

ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA, O.P.S.

Studijní program: N6208 Ekonomika a management
Studijní obor: 6208T139 Globální podnikání a marketing

VLIV REGULATORNÍCH OPATŘENÍ NA PRODEJ OSOBNÍCH VOZŮ V RAKOUSKU

Bc. Tomáš CHLUBNA

Vedoucí práce: doc. Ing. Pavel Štrach, Ph.D. et Ph.D.

Tento list vyjměte a nahradte zadáním diplomové práce

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a veškeré použité prameny a informace uvádím v seznamu použité literatury.

Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a v souladu s vnitřním předpisem ŠKODA AUTO VYSOKÉ ŠKOLY o.p.s. o zveřejňování závěrečných prací Směrnice Vypracování závěrečné práce.

Jsem si vědom, že se na tuto práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, ve znění pozdějších předpisů, zejména pak § 35 odst. 3, tzn., že ŠAVŠ nezasahuje do mých práv v případě využití této práce pro vnitřní potřebu a § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že ŠAVŠ má právo na uzavření licenční smlouvy k této práci za obvyklých podmínek. Užiju-li tuto práci, nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti ŠAVŠ. V tomto 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 17. 5. 2019

Děkuji doc. Ing. Pavlu Štrachovi, Ph.D. et Ph.D. za odborné vedení diplomové práce a čas strávený konzultacemi této diplomové práce. Dále děkuji Ing. Šárce Jílkové za pomoc s překlady dotazníků do německého jazyka a jejich distribuci u rakouského importéra značky Škoda.

Obsah

Seznam použitých zkratk a symbolů.....	6
Úvod.....	7
1 Vývoj regulace automobilů související s ochranou životního prostředí v EU ...	9
1.1 Pařížská dohoda	9
1.2 Obecná environmentální regulace Evropské unie	12
1.3 Regulace automobilového průmyslu v EU.....	14
1.4 Regulace Evropské unie pomocí Euro norem	20
1.5 WLTP	23
2 Vývoj regulace automobilů související s ochranou životního prostředí v Rakousku	29
2.1 Ökoprämie.....	29
2.2 Normverbrauchsabgabe	33
2.3 Sachbezug	37
3 Analýza situace na rakouském trhu s osobními automobily.....	39
3.1 Automobilový trh v Rakousku	40
3.2 Pozice značky Škoda v Rakousku.....	50
3.3 Analýza vlivu regulatorních opatření na značku Škoda	56
4 Předpovědi, návrhy, doporučení ve spolupráci s odborníky na rakouský trh ...	60
Závěr	65
Seznam obrázků a tabulek.....	70
Seznam příloh	72

Seznam použitých zkratek a symbolů

BEV	Battery electric vehicle
DPH	Daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
EU ETS	European Union Emission Trading Scheme
HDP	Hrubý domácí produkt
INDC	Intended Nationally Determined Contributions
MPV	Multi-Purpose Vehicle (víceúčelové vozidlo)
NEDC	New European Driving Cycle
NoVA	Norm Verbrauch Abgabe
OSN	Organizace spojených národů
PHEV	Plug-in hybrid electric vehicle
RAC	Rent a Car
SUV	Sport Utility Vehicle (sportovní užitkové vozidlo)
TDI	Turbocharged Direct Injection
USD	United States dollar (Americký dolar)
USP	Unique Selling Proposition (jedinečný prodejní argument)
WLTP	Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure

Úvod

Konec druhého desetiletí 21. století je doprovázen stupňujícími se otázkami ohledně budoucnosti životního prostředí na planetě Zemi. Do popředí se dostává problematika globálního oteplování, které je významně ovlivněno především emisemi skleníkových plynů. Jedním z hnacích motorů této změny je stále se rozrůstající automobilový průmysl, na který je v posledních desetiletích kladen velký důraz z hlediska zmírňování dopadů na životní prostředí. Toho je dosahováno skrze stanovování emisních limitů pro výrobce automobilů, přechod na nový testovací cyklus WLTP a nejrůznější místní právní regulace. Cílem této diplomové práce je podrobně zanalyzovat regulatorní opatření, která ovlivňují rakouský trh s osobními automobily a na základě zjištěných poznatků predikovat budoucí vývoj značky Škoda v rámci tohoto trhu.

Diplomová práce se v úvodních kapitolách zabývá situací ve světě v ohledu na životní prostředí a popisuje společná ustanovení států, jako je Pařížská dohoda. Z ní je volně navázáno na témata regulace Evropské unie, ve které je nastíněno, jak Evropská komise reguluje všechny předměty environmentální politiky. Následně jsou popsány konkrétní regulace automobilového průmyslu v Evropské unii, které volně navazují na analýzu Euro norem. V poslední části úvodní kapitoly je popsán přechod z testovacího cyklu NEDC na nový testovací cyklus WLTP. Práce se také detailně zabývá změnami, ke kterým v rámci tohoto přechodu došlo.

Následující kapitola popisuje lokální regulace automobilového průmyslu v Rakousku, související s ochranou životního prostředí. Konkrétně se jedná o Ökoprámi, která byla obdobou šrotovného a motivovala zákazníky k zakoupení nového, ekologičtějšího vozu. Dále je přiblíženo regulatorní opatření Normverbrauchsabgabe, které ukládá zákazníkům povinnost zaplatit dodatečnou daň u nového automobilu, pakliže překračuje stanovenou hodnotu emisí CO₂. Posledním opatřením, které je podrobně analyzováno v této kapitole je Sachbezug. To se týká zdanění použití služebních automobilů pro soukromé účely a jeho vztahu k méně ekologickým vozům.

Poté je analyzována situace na rakouském trhu s osobními automobily a také je popsána důležitost automobilového průmyslu pro rakouskou ekonomiku. V rámci analýzy tohoto trhu je pozornost věnována specifikům, která jsou zde patrná a

prodejci je musí respektovat. Zvláštní pozornost je zde věnována pozici značky Škoda na tomto trhu a vlivu regulatorních opatření na prodeje vozů mladoboleslavské automobilky.

Poslední kapitola obohacuje problematiku aktuálního a budoucího vývoje automobilového trhu a značky Škoda v Rakousku o pohled expertů na tento trh. Na základě odpovědí jsou poté zpracovány odhady dalšího vývoje rakouského trhu. Práci uzavírají výzvy, kterým bude značka Škoda, stejně jako celý automobilový průmysl, čelit v následujících letech.

1 Vývoj regulace automobilů související s ochranou životního prostředí v EU

Svět se aktuálně nachází ve fázi evoluce, kdy je planeta osídlena více než sedmi miliardami lidí, kteří jsou obklopeni a využívají různé technologie, které negativně ovlivňují životní prostředí obyvatel. V porovnání různých světadílů se Evropa i přes velikou diverzifikaci národů řadí mezi nejspóradanější obyvatele planety. To je způsobeno především jednotným myšlením v rámci uskupení Evropské unie. Ta řeší mnohá protekcionistická opatření tak, aby naše planeta byla co nejdéle obyvatelná, a také se toto myšlení snaží vštípit ostatním státům. Jednou z oblastí, která musí být v tomto ohledu regulována, je automobilový průmysl a ten bude popsán v následující kapitole.

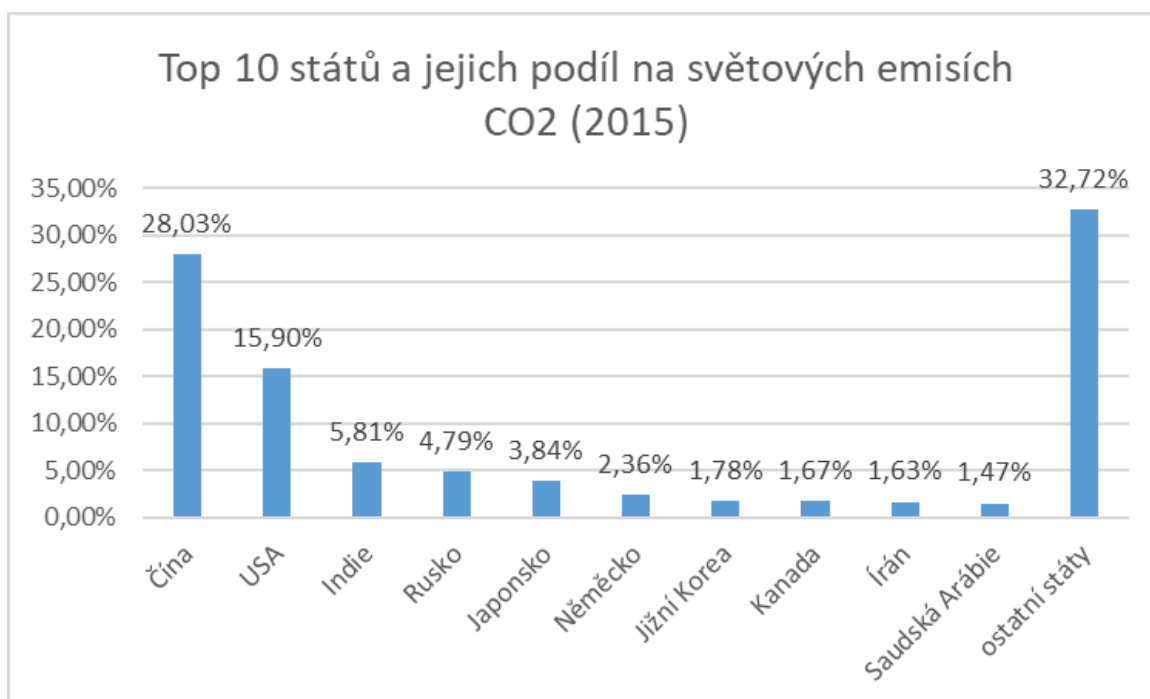
Nejdříve je pozornost zaměřena na jeden z hlavních hybatelů budoucích změn v ohledu životního prostředí - na Pařížskou dohodu, na příčiny vzniku dohody a její důsledky. Následně je pozornost upřena k obecné environmentální regulaci na úrovni Evropské unie, ze které je volně navázáno na opatření vedoucí k regulaci automobilového průmyslu. Na závěr se práce věnuje dvěma nejdůležitějším prvkům ochrany životního prostředí v rámci automobilového průmyslu, a to emisním Euro normám a novému měření emisí – WLTP.

