodané vozy (Evropa) 2018</b>	19321	70852	33802	23520
<b>Prodané vozy (Evropa) leden-srpen 2019</b>	15931	43696	19257	12747
<b>Změna 2016-2018</b>	-22 %	1 %	-29 %	17 %

Upraveno dle (Carsalesbase, 2019)

Předchozí srovnání objemů prodeje, ať už se jedná o konkrétní modely nebo celé automobilky, nám ukazuje, že britské značky si v evropské konkurenci prémiových vozů nevedou vůbec špatně. V některých segmentech dokonce dominují. Nicméně v posledních dvou letech jejich prodej klesá více než u kontinentálních značek.

Přípravu na brexit nechtějí podcenit britské ani kontinentální automobilky. Zatímco ve Velké Británii je podstatným tématem zvyšování skladových zásob a průnik na zahraniční trhy, na kontinentální straně se spíše řeší otázka, jak promítnout případná cla do ceny vozu. Případných 10 % navíc se zkrátka bude muset nějak projevit.

Obě strany se shodují na tom, že nejistota škodí obchodu a investicím a doufají v brzké rozuzlení, které bude přívětivé pro oboustranný obchod.

## **8 Analýza dopadů jednotlivých scénářů na automobilový sektor a doporučení pro výrobce automobilů**

V této kapitole je popsáno, jaké dopady by pravděpodobně měly jednotlivé scénáře brexitu na automobilový průmysl ve Velké Británii. Ke každému scénáři je připojeno doporučení pro automobilky a zhodnocení dopadů na celý sektor.

### **8.1 Tvrdý brexit**

Tvrdý brexit je nejhorší možný scénář. Ve světě byznysu, který je mezinárodně propojen tepnami finančních transakcí a přepravou zboží, by doslova z minuty na minutu došlo k radikálním změnám. Ceny zboží i služeb by se zvýšily vlivem cel a i přes důkladné přípravy automobilových výrobců by velmi pravděpodobně došlo ke kolapsu části sektoru.

#### **Krátkodobé dopady**

Jak jsem již zmínil výše, Velkou Británii v den brexitu bez dohody dle predikce odborníků postihnou dlouhé fronty a prodlevy v dodávkách zboží, spojené s kontrolami na hranicích. Dále to bude sílící nejistota z budoucího vývoje. Britská vláda jistě udělá vše proto, aby co nejrychleji vyjednala obchodní dohodu s EU a ostatními státy, ale je otázkou, jak dlouho celý proces bude trvat.

Dle WTO budou na automobily uvalena cla ve výši 10 %, což zvýší cenu automobilů dovážených do Velké Británie. Na komponenty dovážené z EU budou uvalena cla průměrně ve výši 4 %.

Zvýšenou výrobní cenu automobilu budou automobilky muset promítnout do konečné ceny vozu. Zahraniční vlastníci firem mohou přesunout výrobu do kontinentální Evropy (De Ruyter a kol., 2019).

#### **Dlouhodobé dopady**

Dlouhodobé dopady budou spojeny zejména s poklesem zahraničních investic. Tím se sníží prostředky pro vývoj nových technologií, což povede ke ztrátě konkurence automobilek. Navíc se automobilky, které jsou v rukou zahraničních vlastníků, začnou stěhovat na kontinent, kde mohou těžit z dostupné sítě dodavatelů a bezcelních bariér. Velká Británie ztratí atraktivitu pro zahraniční investory a výrobní

závody budou přesouvány do zemí EU. Ve Velké Británii se sníží poptávka pro kvalifikovaných pracovních a zvýší se nezaměstnanost (De Ruyter a kol., 2019).

## **Doporučení**

Automobilky sídlící ve Velké Británii mohou ve dnech následujících po brexitu zastavit výrobu a tím odvrátit chaotický kolaps. Nechat si pár dní na zjištění stavu dodávek zboží z EU a podle toho naplánovat budoucí objem produkce. Nutno ovšem podotknout, že každý den, kdy automobilka nevyrábí, přichází o tisíce a miliony liber.