1.1 Pařížská dohoda

Jelikož na světě po ratifikaci Kjótského protokolu (1997) neustále panovala neuspokojivá situace ohledně klimatických změn, tak se Organizace spojených národů rozhodla do tohoto tématu výrazně vložit a svolala Klimatickou konferenci v Paříži. Jednalo se o důsledek stavu, kdy aktivním státům docházela trpělivost s ostatními státy, které situaci buď neřešily vůbec, nebo pouze v takové míře, která nic neřešila. Méně zúčastněné státy z toho profitovaly tím, že nevynakládaly úsilí ani finanční náklady na nápravu aktuální situace a v důsledku toho se stavěly do výhodnější pozice z pohledu konkurenceschopnosti. Dále zde byly problémové státy, které řešily tento problém pouze „na oko“ tím, že přesouvaly ekonomickou aktivitu do rozvojových zemí. Tato aktivita spočívala především v přesouvání výroby do zahraničí. To samo sebou přinášelo znečišťování planety skleníkovými plyny také dopravou, která o to více zatížila životní prostředí. Díky tomuto počínání šetřily lokálně své životní prostředí, avšak pro globální situaci to nebylo žádné řešení. Jako

opatření proti tomuto chování měla sloužit Pařížská dohoda, která navrhovala zrušení rozdělní států na rozvinuté a rozvojové, jak tomu bylo u Kjótského protokolu. Ten byl definován tak, že rozvinuté státy měly jasně stanovené závazky, kdežto rozvojové státy měly ve skutečnosti minimální povinnost. V tomto ohledu je Pařížská dohoda výrazně průlomová, jelikož zahrnuje téměř všechny státy na světě (Wadhwa, 2018).

Z údajů z roku 2015 vyplývá, že hlavním producentem emisí CO₂ na světě je s velkým náskokem Čína (28,03 %). Na druhém místě se nachází USA s podílem 15,90 %. Na dalších 8 místech se nachází státy, které dohromady produkují 23,35 % celkových emisí CO₂, přičemž pouze jediný stát z Evropy se nachází v TOP 10, a to je Německo s 2,36 %. Zbýlý objem emisí – téměř třetina (32,72 %), připadá na ostatní státy světa.



Zdroj: Statista, 2018

Obr. 1 Top 10 států a jejich podíl na světových emisích CO₂ (2015)

Dne 12. 12. 2015 se sešlo v Paříži 195 zástupců členských zemí OSN a přijalo mezinárodní dohodu o klimatických změnách. Prostřednictvím této dohody uznaly státy důležitost tématu klimatických změn a předběžně definovaly cíle, kterých chtějí dosáhnout po roce 2020. Tyto závazky (INDC) byly distribuovány jednotlivým vládám zúčastněných států, aby později komunikovaly konkrétní řešení ve svých

státech. Tato řešení by následně měla odpovídat ambicím, možnostem a aktuální situaci panující v dané zemi. Hlavním cílem této dohody je omezení nárůstu průměrné teploty na planetě Zemi maximálně o 2 °C do roku 2020 oproti období před průmyslovou revolucí. V ideálním případě státy usilují o navýšení průměrné teploty pouze o 1,5 °C. Každá ze smluvních stran musí pravidelně předkládat své vnitrostátně nařízené národní příspěvky (INDC). Ty jsou rozděleny na krátkodobé a dlouhodobé. Krátkodobé příspěvky popisují splnění emisních závazků do roku 2020. Jedná se o příspěvek, který zastaví nárůst skleníkových emisí. Dlouhodobý plán cílí na rok 2050. V té době by již emise měly být na nižší úrovni, než byly v době, kdy byla Pařížská dohoda ratifikována. Pro platnost dohody bylo však nutné, aby ji podepsaly státy, které jsou v součtu zodpovědné za minimálně 55 % světových emisí CO₂ (Rogejl, 2016).

Když většina států na světě ratifikovala Pařížskou dohodu, která proběhla 22. dubna 2016 v sídle OSN v New Yorku, tak ještě nikdo nevěděl, jakým způsobem státy dosáhnou společného cíle. Tato jednání začala krátce (květen 2016) po podepsání dohody v německém Bonnu. Cílem tohoto setkání zástupců států bylo nastavení základních principů financování této klimatické politiky. Dále bylo projednáno monitorování plnění národních závazků tak, aby došlo v budoucnu k co nejvyšší transparentnosti. Podepsání Pařížské dohody rozdělilo Evropskou unii na dva tábory, jednoduše na ambicióznější a méně ambiciózní státy. Mezi méně ambiciózní státy patřilo například Polsko, které si uvědomovalo důsledky přísných opatření především vzhledem k velkému počtu tepelných elektráren a jejich závislosti na spotřebě uhlí.

Na druhé straně existovaly státy, které volaly po přísnějších krocích, které by mohly vést k rychlejšímu zpomalení růstu průměrné teploty na planetě Zemi. Jejich kroky vedly přes Energetickou unii pro Evropu. Tato unie podléhá kontrolním orgánům Evropské komise a může pomoci s lepším vynucením moci v oblasti energetiky. Mezi cíle Energetické unie patří především zvyšování energetické účinnosti, politika nízkouhlíkové ekonomiky, bezpečnost dodávek a dokončení vnitroeurospkého trhu s energií. Zlepšováním energetické účinnosti je myšleno investování do modernizace budov tak, aby splňovaly nejpřísnější energetické požadavky. Investice pomocí dotací do těchto projektů v důsledku znamenají úspory energie na úrovni Evropské unie, jelikož náklady na vytápění a chlazení představují nejvyšší

podíl na spotřebě energie. Politika nízkouhlíkové ekonomiky Evropské unie představuje cíl na snížení emisí skleníkových plynů mezi roky 1990 a 2030 o 40 %. Toto opatření přímo souvisí s národními příspěvky INDC, které jsou předmětem Pařížské dohody. Cíl bezpečnosti dodávek energie nespočívá nijak s obecnou bezpečností ve smyslu fyzického ohrožení, ale jedná se o zabezpečení dodávek energie. Aktuálně je více než polovina dodávek energie z dovozu. Jedná se především o dodávky zemního plynu z Ruska. Některé státy jsou aktuálně plně závislé na jednom dodavateli. V případě havárie nebo uvalení politických sankcí jsou vystaveni velkému problému. Proto je nutná vyšší diverzifikace dodávek a analýza nových možností, které by situaci mohly vyřešit. Bez ohledu na to, zdali environmentální problémy řeší Evropská unie interně nebo se řeší globálně prostřednictvím Pařížské dohody, je nutné, aby státy Evropské unie v tomto ohledu byly jednotné a kroky vedoucí k vylepšení stávající situace byly racionální (European Commission, 2015).

1.2 Obecná environmentální regulace Evropské unie

Evropská unie se snaží pomocí svých regulí o udržitelnost, jak tohoto politického uskupení, tak udržení vysoké životní úrovně. Dále se práce zaměří na protekcionistická opatření, která jsou nastavena tak, aby se obyvatelé Evropské unie chovali ohleduplně jak k životnímu prostředí, tak i v důsledku sami k sobě. Řeč je o standardech ohledně životního prostředí a změn klimatu, které se v Evropské unii vyvíjí již po desetiletí. Hlavními cíli těchto opatření je zdraví a blahobyt všech obyvatel EU. K blahobytu obyvatel je však nutná péče o životní prostředí, které se v dnešní době potýká se závažnými problémy. Jedná se především o čím dál větší spotřebu nejrůznějších statků, s ní související spotřebu surovin a nejrůznější druhy znečištění. Mezi nejnebezpečnější druhy znečištění patří znečištění vzduchu, vody, či kontaminace půdy a v důsledku i potravin, které jsou distribuovány po celé Evropě a následně konzumovány. Ve výsledku je realita taková, že jak se lidé k životnímu prostředí chovají, tak se jim to následně vrací.

Již za dob Evropského hospodářského společenství (předchůdce EU) se na počátku sedmdesátých let minulého století řešily otázky životního prostředí a s nimi související přeshraniční spolupráce. Po více než čtyřiceti letech tento důraz na ochranu a obnovu životního prostředí výrazně zintenzivnil. Evropská unie a většina členských států se v tomto důsledku setkaly se zlepšením kvality ovzduší

a vody z důvodu zpřísnění legislativy ohledně vypouštění průmyslových emisí či zacházení s odpadními vodami (Jordan, 2005). Na tato opatření také plynou nemalé finanční prostředky z rozpočtů EU. Jedná se například o dotace na čističky odpadních vod ve městech a obcích, na které by malé obce ze svých rozpočtů jen těžko dosáhly. Dalším přísným kontrolám podléhají nebezpečné látky či těžké kovy. Obyvatelstvo Evropské unie však stále vyhráno nemá. Díky novým studiím se obyvatelé EU neustále dozvídají o nových výzvách, kterým je nutno čelit. Během minulého století nebylo téma o změně klimatu na pořadu dne, nicméně důležitost tohoto tématu nabrala na obrátkách a dnes je změna klimatu vnímána jako hlavní dlouhodobý problém. Přelomem byl rok 1997, kdy EU ratifikovala Kjótský protokol, který znamenal první krok v boji s emisemi způsobujícími klimatické změny. Obsahem této mezinárodní smlouvy je především snížení skleníkových plynů o 5,2 %. Konkrétně se jedná o oxid uhličitý (CO₂), metan (CH₄), oxid dusný (N₂O), hydrofluorovodíky, polyfluorovodíky a fluorid sírový (SF₆) (Grubb, 1999).