Již nyní zvyšují výrobci sídlící ve Spojeném království své skladovací možnosti. Tím mohou o několik dní odvrátit okamžik, kdy jim dojdou potřebné komponenty k výrobě.

Britské automobilky mohou zaměřit svou pozornost na domácí poptávku, jelikož na rozdíl od automobilů dovážených ze zahraničí budou ty, které jsou vyrobené na území Velké Británie, levnější o celní poplatky. Kromě domácí poptávky se automobilky mohou pokusit vstoupit na nové trhy a tím snížit závislost na zákaznících z EU.

Jelikož na komponenty putující z EU bude uvaleno dle pravidel WTO přibližně 4 % clo, bylo by dobré zajistit co možná nejširší dodavatelskou síť přímo na území Velké Británie.

## **8.2 Členství v EHP**

Členství v Evropském hospodářském prostoru zajišťuje volný pohyb zboží, služeb, kapitálu a osob. Všichni členové EU jsou zároveň součástí EHP. Ovšem existují tři země, které nejsou členy EU, ale jsou součástí EHP – Norsko, Lichtenštejnsko a Island. K těmto zemím by se Spojené království mohlo v budoucnu přidat. Jak již bylo řešeno v Kapitole 4 na příkladu norského modelu, měl by tento scénář výhody i nevýhody. Výhodou by například bylo to, že by si Velká Británie mohla uzavírat obchodní dohody se třetími zeměmi dle svého uvážení. Nevýhodou by pak byla skutečnost, že by se Britové nemohli podílet na vytváření pravidel EHP, ale museli by je respektovat (Fiala a Pitrová, 2009).

## **Krátkodobé dopady**

Krátkodobé dopady nebudou zdaleka tak dramatické jako v případě tvrdého brexitu. Zboží se bude moci volně pohybovat přes hranice a nebude hrozit kolaps dopravy.

Nicméně přesto se mírně zvýší náklady pro výrobce ve Velké Británii. Je otázka, zda se tyto náklady promítnou do konečné ceny vozů, nebo si automobilky ukrojí část zisku.

Investice do automobilového průmyslu budou klesat, dokud se neprojeví schopnost adaptovat se na novou situaci (De Ruyter a kol., 2019).

## **Dlouhodobé dopady**

Je velmi pravděpodobné, že se britská vláda bude snažit vyjednat nové výhodné obchodní dohody se třetími zeměmi. Nasnadě je například dohoda s USA, která by britským automobilkám umožnila vyvážet automobily s nízkými celními poplatky.

Po vyjednání obchodních dohod se postupnělepší i situace pro investování a automobilky budou moci vstupovat na nové trhy. To samozřejmě do značné míry závisí na schopnosti britské vlády uzavírat výhodné obchodní dohody.

Velkou výhodou tohoto scénáře by byl fakt, že by si britské automobilky díky společnému trhu nemusely hledat nové dodavatele.

Každopádně se Velká Británie stane okamžikem výstupu z EU méně atraktivní jako základna velkých automobilek pro evropský trh (De Ruyter a kol., 2019).

## **Doporučení**

V případě členství v EHP by britské automobilky měly využít příležitost ke vstupu na nové trhy. Kromě posílení exportu do USA se nabízí i asijské státy. V tomto ohledu bude důležitá spolupráce s vládou Spojeného království.

Dodavatelské řetězce z EU by neměly být výrazněji poškozeny. Přesto je důležité posílit skladovací možnosti a tím si zajistit nepřerušovaný tok dílů na výrobní linky. Britské automobilky budou muset za své zájmy v EU lobbovat u jiného státu, než u Velké Británie. Ta už totiž nebude mít v rámci EU rozhodovací pravomoci.

### **8.3 Celní unie**

Celní unii tvoří soubor smluv mezi dvěma a více zeměmi. Zaručuje bezcelní režim na vyvážené produkty. To v praxi znamená, že na vyvážené výrobky nejsou uvalena žádná cla. Jako příklad lze uvést celní unii mezi EU a Tureckem. Turecko není ani členem EU, ani EHP. Oproti členství v EHP přebírají členové celní unie méně legislativních norem. Ovšem jejich zahraniční obchodní politika se třetími zeměmi je do značné míry omezena vzhledem k tomu, že musí uvalovat stejná nebo velmi podobná cla na dovážené výrobky, jako ostatní členové celní unie.

Na rozdíl od EHP neplatí mezi členy celní unie volný pohyb osob, zboží, kapitálu a služeb (De Ruyter a kol., 2019).

#### **Krátkodobé dopady**

Pokud by Velká Británie vyjednala celní unii za podobných podmínek, jako platí mezi Tureckem a EU, důsledky brexitu by byly mnohem mírnější, než v případě tvrdého brexitu.

Na komponenty přicházející z EU by nebyla uvalena cla a automobilky by mohly exportovat hotové automobily do EU bez tarifní zátěže.

Velkou hrozbou by ovšem bylo omezení volného pohybu osob a kapitálu. Například vědečtí pracovníci ve vývoji budou mít obtížnější přístup přes hranice, což může brzdit vývoj v sektoru.

Produkce bude pokračovat, ale za vyšších nákladů, než tomu bylo u členství v EU. Britské automobilky budou pravděpodobně muset zvýšit cenu automobilů, přestože na komponenty nebudou uvalena cla (De Ruyter a kol., 2019).

#### **Dlouhodobé dopady**

Vzhledem k tomu, že mezi EU a Velkou Británií již nebude platit svoboda volného pohybu kapitálu, lze předpokládat snížení zahraničních dlouhodobých investic.

Nejhůře postižen bude výzkum a vývoj, jelikož Velká Británie již nebude mít přístup k evropským fondům a přeshraniční spolupráce se tak stane obtížnější a dražší. Pokud automobilky nenajdou nové zdroje na financování vývoje, začnou v dlouhodobém horizontu zaostávat za kontinentální konkurencí.

Velká Británie se stane méně vyhledávanou zemí pro základny velkých automobilek, jelikož výhody plynoucí z členství v EU budou ztraceny (De Ruyter a kol., 2019).

### **Doporučení**

Celní unie zmírní zdražení komponent a automobilů. Odstávka výroby nebude nutná, jelikož tok komponent z EU pravděpodobně nebude přerušen. Tomu pomůže i rozšíření skladovacích kapacit. Automobilky se ovšem budou muset vyrovnat se ztrátou dlouhodobých investic z EU. Tady by bylo vhodné posílit investice z vlastních zdrojů, aby zejména oblast výzkumu a vývoje nebyla podfinancovaná a nedošlo k postupnému úpadku celého sektoru.

Bude důležité zaměřit se na dodavatelské řetězce a zajistit pružnost toku komponent z EU. Celní bariéry budou sice odstraněny, ale pravděpodobně vzniknou netarifní překážky obchodu, jako např. registrace nebo odlišné standardy.



## Závěr

Tato práce se zabývala dopady brexitu na automobilový průmysl ve Velké Británii. Referendum o vystoupení Velké Británie z EU proběhlo 23. června 2016. Nyní, tři a půl roku po uskutečnění referenda, stále není jasné, jakou cestou se Velká Británie vydá. Původní datum odchodu, 30. března 2019, se dvakrát posunulo až na aktuální 31. leden 2020. Nejistota kolem termínu brexitu je nicméně jen jedna z celé řady neznámých, které doprovází proces vystoupení Spojeného království z EU.