V rámci environmentální regulace se Evropská unie zaměřuje také na chemikálie jako takové. Dnešní svět je obklopen chemikáliemi, dokonce i nemalé množství se nachází v našich tělech. Díky čím dál častějšímu využívání chemikálií Evropská komise zavedla komplexní legislativu v oblasti chemických látek. Ta se především zaměřuje na odvětví pesticidů, biocidů či kosmetiky. Další environmentální politikou je péče o zeleň, její spotřeba, produkce, předcházení plýtvání až po recyklaci bioodpadu a opětovné využití těchto zdrojů. Tyto plány spojené s ekologičtější ekonomikou mohou ušetřit podnikům v Evropské unii stovky miliard eur. Další částí prostředí, o kterou Evropská komise pečuje, je prostředí oceánů, moří a zálivů. Pobřežní a námořní politika má za cíl vyčištění mořských ploch, především o plastové obaly a chemikálie. Pomocí této strategie EU usiluje o udržitelné využívání moří k tradičnímu využití. Jedná se především o kvalitu transportu, rybolovu a v neposlední řadě turismu. Podobně tomu je i u sladkovodních ploch, které jsou řešeny v rámci jiného opatření.

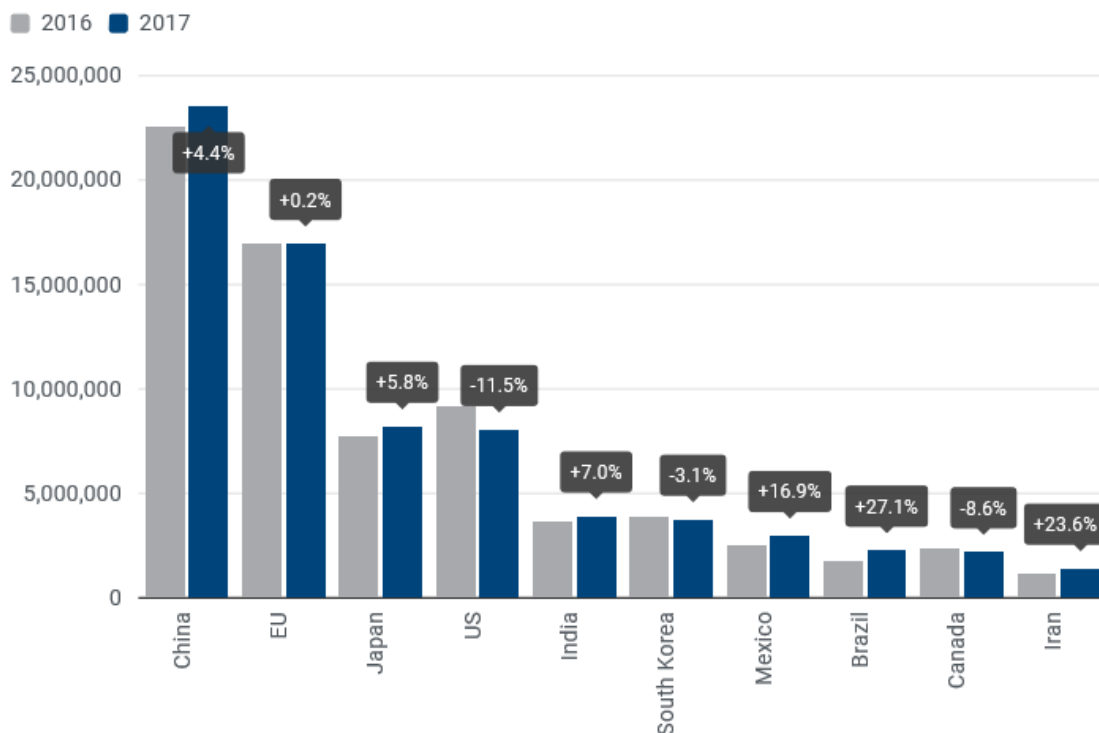
Hluk je další nástrahou, která na obyvatele Evropské unie číhá v posledních letech, a proto se touto tematikou Evropská komise čím dál více zabývá. Je způsoben hlavně všemi druhy dopravy, průmyslem, ale také různými outdoorovými aktivitami. Hluk může vést ke zdravotním problémům působením na endokrinní a kardiovaskulární systém nebo na mozek. U některých jedinců může vyvolat

poruchy spánku nebo dokonce i poruchy duševního zdraví. Opomíjení tohoto problému může mít dopad i na ekonomiku, prostřednictvím nižší produktivity pracovníků. Obecně lze říci, že se Evropská komise zaměřuje i na další oblasti životního prostředí a rozděluje cíle plynoucí z těchto opatření do tří časových období. Krátkodobé cíle s termínem splnění do roku 2020, střednědobé cíle do roku 2030 a dlouhodobé do roku 2050 (European Commission, 2016).

1.3 Regulace automobilového průmyslu v EU

Údaje z roku 2010 hovoří o informaci, že 37 % z celkové produkce oxidu uhličitého na území Evropské unie pochází z výroby elektřiny. Druhým největším zdrojem (22 %) produkce CO₂ je silniční doprava. Rozdíl v těchto sektorech je v tom, že hodnoty oxidu uhličitého při produkci elektřiny se během let 1995 – 2010 snížily o 7,1 %, kdežto u silniční dopravy se zvýšily o 26 %. Tato statistika potvrdila teze o důležitosti regulace silniční dopravy. Sub-sektor silniční dopravy osobních automobilů představuje 12 % z celkového množství CO₂ vyprodukovaného v rámci EU (Zacharaidis, 2012). Toto číslo se může zdát poměrně malé a nabízí se tedy otázka, jestli je na místě regulace tohoto sub-sektoru, nebo zda by nebylo rozumnější regulovat důležitější sektory generátorů skleníkových emisí. Z globálního hlediska má zajisté toto rozhodnutí své opodstatnění, jelikož se ročně v zemích Evropské unie vyrobí přibližně 17 milionů nových osobních automobilů z celosvětové produkce 80 milionů vozů. Hned po čínském trhu, který produkuje 23,5 milionu nových automobilů, představuje Evropská unie druhého největšího producenta.

Top 10 – World passenger car production



Zdroj: ACEA, 2018

Obr. 2 Produkce osobních automobilů na světě v roce 2016 a 2017

V současné době je prakticky celá silniční doprava realizována spalovacími agregáty, u osobních automobilů je toto procento jen mírně nižší a to 97 % v roce 2016. Zbylá 3 procenta představují především hybridní vozy, které z tohoto množství zaujímají větší polovinu, a úplně nejméně tvoří elektromobily. Tato skutečnost je dána především vysokou pořizovací cenou na tento typ automobilů. V současné době však lze sledovat nárůst registrací automobilů s alternativními pohony (PHEV, BEV) na území Evropské unie. Jinak tomu nebude ani do budoucna. Aktuálně celková spotřeba ropy v Evropské unii představuje 700 milionů tun ročně, ale její produkce představuje pouze 100 milionů tun. Dvě třetiny spotřeby ropy představuje odvětví dopravy. To znamená, že Evropská unie je silně závislá na dovozu ropy, která je aktuálně stěžejním prvkem sektoru dopravy.

Z tohoto důvodu EU bojuje se dvěma aspekty, které ovlivňují politická rozhodnutí. Jedním z nich je zabezpečení základních potřeb pro obyvatelstvo (elektrická energie, dovoz statků a další) a na druhé straně boj proti klimatickým změnám.

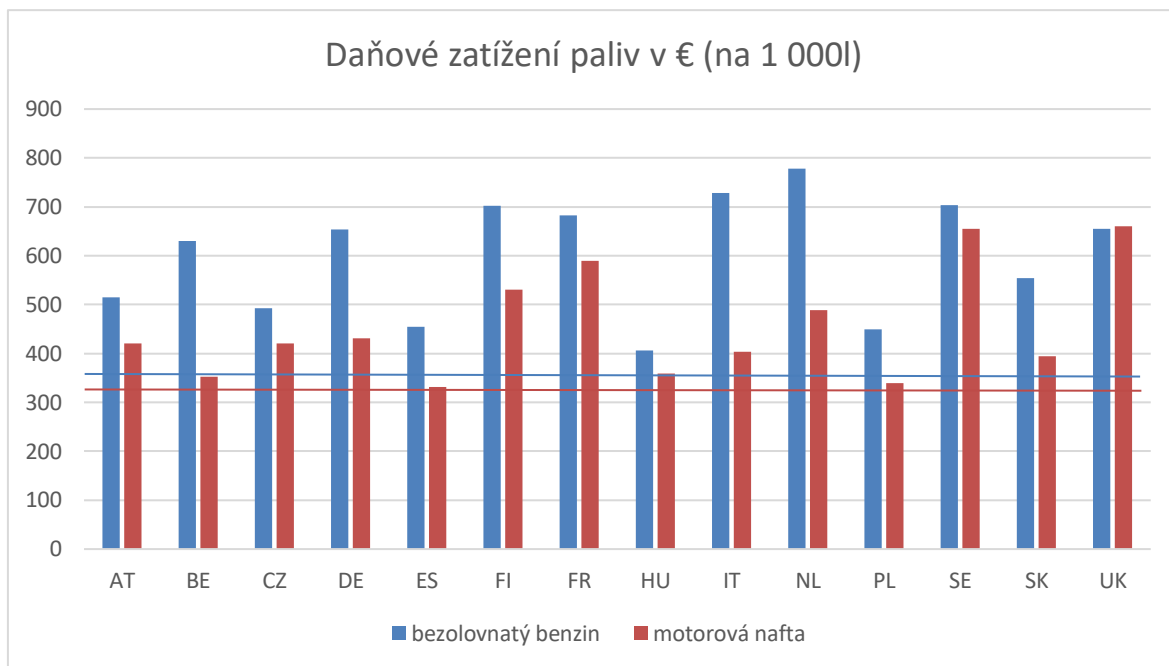
Jako jediné východisko z této komplikované situace se jeví vývoj úspornějších a ekologičtějších způsobů zajištění těchto potřeb. Jako jedna z možných cest vedoucích k vyřešení této situace je ovlivnění automobilového průmyslu tak, aby se stal ekologičtější, a tím i doprava zboží a osob byla méně environmentálně zatěžující.

V globálním pojetí to může znamenat posun vpřed i pro jiné státy mimo území EU, jelikož Evropa je v součtu druhým největším výrobcem automobilů na světě. Nezanedbatelným faktem je, že pro řadu členských států představuje automobilový průmysl zdroj ekonomické prosperity spojený s řadou kvalifikovaných odborníků na inovace v oblasti ekologie. Problém v Evropské unii je neustále se zvyšující objem dopravy na tomto území. Ani snaha o kompenzaci tohoto problému právními předpisy o čistém palivu nedokáže dorovnat vysoký nárůst emisí v sektoru dopravy.

Nárůst emisí skleníkových plynů z dopravy ohrožuje Evropskou unii vzhledem k dosažení limitů Kjótského protokolu. Mimo to ohrožuje také dosažení vlastního cíle na snížení skleníkových plynů do roku 2050 o 80 %, podle ustanovení Evropské rady z roku 2009. K těmto rozhodnutím především vedl fakt, že mezi lety 1990 a 2010 došlo k nárůstu těchto emisí o 90 % (Dixson-Declève, 2012). V budoucnu se očekává další nárůst především v dopravě. Údaje z roku 2010 shromážděné Evropskou komisí, výkonným orgánem EU, ukazují, že 97,5 % spotřeby tekutého paliva v Evropě představuje benzín a motorová nafta. Benzín je používán především v osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech. Motorová nafta se používá především do těžkých nákladních vozidel, v železniční dopravě a pro užití vodní dopravy. Pouze 2,5 % kapalného paliva tvoří směs bioetanolu v benzínu a bionafty. Zkapalněný zemní plyn (LPG) představoval okolo roku 2010 jen nepatrné využití. S ohledem na spotřebu a poptávku Evropská komise varuje před rostoucí závislostí na dovozu ropy do Evropy.

Vzhledem k tomu, že negativní dopad emisí uhlíku je globální, tak regulace konkrétních uživatelů nebo majitelů dopravních prostředků nemusí přinést kýžené efekty nebo může být politicky citlivá. Mnohem jednodušší a efektivnější se jeví regulovat výrobce dopravních prostředků tak, aby byli motivováni vyrábět ekologičtější provedení svých stávajících i budoucích produktů. Tím je možné rychleji a bez veřejného odporu dosáhnout snížení emisí.

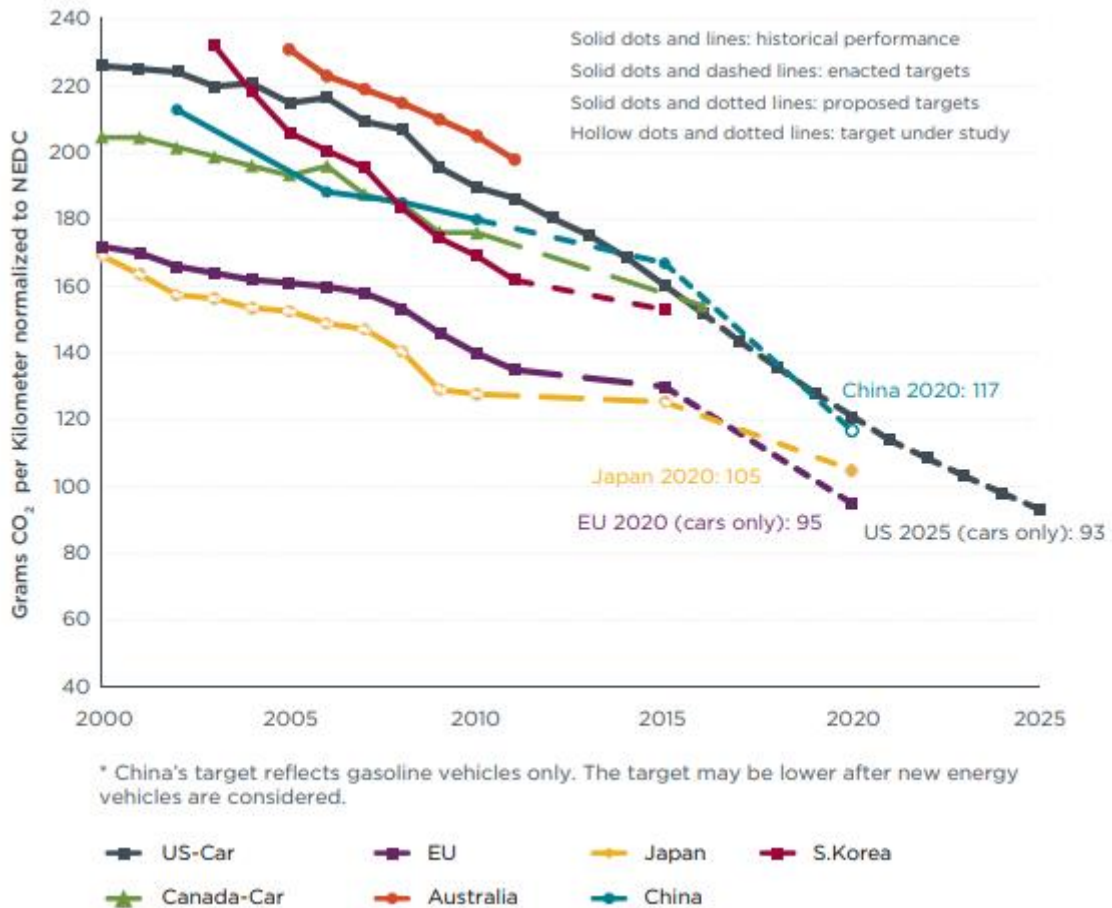
Na druhou stranu jsou však uživatelé dopravních prostředků v Evropské unii silně zintegrováni na zodpovědném chování prostřednictvím zdanění silničních paliv (přepočtené za tunu uvolněnou do ovzduší), které je velice vysoké v porovnání s absolutním zdaněním emisí CO₂ v jiných sektorech společnosti. V důsledku to znamená, že podle platné legislativy EU nesmí být zdanění benzínu jednotlivým členským státem EU nižší než 359 € za 1 000 l a u nafty méně než 330 € za stejné množství, přičemž horní limit neexistuje. Například Velká Británie daní 1 000 l nafty částkou 572 £, což odpovídá přibližně 250 € za tunu emisí CO₂. Ještě přísnější je v tomto ohledu Nizozemí, které uvaluje daňovou povinnost 714 € na 1 000 l bezolovnatého benzínu, která představuje 302 € na tunu CO₂. V některých státech, jako například v Rakousku, je toto zdanění ještě dále rozděleno podle toho, jestli je do bezolovnatého benzínu přidávána biosložka. Pakliže je v 1 000 litrech bezolovnatého benzínu alespoň 46 litrů biosložky, tak zdanění na 1 000 l je 482 €, místo 515 € za stejné množství benzínu bez biosložky. V Belgii je výše daně dána hodnotou oktanového čísla a závislostí na množství sulfuru obsaženého v benzínu. Pro porovnání cena emisních povolenek v rámci EU je okolo 15 € na tunu CO₂ (červen 2018). Tato cena by měla být podstatně vyšší. Hlavním důvodem pro nenavýšení této daně je strach EU ETS z takzvané dekarbonizace Evropy. Tento argument může v první moment vypadat jako zcestný, ale v důsledku je velice racionální. Zavedení silničních vozidel využívajících elektrickou síť (plug-in hybridy, bateriové elektromotory a další) však může znamenat přesun výroby elektřiny na místa, na která se nevztahuje EU ETS (Kågeson, 2010).



Zdroj: European Commission, 2018

Obr. 3 Daňové zatížení benzínu a motorové nafty členských států EU

Další regulace Evropské komise, která se týká výrobců a emisí CO₂, udává kolik emisí CO₂ na kilometr může automobilka v průměru vypustit na jedno vyrobené auto v jednom roce. Tato metodika výpočtu bere v potaz, že automobilka může mít v nabídce malé městské vozy, které negenerují tolik emisí CO₂, ale stejně tak velké vozy SUV vybavené silnými motory, které logicky mají vyšší spotřebu paliva a jejich výfukové systémy vypouští do ovzduší více emisí CO₂. Dalším důvodem může být výroba ekologičtějších vozů plug-in-hybridů nebo čistě elektrických vozů. Kvůli těmto důvodům se počítá poté průměr za celou flotilu vozů. Aktuálně musí značky splnit průměrný limit ve výši 130 gramů na kilometr. Tato hodnota není pro výrobce automobilů aktuálně nedosažitelná. Horší situace nastane s rokem 2021, jelikož Evropská komise od tohoto roku schválila limit 95 gramů CO₂ na kilometr. V globálním kontextu si Evropská unie klade nejvyšší cíle (viz obrázek 4 níže).



Zdroj: ICCT, 2012

Obr. 4 Mezinárodní kontext emisních limitů CO₂ pro výrobce

Pokuty související s porušením těchto pravidel nejsou zanedbatelné. Za každý gram přes limit je výrobce nucen zaplatit 95 € za každé auto vyrobené v roce. Pro lepší představu o celkové výši pokut může sloužit následující příklad. Automobilka v roce 2021 vyrobí 1 milion vozů. Průměrné emise za celou značku jsou 105 gramů CO₂ na kilometr za všechny vozy, tedy že značka překročila o 10 gramů. Výše pokuty pro tento příklad by byl následující: $1\,000\,000 \times 10 \times 95 \text{ €} = 950\,000\,000 \text{ €}$. Na tomto příkladu je skvěle vidět, jak jsou některé značky postaveny před velkou výzvou. Jedno z možných řešení jsou investice do alternativních pohonů. Pakliže značky budou vyrábět velké množství těchto vozů, tak si výrazně sníží průměr za celou flotilu. Další možností je investice do vývoje ekologičtějších spalovacích motorů. Proto se také čím dál častěji používají do automobilů motory s menším objemem válců, které přinášejí úsporu paliva a emisí (ICCT, 2012).