Cílem práce bylo zjistit, jaké výzvy přinese nová situace automobilovým výrobcům a navrhnout řešení pro jednotlivé scénáře budoucích vztahů Velké Británie a EU. Pomocí analýzy konkrétních opatření, která automobiloví výrobci zavádějí, byla formulována doporučení pro nejpravděpodobnější scénáře – brexit bez dohody, členství v EHP a členství v celní unii.

Zástupci automobilek se shodují, že tvrdý brexit by znamenal ohrožení celého sektoru a ztrátu tisíců pracovních míst. Ze dne na den by se přešlo z obchodních pravidel EU na pravidla WTO. Cla, kontroly a zdržení na hranicích by se staly každodenní realitou. Opatření zmíněná v této práci, jako např. zvýšení skladovacích kapacit nebo posílení dodavatelské sítě v místě výroby, mohou pomoci zmírnit dopady, ale s nejvyšší pravděpodobností nezvrátí negativní dopad na celé odvětví.

Členství v EHP by se do jisté míry podobalo norskému modelu vztahu s EU. Automobilový průmysl by tak nebyl poškozen tolik, jako v případě tvrdého brexitu. Dodavatelsko-odběratelské řetězce by byly zachovány a díky samostatné zahraničně obchodní politice by britský automobilový průmysl mohl těžit z nových dohod britské vlády a třetích zemí. To by samozřejmě záleželo na schopnostech britské vlády tyto obchodní smlouvy vyjednat.

Celní unie mezi Velkou Británií a EU by připomínala obchodní vztah mezi EU a Tureckem. Pokud by nebyla vyjednána nějaká forma celní unie, bylo by na dovážené automobily uvaleno clo dle WTO ve výši až 10 %. Automobilky by ale i v případě celní unie musely reagovat na novou situaci. V důsledku oslabení vazeb s EU by pravděpodobně došlo ke snížení zahraničních investic a zpomalení růstu britského automobilového průmyslu.

V současnosti prochází automobilový průmysl mnoha změnami, které nebyly předmětem zkoumání této práce. Elektromobilita, průmysl 4.0, digitalizace a další. Z vnějších faktorů je důležité zmínit obchodní válku mezi USA a Čínou. V době těchto změn a nejistot je brexit další výzvou, které automobiloví výrobci čelí a na kterou se musí důkladně připravit.

## Seznam literatury

### Knihy a monografické publikace:

BALDWIN R., CH. WYPLOSZ, *Ekonomie evropské integrace*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2013. ISBN 978-80-247-4568-8.

BORKOVEC Aleš, Kryštof KRULIŠ, Petr NAVRÁTIL, Michal SÝKORA, Václav ŠMEJKAL, Veronika VILÍMKOVÁ. *Právní nástroje odstraňování překážek fungování vnitřního trhu EU*. Praha: Eva Roztková publishing, 2014. ISBN 978-80-87975-9-0.

FIALA, P., M. PITROVÁ. *Evropská unie*. Praha: Centrum pro studie demokracie, 2003. ISBN 80-7325-015-2.

JANATKA, František. *Podnikání v globalizovaném světě*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-754-7.

KOHAJDA, Michael, Tomáš SEJKORA, Václav ŠMEJKAL. *Financial system of the European Union after Brexit*. Praha: rw&w Science & New Media, 2018. ISBN 978-3-946915-23-2.

KOTLER, P., K L. KELLER, *Marketing management*. New Jersey: Pearson, 2016. ISBN 978-1-292-09262-1.

ŠTĚRBOVÁ, Ludmila. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. Praha: Grada, 2013. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4694-4.

WAISOVÁ, Š. *Manuál exportéra.: Jak analyzovat zahraniční trhy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2014. ISBN 978-80-7380-539-5.

### Webové stránky

ADÁMKOVÁ, Alena. Schengenský prostor. Rozhlas [online]. 2008 [cit. 2019-09-07]. Dostupné z: [http://www.rozhlas.cz/evropskaunie/schengen/\\_zprava/518581](http://www.rozhlas.cz/evropskaunie/schengen/_zprava/518581)

Aston Martin. *Auto* [online]. 2019 [cit. 2019-10-01]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/aston-martin>

BAILEY, David, DE PROPRIIS, Lisa. Brexit and the UK automotive industry. *National Institute Economic Review*. 2017 [cit. 2019-10-25]. Dostupné z: <http://www.makers-rise.org/wp-content/uploads/2018/03/Brexit-Automotive-and-Industrial-Policy.pdf>

Britové rozhodli vystoupit z EU. *iRozhlas* [online]. 2016 [cit. 23. 9. 2019]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/britove-se-rozhodli-vystoupit-z-eu-pro-brexit-hlasovalo-51-9-procent-lidi\\_201606240937\\_mkopp](https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/britove-se-rozhodli-vystoupit-z-eu-pro-brexit-hlasovalo-51-9-procent-lidi_201606240937_mkopp)

Britská vláda přidala miliardy na přípravy brexitu. *Euro* [online]. 2019 [cit. 2019-10-23]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/politika/britska-vlada-pridala-miliardy-na-pripravy-brexitu-1461147>

BRUSENBAUCH MEISLOVÁ, Monika. Alternativy ke členství Velké Británie v EU. *Ústav mezinárodních vztahů Praha* [online]. 2016 [cit. 2019-09-25]. Dostupné z: <http://www.iir.cz/article/alternativy-ke-clenstvi-velke-britanie-v-eu>

Cameron chce reformovat EU, česká vláda s tím souhlasí. *EurActiv* [online]. 2013 [cit. 2019-06-24]. Dostupné z: <http://euractiv.cz/clanky/cr-v-evropske-unii/cameron-chce-reformovateu-ceska-vlada-s-tim-souhlasi-010561/>

Corporate history. *mercedes-benz* [online]. 2019 [cit. 2019-11-10]. Dostupné z: <https://www.mercedes-benz.com/en/classic/history/corporate-history/>

Členské země EU a euro. *EurActiv* [online]. 2015 [cit. 2019-08-24]. Dostupné z: <http://euractiv.cz/factsheet/ekonomika-a-euro/clenske-zeme-eu-a-euro-000131/>

DAVIES, Rob. Jaguar Land Rover to shut down UK factories for a week in November. *TheGuardian* [online]. 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/business/2019/sep/26/jaguar-land-rover-to-shut-down-uk-factories-for-a-week-in-november>

DE RUYTER A., SALH S., SHISHANK S., LI D., BAILEY D., HEARNE D., GUY J., ALI S. Brexit and the UK Automotive Industry: Understanding the Impact. *bcuassets* [online]. 2019 [cit. 2019-11-15]. Dostupné z: <https://bcuassets.blob.core.windows.net/docs/report-for-opentext--deliverable-b-final-131880562823173347.pdf>

*European Car Sales Data. Carsalesbase.com* [online]. 2019. [cit. 28. 10. 2019]. Dostupné z: <http://carsalesbase.com/european-car-sales-data/>

Evropským autem roku 2019 je elektrický crossover Jaguar I-Pace. *CzechTrade* [online]. 2019c [cit. 2019-10-23]. Dostupné z:

<https://www.czechtrade.cz/sluzby/informacni-servis/aktuality/evropskym-autem-roku-2019-je-elektricky-crossover-jaguar-i-pace>

GBP/EUR, Forex historie. *Kurzy.cz* [online]. 2019. [cit. 23. 10. 2019]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/forex/gbp-eur/history/>

GIBBS, Nick. Bentley production would be hit by hard Brexit, VW CEO says. *Europe.autonews.com* [online]. 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://europe.autonews.com/automakers/bentley-production-would-be-hit-hard-brexit-vw-ceo-says>

HETZNER, Christian. Audi gets ready for 'no-deal' Brexit. *Europe.autonews.com* [online]. 2018 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://europe.autonews.com/automakers/audi-gets-ready-no-deal-brexit>