Tato situace se příliš netýká značek, které mají náskok ve vývoji alternativních pohonů. V nejlepší situaci se nachází značka Volvo. To je dáno jeho strategií, že od roku 2019 nebude vyrábět jediné čistě spalovací vozidlo a vsadí na plug-in-hybridy. Podobně dobře na tom jsou také značky Toyota, Renault a Nissan. Výrazně hůře jsou na tom značky koncernu Volkswagen, včetně jediné české automobilky Škoda Auto. Koncern Volkswagen poměrně zaspal vývoj a bude v následujících letech čelit výrazné hrozbě. V důsledku to může znamenat výrazné zdražení aut tak, aby byly automobilky schopny platit vysoké pokuty. Co to udělá s konkurenceschopností, je však otázkou.

1.4 Regulace Evropské unie pomocí Euro norem

Euro norma představuje regulaci výfukových plynů pro motorová vozidla na území Evropské unie. Mezi motorová vozidla, která podléhají normám, patří osobní automobily, lehké užitkové automobily, nákladní automobily a autobusy. Důležitým faktem je, že tyto normy jsou definovány pro vozidla, která jsou nově uváděna na evropský trh. Tyto normy závazně nařizují výrobcům všech druhů automobilů maximální možné hodnoty škodlivin vypouštějících přes výfukové systémy do ovzduší.

Emisní Euro normy byly zavedeny v roce 1991 normou *Euro 0*, která se týkala pouze osobních vozidel. V roce 1992 byla schválena i norma pro užitková vozidla, která byla označena *Euro 1*. Již z těchto dvou norem bylo patrné, že Evropská komise hodlá tyto normy od sebe odlišovat, jak hodnotami naměřenými z výfukových systémů, tak i jejich označením. Pro osobní a lehké užitkové automobily byly použity arabské číslice a pro nákladní automobily a autobusy se normy začaly označovat římskými číslicemi. Technologické inovace využitě v motorových vozidlech (variabilní časování ventilů, přímé vstřikování paliva, nebo další sofistikované systémy chodu motorů) společně s tlakem na snížení emisí přinesly v průběhu let novelizace normy. Postupně došlo k radikálnímu snižování povolených emisí, až se Evropská komise dopracovala v k emisním normám šesté generace *Euro 6*, která je platná pro nové vozy vyráběné od roku 2015 (The Automobile Association, 2017).

Tabulka 1 – Vývoj emisních Euro norem pro osobní automobily

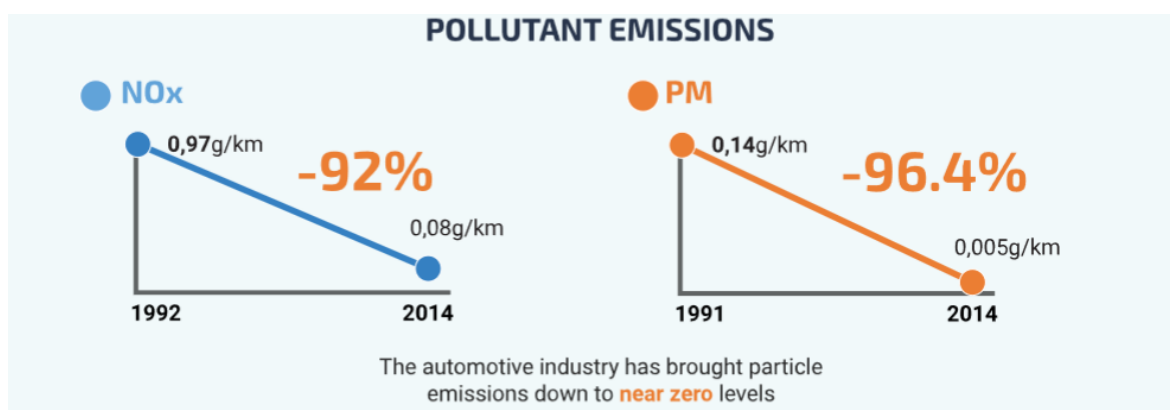
Euro norma	Datum		Benzín			Diesel		
	Schváleno	V platnosti od	NOx (g/km)	Pevné částice (g/km)	CO (g/km)	NOx (g/km)	Pevné částice (g/km)	CO (g/km)
Euro 1	1. 7. 1992	31. 12. 1992	0,97	-	3,16	0,97	0,14	3,16
Euro 2	1. 1. 1996	1. 1. 1997	0,50	-	2,20	0,90	0,10	1,00
Euro 3	1. 1. 2000	1. 1. 2001	0,15	-	2,30	0,50	0,05	0,64
Euro 4	1. 1. 2005	1. 1. 2006	0,08	-	1,00	0,25	0,025	0,50
Euro 5	1. 9. 2009	1. 1. 2011	0,06	0,0045	1,00	0,18	0,0045	0,50
Euro 6	1. 9. 2014	1. 1. 2015	0,06	0,0045	1,00	0,08	0,0045	0,50

Zdroj: ACEA, 2018

Limity škodlivin jsou vyjádřeny v gramech na ujetý kilometr. Hlavními sledovanými atributy jsou především emise oxidy dusíku (NOx), oxid uhelnatý (CO) a pevné částice. Maximální povolené hodnoty oxidů dusíku u vozů vybavených benzinovým motorem byly během dvanácti let sníženy z 0,97 gramů na ujetý kilometr na pouhých 0,06 gramů. V tomto ohledu je norma *Euro 6* 16x přísnější než norma *Euro 1*. U osobních vozů vybavených diesellovými motory je situace podobná – z původních 0,97 gramů na kilometr musí dnes automobilky vyrábět vozy, které vypouští maximálně 0,08 gramů oxidů dusíku. Po zavedení normy pro emise oxidů dusíku se limity snižovaly stejně jak u benzínu, tak u dieselu až do normy *Euro 3*, kde došlo ke zpřísnění limitů u benzínu. V následujících letech byly novelizace zaměřeny na zpřísnění limitů pro diesel tak, že se maximální hodnoty dostaly téměř na stejnou hodnotu (ACEA, 2018).

U emisí oxidu uhelnatého došlo také k výraznému snížení povolených emisí. Z původních 3,16 gramů u normy *Euro 1* je dnes pouze 1 gram u benzinových motorů a u vznětového motoru je to pouze 0,5 gramu. Oxid uhelnatý je jedovatý bezbarvý plyn bez chuti a zápachu. Dalším sledovaným atributem jsou pevné částice, často nazývané prachové částice. Jedná se o částice pevného skupenství, které jsou tak malé, že je lze vidět ve vzduchu pouze ve velké koncentraci. Jejich koncentrace (především v okolí s hustou dopravou, nebo v okolí po výbuchu sopek) může způsobovat závažné zdravotní problémy, jako je rakovina plic či problémy dýchacích cest. Tyto drobné částičky jsou u diesellových motorů kontrolovány od doby, kdy byly zavedeny Euro normy. U zážehových motorů

se začaly pevné částice monitorovat od roku 2011 (*Euro 5*), kdy bylo schváleno maximální množství u obou typů motorů na 0,0045 gramů na ujetý kilometr. Nejnovější norma – *Euro 6* už další zpřísnění pro prachové částice nepřinesla. I tak došlo ke snížení povolených emisí prachových částic o 96,4 % během třinácti let, tedy od doby kdy byly zavedeny Euro normy. Je zřejmé, že s příchodem technologií zaměřujících se na prachové částice, jako je například filtr pevných částic u dieselových motorů, téměř došlo k srovnání ekologické stopy, kterou po sobě oba typy spalovacích motorů zanechávají (ACEA, 2018).



Zdroj: ACEA, 2018

Obr. 5 Progres při redukování emisí od normy Euro 1 do Euro 6

Při pohledu na tabulku *Euro norem* (tabulka 1) je patrné, proč aktuálně v některých evropských metropolích dochází k zákazu vjezdu automobilů se starými dieselovými motory. Zatím se jedná pouze o části města nebo o důležité silnice vedoucí centry měst, ale v budoucnu lze očekávat další zpřísnění. Jako první s touto vyhláškou přišlo město Hamburk, které zakázalo vjezd dieselových vozidel s normou *Euro 5* a starší do některých částí města s platností od 31. května 2018. To znamená, že se tento zákaz týká všech vozů, které nesplňují nejnovější emisní normu Euro 6. Toto omezení se dotkne přibližně 210 000 dieselových vozů, které jsou registrované na území města Hamburku. Toto řešení vzniklo na základě překročení meze 40 mikrogramů oxidů dusíku na jednom metru krychlovém. Pro příklad, tento problém se netýká pouze města Hamburk, ale dalších osmdesáti měst na území Německa. Některá hlavní města států Evropy (Paříž, Madrid a Athény) tuto změnu plánují od roku 2025. Výjimku dostanou prostředky hromadné

dopravy, které jsou nejefektivnějším způsobem dopravy, co se týče počtu převezených pasažérů na emise vypuštěné do ovzduší (Reuters, 2019).