History, *Audi.com*. [online]. 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://www.audi.com/en/company/history.html>

HOTTEN, Russell. Porsche warns UK customers of possible Brexit price rise. *bbc.com* [online]. 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/business-47270616>

HUNT, Alex, WHEELER, Brian. Brexit: All you need to know about the UK leaving the EU. *BBC News* [online]. 2017 [cit. 2019-09-10]. Dostupné z: <http://www.bbc.com/news/uk-politics-32810887>

International trade. *ONS.gov.uk* [online]. 2019. [cit. 3.10.2019]. Dostupné z: <https://www.ons.gov.uk/businessindustryandtrade/internationaltrade>

KUBÁTOVÁ, Eliška, BEDNÁROVÁ, Lucie a KALÁNEK, Filip. EU a Velká Británie: Historie vztahů a cesta k referendu. *EurActiv* [online]. 2016 [cit. 2019-07-03]. Dostupné z: <http://euractiv.cz/factsheet/budoucnost-eu/eu-a-velka-britanie-historie-vztahu-a-cesta-kreferendu-000142/>

LEGGET, Theo. Car industry investment plummets in UK. *BBC.com* [online]. 2019 [cit. 2019-10-24]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/business-49170387>

Listina základních práv EU. *Euroskop* [online]. 2017b [cit. 2019-07-04]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/204/sekce/listina-zakladnich-prav-eu/>

MACHOTKOVÁ, Šárka. Co je Schengen. *Euroskop* [online]. 2017 [cit. 2019-09-14]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/300/sekce/co-je-schengen/>

Milníky, *auto.porsche.cz* [online]. 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://auto.porsche.cz/o-porsche/dejiny-spolecnosti-porsche/milniky>

MORRIS, Chris. Brexit: What is the 'no deal' WTO option?. *BBC.com* [online]. 2019 [cit. 2019-10-24]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/uk-45112872>

MORRISON, Catlin. Mercedes-Benz abandoned plans to move production to UK plant after Brexit vote. *Independent.co.uk* [online]. 2018 [cit. 2019-11-10]. Dostupné z: <https://www.independent.co.uk/news/business/news/mercedes-benz-brexit-production-move-nissan-plant-sunderland-a8568331.html>

Norský vzor? Odpůrci EU vzhlíží k Oslu, stejně se řídíme Brusel, varují Brity Norové. *ČT24* [online]. 2016b [cit. 2019-09-14]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/1816628-norsky-vzor-odpurci-eu-vzhlizi-k-oslu-stejne-se-ridime-bruselem-varuji-brity-norove>

OPERATION YELLOWHAMMER. HMG Reasonable Worst Planning Assumptions. *Government.Uk* [online] 2019 [cit. 2019-09-15]. Dostupné z: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/831199/20190802\\_Latest\\_Yellowhammer\\_Planning\\_assumptions\\_CDL.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/831199/20190802_Latest_Yellowhammer_Planning_assumptions_CDL.pdf)

Podnikání společnosti Jaguar Land Rover. *Jaguar.cz* [online]. 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://www.jaguar.cz/about-jaguar/jaguar-business/index.html>

POSPÍŠIL, Petr. Inspirace pro brexit? Podle think-tanku CEP dohoda EU s Ukrajinou. *Euroskop* [online]. 2017 [cit. 2019-09-22]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/9003/28438/clanek/asociacni-dohoda-s-ukrajinou-jako-predlohapro-smlouvu-eu-s-britanii>

Projev předsedy vlády v Poslanecké sněmovně 30. června 2016 k Brexitu a naší budoucnosti v EU. *VLADA.cz*. [online] 2016 [cit. 2019-09-15]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/premier/projevy/projev-predsedy-vlady-v-poslanecke-snemovne-30--cervna-2016-k-brexitu-a-nasi-budoucnosti-v-eu-146527/>

Přípravy na tvrdý brexit mají nejvyšší prioritu, vzkázal Johnson vládním úředníkům. *ČT24* [online]. 2019 [cit. 2019-09-14]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2892386-pripravy-na-tvrdy-brexit-maji-nejvyssi-prioritu-vzkazal-johnson-vladnim-urednikum>

REID, David. A 'no-deal' Brexit is already happening for us, Aston Martin CEO says. *CNBC.com* [online]. 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://www.cnbc.com/2019/02/28/a-no-deal-brexit-is-already-happening-for-us-aston-martin-ceo-says.html>

Summit schválil dohodu o vztazích Británie a EU. *ČT24* [online]. 2016 [cit. 2019-09-12] Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/1700620-summit-schvalil-dohodu-o-vztazich-britanie-a-eu>

Šéf Aston Martin považuje strategii britské vlády ohledně elektromobilů za přehnanou, u brexitu je pro rychlé rozhodnutí. *CzechTrade* [online]. 2019b [cit. 2019-10-23]. Dostupné z: <https://www.czechtrade.cz/sluzby/informacni-servis/aktuality/sef-aston-martin-povazuje-strategii-britske-vlady-ohledne-elektromobilu-za-prehnanou-u-brexitu-je-pro-rychle-rozhodnuti>

Šéf Mercedesu se obává brexitu, pomůže prý Ferrari. *tyden.cz* [online]. 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: [https://www.tyden.cz/rubriky/sport/motorismus/formule-1/sef-mercedesu-se-obava-brexitu-pomuze-pry-ferrari\\_514184.html](https://www.tyden.cz/rubriky/sport/motorismus/formule-1/sef-mercedesu-se-obava-brexitu-pomuze-pry-ferrari_514184.html)

THE BENTLEY STORY. *Bentleymotors.com* [online]. 2019 [cit. 2019-10-28]. Dostupné z: <https://www.bentleymotors.com/en/world-of-bentley/the-bentley-story.html>

Velká Británie a Irsko. *CzechTrade* [online]. 2019a [cit. 2019-09-23]. Dostupné z: <https://www.czechtrade.cz/czechtrade-svet/evropska-unie/velka-britanie-a-irsko>

Velká Británie: Mapa oborových příležitostí - perspektivní položky českého exportu. *Businessinfo* [online]. 2019b [cit. 2019-10-04]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/velka-britanie-mapa-oborovych-prilezitosti-19074.html>

Velká Británie: Zahraniční obchod a investice. *Businessinfo* [online]. 2019a [cit. 2019-09-22]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/velka-britanie-zahranicni-obchod-a-investice-19071.html>

Where does the United Kingdom import Cars from? (2017). 2017. *Oec.world* [online]. [cit. 28. 9. 2019]. Dostupný z: [https://oec.world/en/visualize/tree\\_map/hs92/import/gbr/show/8703/2017/](https://oec.world/en/visualize/tree_map/hs92/import/gbr/show/8703/2017/)

Who we are. *WTO.org* [online]. 2019 [cit. 2019-10-10]. Dostupné z: [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/who\\_we\\_are\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm)

Z EU odešlo jen Alžírsko, Grónsko a dvě zámořská území Francie. *Echo24.cz* [online]. 2016 [cit. 2019-07-14]. Dostupné z: <http://echo24.cz/a/wZLtJ/z-eu-odeslo-jen-alzirsko-gronsko-adve-zamorska-uzemi-francie>



## Seznam obrázků a tabulek

### Seznam obrázků

Obr. 1 Výsledek referenda o vystoupení Velké Británie z EU podle regionů .....	15
Obr. 2 Teritoriální struktura exportu Velké Británie v roce 2018 .....	22
Obr. 3 Zbožová struktura exportu Velké Británie v roce 2018 .....	24
Obr. 4 Teritoriální struktura britského importu automobilů .....	26
Obr. 5 Kurz GBP/EUR .....	31
Obr. 6 Investice do britského automobilového průmyslu (v miliardách liber) .....	32
Obr. 7 Komparace četnosti jednotlivých přístupů u vybraných automobilek .....	39