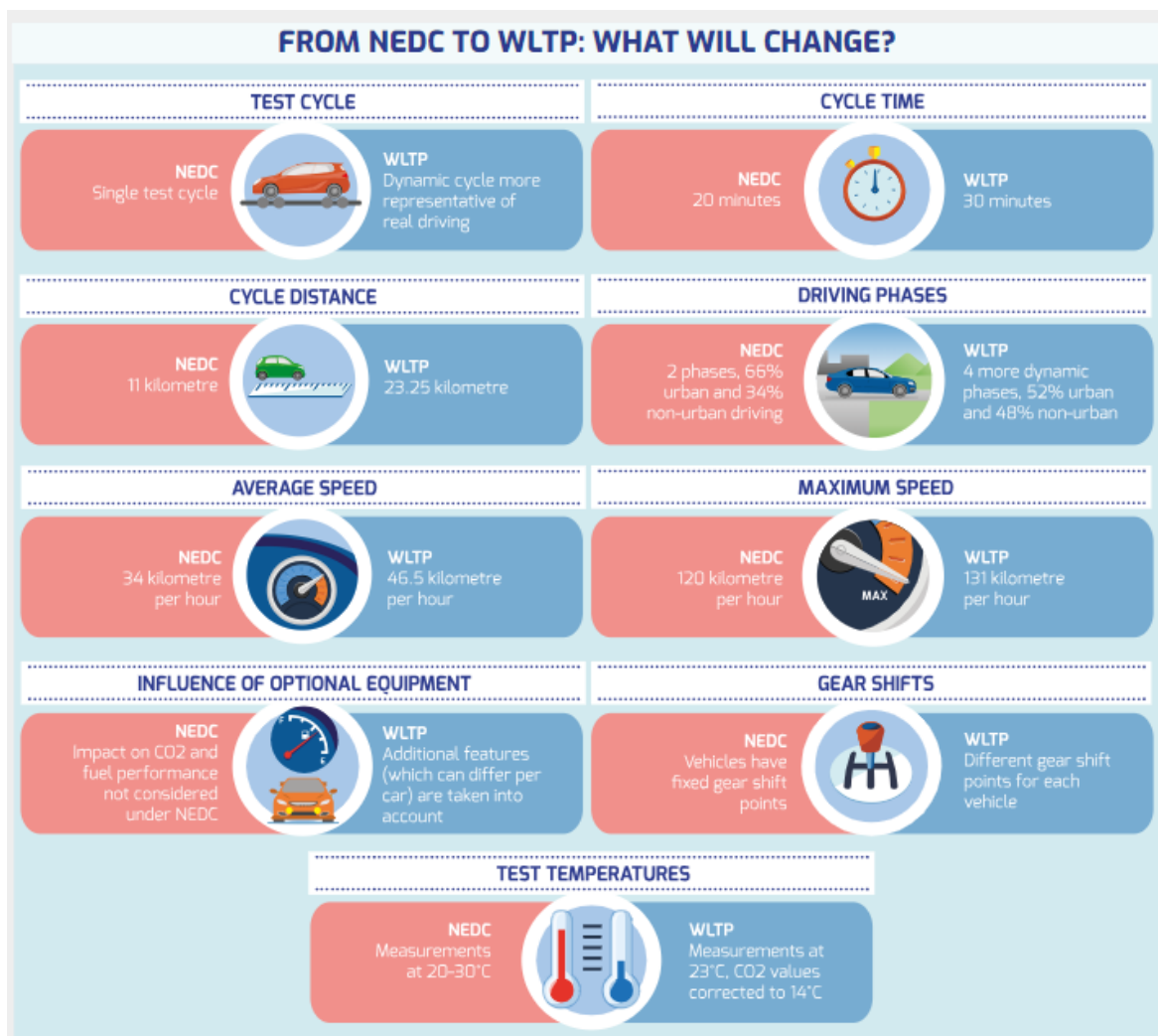
V České republice takové zákazy zatím neplatí, ale rozhodně není vyloučeno, že v příštích letech se tyto zákazy dotknou i českých měst. Jediné omezení spojené s Euro normami, které platí pro motoristy na území České republiky, je ekologická daň pro starší vozidla, často také nazývaná jako „eko daň“. Ta začala platit 1. 1. 2009. Týká se aut, která jsou starší než 10 let a platí se pouze jedenkrát, a to při přeregistrování na nového vlastníka vozu. Tuto daň platí nabyvatel. V praxi se týká pouze velice starých aut s normami *Euro 1 a 2*, u kterých jsou noví majitelé povinni zaplatit při převodu registrace jednorázovou částku 3 000 Kč u *Euro 2* a částku 5 000 Kč u *Euro 1 normy*. Noví majitelé vozů, kteří nesplní nejnižší normu *Euro 1*, jsou povinni zaplatit jednorázovou částku ve výši 10 000 Kč. Tato daň se nevztahuje na motocykly, vozidla nad 3,5 tuny a veterány (PřepiServis, 2009).

1.5 WLTP

Více než 50 let byly automobily testovány v laboratorních podmínkách, aby se určilo, jaké jsou jejich oficiální emisní hodnoty, které produkují během používání, tedy během jízdy. Existoval pro to prostý důvod. V laboratoři mohli technici ovlivňovat důležité faktory, především okolní teplotu a rychlost vozidla, což jim umožňovalo jednoduše reprodukovat a srovnávat výsledky jednotlivých automobilů. Nicméně na základě nezávislých analýz se ukázalo, že laboratorní testy zobrazují méně a méně skutečné hodnoty. Například analýza německého webu spiritmotor.de z roku 2001 dospívá k závěru, že rozdíl mezi reálnou spotřebou paliva a laboratorní je 7 %, v roce 2013 to bylo dokonce 30 %. Mimo jiné byly zjištěny značné rozdíly v odchylkách mezi jednotlivými výrobci. Tento fakt jasně popisuje nekalé praktiky, které v těchto dobách panovaly. Tato narůstající mezera mezi reálnou spotřebou a laboratorními testy mohla negativně ovlivnit zákazníky, kteří ve výsledku spotřebovali více paliva, než bylo udáváno výrobcem. Další podvedenou stranou byly jednotlivé vlády států, které přišly o nemalé příjmy z daní. Podvedeni byli i výrobci vozidel, kteří jednali v tomto ohledu čestně a dožadovali se rovných podmínek pro všechny značky. V neposlední řadě byla mystifikována i široká veřejnost. Proto vznikla společná touha po nápravě této nepříliš ideální situace ohledně měření emisí.

Většina světa tedy vzhlíží k novému testovacímu postupu, který byl vyvinut na půdě OSN a aktuálně probíhá jeho implementace na regionální úrovni. Mezinárodně se nazývá „Worldwide harmonised Light vehicle Test Procedure“ a často bývá doprovázen zkratkou WLTP. Do českého jazyka se překládá jako celosvětově harmonizovaný testovací postup pro lehká vozidla. Cílem tohoto přechodu je zobrazení reálných hodnot spotřeby paliv a emisí CO₂ (Mock 2014).

Další skutečností hovořící pro zavedení testovacího cyklu WLTP je fakt, že před schválením celosvětově jednotného měření byly na světě čtyři testovací cykly, které se od sebe více či méně lišily. V USA probíhalo testování pomocí cyklu FTP 72/75 později SFTP US06/SC03. V Japonsku, které vyrábí velké množství automobilů, bylo JC08 z roku 2008. V Indii pak India Cycle. Pro Evropu byl NEDC z 80. let minulého století, který byl modifikován v roce 1990. Pro jednodušší pochopení testovacího cyklu WLTP je na obrázku 6 níže provedeno porovnání s předchůdcem pro Evropu, tedy s cyklem NEDC.



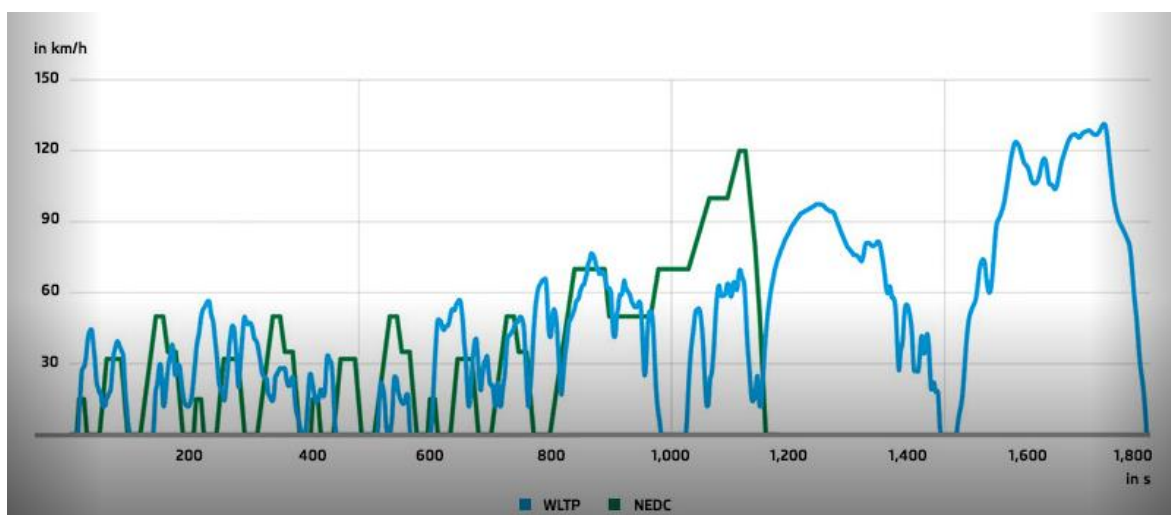
Zdroj: ACEA, 2017

Obr. 6 Rozdíly mezi testovacími cykly NEDC a WLTP

Jedním z hlavních rozdílů, který pomohl ke zkvalitnění testování, je prodloužení délky testování z 20 minut na 30. S tím souvisí i delší ujetá vzdálenost, přičemž původní hodnota je pouze v laboratoři na přístroji s válci, kdežto hodnota u WLTP je získávána při reálném provozu. Testovací cyklus WLTP je v ohledu na vzdálenost více než 2x delší. Z původních necelých 11 kilometrů u NEDC je nově 23,25 kilometru. I průměrné a maximální rychlosti reálněji odpovídají aktuální situaci na silnicích. Průměrná rychlost u NEDC byla 34 kilometrů za hodinu a nově je u WLTP 46,5 kilometrů v hodině. Nejvyšší rychlost, kterou testovaná auta dosáhnou, se zvýšila ze 120 na 131 kilometrů za hodinu. Zde je také bráno v potaz, jak se auta vyvinula během posledních let. V době, kdy probíhalo stanovování

standardů pro testování NEDC, byly automobily výrazně pomalejší, a proto bylo nutné navýšení této maximální rychlosti.

Ke změnám došlo také u testovacích fází. Nově se testuje ve čtyřech fázích místo dvou, což lze vidět na následujícím obrázku 7, kde jsou jednotlivé fáze odděleny svislými čarami. Celkově lze říci, že testování probíhá v dynamičtějším fázích. U testování NEDC tomu bylo tak, že testování simulovalo časté zastavování a to také negativně ovlivňovalo reálný výsledek. Nově dochází k rychlejším akceleracím, které způsobují vyšší spotřebu paliva a to samo sebou přináší i vyšší emise. Změnil se ale poměr mezi nimi tak, že více odpovídá reálnému provozu. Jedná se o takzvaný „městský“ a „mimoměstský“ provoz. U starého testování NEDC bylo procentuální zastoupení městského testování 37 % a u mimoměstského 63 %. U nového testování WLTP se tento rozdíl v poměrech snížil a jsou přibližně ve stejném poměru (městský 52 %, mimoměstský 48%).



Zdroj: Škoda Auto, 2018

Obr. 7 Porovnání jednotlivých cyklů v závislosti na čase a vyvinuté rychlosti

Dalším rozdílem jsou teploty, při kterých jsou automobily testovány. Původně se při testování tolik neřešilo, při jaké teplotě bude automobil testován. Důležité bylo pouze, aby se testovalo v rozmezí 20 – 30 °C. Každý, kdo trochu autům rozumí, tak ví, že spotřeba automobilu je vyšší do té doby, než se motor zahřeje na provozní teplotu, proto je rozdíl, jestli je vůz testován při venkovní teplotě 20 °C nebo 30 °C. Nově je proto striktně stanovena teplota na 23 °C u všech testovaných automobilů

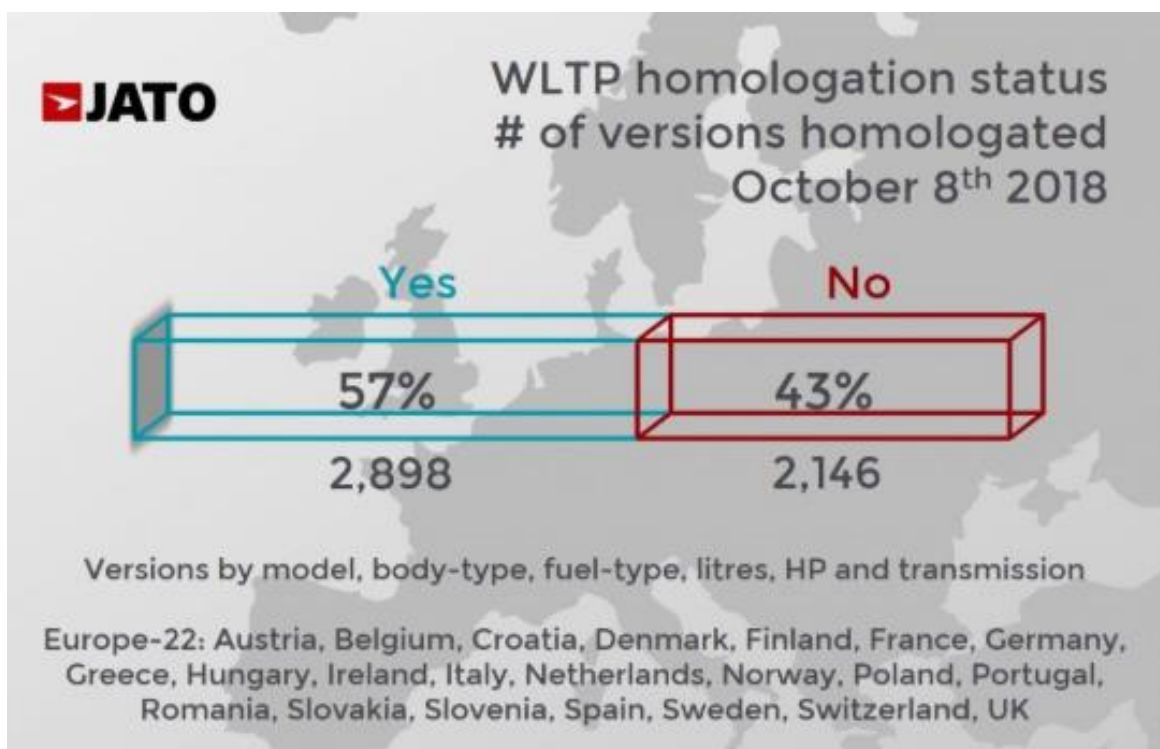
a následně jsou výsledky opraveny na teplotu 14 °C, která více odpovídá průměrné roční teplotě v Evropě. Dále došlo ke změně u testování různých převodových skříní u jednoho motoru, které je později možné zakoupit. V minulosti byla situace následující - jeden motor měl většinou pouze jen jeden typ převodové skříně a pouze ten byl testován (ACEA, 2018).

Trh se ale v posledních letech změnil a motory jednotlivých modelů většiny značek jsou nabízeny jak s manuální převodovou skříní, tak i s automatickou, které v důsledku ovlivňují chod motoru. Proto je nutné testovat jednotlivé kombinace modelů s různými motory a různými převodovými skříněmi. V praxi to může znamenat, že jsou 2 stejné vozy, které mají kompletně stejné motory, ale jinou převodovku. Poslední změna, která nadělala výrobcům automobilů nejvíce vrásek na čele, je nutnost testovat různé produktové specifikace. Jde o to, že se musí otestovat všechny kombinace produktu. Mezi prvky, které lze různě testovat, jsou například různé klimatizace, velikosti kol a pneumatik nebo některé výbavy, které ovlivňují váhu nebo aerodynamiku vozu. Mezi ně patří třeba panoramatická střecha. Na první pohled by se mohlo zdát, že takový prvek nemůže nijak ovlivnit testování. Skutečnost je ale taková, že panoramatická střecha je výrazně těžší oproti standardní střeše vyrobené z tenkého vylisovaného plechu. Těžší automobil následně potřebuje více paliva k akceleraci a dosažení potřebných rychlostí, a to způsobuje vyšší spotřebu. Podobně je tomu i u jiných specifikací, proto je nutné otestovat každou možnou výbavu zvlášť (ACEA, 2018).

Vzhledem k omezeným kapacitám testovacích zařízení a velké komplexitě testovacích procesů se automobiloví výrobci dostávali do velkých problémů od 1. 9. 2018, kdy přišel testovací cyklus WLTP v účinnost. Odbyt značek s největší komplexitou testování byl výrazně negativně ovlivněn především v září a říjnu 2018. I přes do té doby úspěšný rok, došlo u většiny značek působících na evropských trzích k výrazně horšímu výsledku v rámci odbytu za září v porovnání s předešlými roky. V praxi tato komplikace znamenala omezení nabídky vozů, jelikož nebyly všechny specifikace otestovány včas a nedostaly tak potřebnou homologaci. Může se zdát zářející, proč tato situace vznikla, když značky o testování věděly dlouhou dobu předem (JATO, 2018).

Následující situaci popisuje analýza (viz obrázek č. 8) firmy JATO, která se týká 61 značek působících na 22 trzích Evropy. Celkem to pro všechny značky znamenalo

5 044 úspěšných testování. Analýza popisuje celkový stav ze dne 8. října 2018, tedy přibližně 40 dní od doby, kdy musely všechny značky mít nově homologované automobily na základě měření WLTP. Stav homologovaných specifikací k 8. říjnu byl pouze 57 %. Zbýlých 43 % nemohly automobilky dodávat a jejich výroba vozů probíhala pouze na sklad. Některé značky si musely z tohoto důvodu dokonce pronajímat další skladovací prostory, které v minulosti nemusely využívat. Nejméně se situace dotkla značek, které prodávají na těchto 22 trzích v součtu mezi 100 000 a 300 000 vozy. U těchto značek byl poměr homologovaných modelů 68 % vůči nehomologovaným 32 %. Jedná se především o prémiové značky neprodávající takové množství vozů a motorizací, tudíž jejich komplexita je nižší a testování zvládly lépe. Nejhorší na tom byly logicky mainstreamové značky, které na těchto trzích prodají ročně více než 1 milion vozů. Celý balík značek v září 2018 na těchto 22 trzích zaznamenal pokles v registracích o 26 % oproti stejnému měsíci roku předchozího. V některých případech docházelo k dočasnému propouštění zaměstnanců z výrobních linek z důvodu nedostatku odbytu (JATO, 2018).