### Seznam tabulek

Tab. 1 Vývoj zahraničního obchodu Velké Británie mezi lety 2014 a 2018 .....	21
Tab. 2 Teritoriální struktura exportu Velké Británie v roce 2018 .....	22
Tab. 3 Nejvýznamnější komoditní položky exportu Velké Británie v roce 2018....	23
Tab. 4 Nejvýznamnější komoditní položky importu do Velké Británie v roce 2018	25
Tab. 5 Počet prodaných vozů jednotlivých výrobců na území Evropy mezi lety 2012 - 2018 .....	40
Tab. 6 Prodeje v segmentu velkých prémiových vozů na území Evropy .....	41
Tab. 7 Prodeje v segmentu středně velkých SUV na území Evropy .....	42

## ANOTAČNÍ ZÁZNAM

<b>AUTOR</b>	Marek Bernát		
<b>STUDIJNÍ PROGRAM/OBOR/SPECIALIZACE</b>	6208R087 Podniková ekonomika a management obchodu		
<b>NÁZEV PRÁCE</b>	Analýza změn na britském trhu s automobily vlivem brexitu		
<b>VEDOUCÍ PRÁCE</b>	Ing. Martina Beránek, Ph.D.		
<b>KATEDRA</b>	KMM - Katedra marketingu a managementu	<b>ROK ODEVZDÁNÍ</b>	2019
<b>POČET STRAN</b>	56		
<b>POČET OBRÁZKŮ</b>	7		
<b>POČET TABULEK</b>	7		
<b>POČET PŘÍLOH</b>	0		
<b>STRUČNÝ POPIS</b>	<p>Práce se zabývá analýzou změn na britském trhu s automobily po vystoupení Velké Británie z EU. Práce analyzuje nové výzvy, které vzniknou pro výrobce automobilů a formuluje doporučení pro jednotlivé scénáře brexitu. V teoretické části je shrnuta historie vztahu Velké Británie a EU. Zejména pak specifické postavení Velké Británie v Unii. Praktická část se zabývá analýzou různých přístupů konkrétních automobilových výrobců. Podle zjištěných skutečností je pak vytvořeno doporučení pro nejpravděpodobnější scénáře brexitu.</p>		
<b>KLÍČOVÁ SLOVA</b>	Evropská unie, brexit, automobilový průmysl, referendum, Velká Británie, vystoupení z EU		

## ANNOTATION

<b>AUTHOR</b>	Marek Bernát		
<b>FIELD</b>	6208R087 Business Administration and Sales		
<b>THESIS TITLE</b>	Analysis of changes in the British car market due to Brexit		
<b>SUPERVISOR</b>	Ing. Martina Beránek, Ph.D.		
<b>DEPARTMENT</b>	KMM - Department of Marketing and Management	<b>YEAR</b>	2019
<b>NUMBER OF PAGES</b>	56		
<b>NUMBER OF PICTURES</b>	7		
<b>NUMBER OF TABLES</b>	7		
<b>NUMBER OF APPENDICES</b>	0		
<b>SUMMARY</b>	<p>The thesis is analysing changes in the British car market due to brexit. The aim of the thesis is to analyse new challenges that arise for the car manufacturers and recommend a solutions for different scenarios of brexit. The history of the relationship between the EU and Great Britain is summarised in a theoretical part. Particularly, the specific status of Great Britain is described. The practical part of the thesis analyses different approaches of automotive manufactures. According to the found facts, the recommendations are made for the most probable scenarios of brexit.</p>		
<b>KEY WORDS</b>	European Union, Brexit, automotive industry, referendum, Great Britain, leaving the EU		