Zdroj: JATO, 2018

Obr. 8 Status homologace WLTP na 22 evropských trzích ke dni 8. 10. 2018

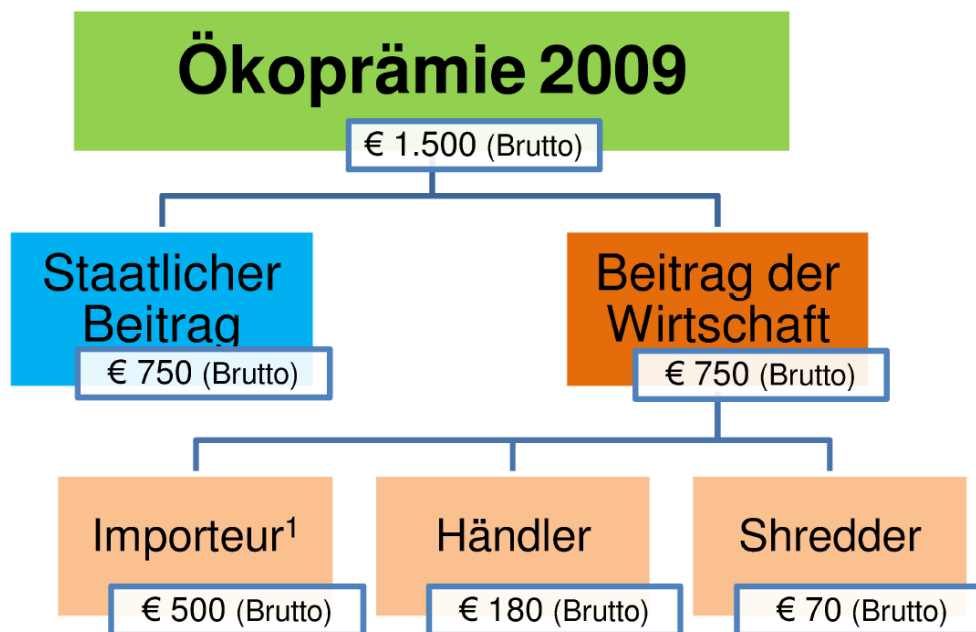
2 Vývoj regulace automobilů související s ochranou životního prostředí v Rakousku

Tato kapitola navazuje na předchozí opatření Evropské unie a dále se v detailu zaměřuje na specifická regulatorní opatření, která platí pouze v Rakousku. Zákazníci zde díky tomu čelí dalším opatřením, která vznikla z iniciativy rakouské vlády. Postoj obyvatel Rakouska je k této politice spíše neutrální, jelikož je doprovází už od konce minulého tisíciletí. Další pozitivním prvkem, který hraje ve prospěch zákonodárců je, že obyvatelé Rakouska mají ve své DNA zakotvenu ekologii. To je úzce spojeno s prostředím, ve kterém žijí a kterého si značně váží. Rozmanitost a krása Alp, které se rozléhají na dvou třetinách území, jim dodávají odvahu věřit v tato dodatečná opatření. Dalším argumentem hrajícím do karet zákonodárcům je fakt, že na celkovém hrubém domácím produktu Rakouska se podílí cestovní ruch dvanácti procenty a v tomto sektoru je zaměstnáno 13 % rakouské produktivní populace (IDG, 2010). Z tohoto důvodu jsou rakouští občané ochotni vynakládat dodatečné finanční prostředky, aby zachovali zdravé životní prostředí na svém území. Mezi všemi regulacemi, které vedou k zachování životního prostředí, lze nalézt především následující tři, které mají co dočinění s automobilovým průmyslem. Jedná se o Ökoprämie, Sachbezug a Normverbrauchsabgabe. Na tato regulatorní opatření se práce jednotlivě zaměřuje v následujících kapitolách.

2.1 Ökoprämie

V reakci na hospodářskou krizi po roce 2008, která postihla mimo jiné i automobilový průmysl, vzniklo mezi značkami opatření, které motivovalo zákazníky ke koupi nového vozu. Myšlenka vzniku tohoto opatření vzešla ze strany výrobců automobilů a zároveň byla podpořena stranami států. Princip Ökoprämie spočíval v tom, že zákazník obdržel slevu na nové auto v případě ekologické likvidace starého neekologického vozu. Někteří výrobci automobilů vzali tuto situaci z druhého pohledu a zaměřili se na ni spíše jako na marketingovou kampaň. Tato kampaň nezasáhla pouze Rakousko, ale zároveň nebyla na všech evropských trzích, proto je začleněna do této kapitoly, jelikož ovlivnila velkou měrou tento trh. Dalším důvodem pro začlenění do rakouské kapitoly je, že oproti ostatním státům se na této akci podílely téměř všechny značky, na rozdíl od jiných trhů. Mimo

evropský trh byl tento příspěvek zakotven na japonský, americký, ale také například na egyptský trh. Na stanovení podmínek podléhajících této akci záleželo na každém státu, jak přísně je nastaví. V Rakousku bylo ustaveno, že na tento příspěvek mají nárok majitelé osobních vozů, kteří vlastní nejméně 13 let starý automobil, v tu dobu tedy vozy, které byly prvně zaregistrované před 1. lednem 1996. Výše finanční podpory garantované na rakouském trhu s osobními automobily byla stanovena na minimální částku 1 500 €. Na té se podílel stejným poměrem stát a účastníci obchodu (obě strany 750 €), přičemž hodnota podpory za zúčastněné neveřejné subjekty byla rozdělena následovně: importér - 500 €, dealer - 180 € a ekologický likvidátor - 70 €. Výsledná podpora se v důsledku odvíjela od toho, jakou měrou se do tohoto opatření zapojili jednotliví prodejci značek, kteří působili na tomto trhu. Ve výsledku se tato částka v kombinaci s bonusem za financování mohla vyšplhat až na hodnotu okolo 10 000 €, což značně motivovalo zákazníky k výměně starého vozu za nový (LAMPERT, 2014).



Zdroj: LAMPERT, 2014

Obr. 9 Rozdělení příspěvku na Ökoprämií mezi státem a dalšími subjekty

Toto opatření lze nalézt na webových stránkách různých značek pod vícero názvy. Některé značky tuto akci pojmenovaly, jak bylo výše zmíněno *Ökoprämie*,

což v překladu znamená prémii za ekologické chování spotřebitele. Další značky použily termín *Verschrottungsprämie*, který v překladu znamená prémii za sešrotování starého vozidla. Dalším komunikovanými termíny jsou *Umweltprämie* nebo *Eintauschprämie*, kterou používala například značka Volvo. Důležitější než to, jak jednotlivé značky tuto akci nazvaly, byly žádoucí cíle, které měly přijít v platnost od dubna 2009.

Jednalo se především o tři cíle. První cíl vycházel ze stávající situace na evropském trhu, kde se čím dál více prodlužovalo průměrné stáří vozů, které byly v provozu. Tento ukazatel se netýkal až tolik situace v Rakousku, jelikož na tomto trhu byla situace výrazně lepší, než jaký byl evropský průměr. V roce 2016 bylo v Rakousku průměrné stáří osobních vozů 9 let, kdežto průměr Evropské unie byl 11 let. Tato statistika bere pro výpočet všechny registrované automobily, které jsou v provozu. Pro lepší popis situace z roku 2016 je vhodné porovnání s Českou republikou, jakožto sousedem, kde bylo průměrné stáří osobních vozů téměř 15 let. V Polsku a v pobaltských zemích bylo toto průměrné stáří automobilů dokonce okolo 17 let (ACEA, 2017).

Dalším cílem bylo zekologičtění vozového parku pomocí alternativních pohonů nebo pomocí agregátů využívajících pohon na stlačený zemní plyn, který má v kombinaci s benzinovým motorem výrazně nižší spotřebu a v tom důsledku také nižší skleníkové emise. Tyto typy vozů měly zpravidla vyšší bonus. Nejvyšší prémii dostali logicky zákazníci, kteří si koupili nový čistě elektrickou energií poháněný vůz, který při provozu nevypouští žádné emise. Otázkou však je, kolik emisí se vypustí do ovzduší při výrobě elektrické energie. Řešení tohoto problému by však bylo na delší dobu. Důležité je, že přes vysoké náklady na straně státu se vozový park obměnil a staré neekologické automobily byly nahrazeny novými vozy splňujícími přinejmenším Euro normu 5 a později i Euro normu 6. V praxi to znamenalo nahrazení a sešrotování vozu, který měl vícenásobně vyšší emise než vůz nový.

Rakouská vláda společně s Evropskou unií také kontrolovaly, aby staré automobily byly skutečně sešrotovány a aby nedocházelo k opětovnému zaregistrování, ať už v zemi, kde byla vydána finanční podpora nebo v zemích ve východní části Evropy. Tam by tyto staré vozy zapadly do průměru a zajisté by našly své využití, ale z globálního hlediska by toto východisko nebylo správným řešením. Proto bylo

nutné, aby se do této situace zapojilo co nejvíce států Evropské unie. Nakonec se do programu zapojilo 14 členských států Evropské unie, kde byla zavedena přísná kontrola proti následnému exportu do států, které tuto akci nepodpořily. Další kontroly podléhaly na půdě vrakovišť, kde byla předmětem kontroly správná ekologická likvidace, nezatěžující životní prostředí (WKDA Österreich, 2016).

Posledním, ale možná nejdůležitějším cílem bylo podpoření ekonomického poklesu po ekonomické krizi z roku 2008. Na první pohled se jevila tato aktivita jako environmentální akce. Důkazem tomu jsou názvy akcí, které komunikovaly značky. V důsledku se však jednalo o výrazné podpoření prodeje v automobilovém průmyslu ve fázi recese. Z tohoto důvodu se v boji pro zavedení tohoto opatření zúčastnili také zástupci producentů automobilů, kteří lobovali za zavedení tohoto programu (Bundesministerium für Finanzen, 2009).

Důležitost programu potvrzuje následující tabulka 2, kde lze vidět, jakou měrou podpořily značky své prodeje vozů v době, kdy se chýlila Ökoprámie ke konci. Kromě státní podpory značky investovaly velké částky tak, aby motivovaly zákazníky vzdát se svého starého vozu, který mohl v tu dobu mít ještě určitou zůstatkovou hodnotu. Dále byla Ökoprámie stanovena tak, že podpora byla nejvyšší u vozů, které měly logicky největší hodnotu, a byl zde prostor použít část marže. Jedná se o vozy, které disponují většími rozměry (často SUV) a ekologicky přátelskými agregáty, které jsou spojeny s vyšší cenovkou. Příklad modelu, který byl nabízen s velkou prémie, je nový model e-tron od značky Audi, který se dá sehnat na rakouském trhu od 82 000 €. U tohoto modelu byla prémie v kombinaci s bonusem za financování v celkové výši 11 000 €, což představuje slevu ve výši téměř 14 %. Naopak u vozů, které jsou na trhu z pohledu ceny nejdostupnější, byl bonus minimální. Příkladem těchto vozů je Seat Mii, který byl v benzinové verzi podpořen hodnotou 1 500 €. V případě stejného modelu ve verzi, která jezdí na stlačený zemní plyn, byla prémie výrazně vyšší – 3 500 € (ALLES AUTO, 2017).

Tabulka 2 – Přehled finančních podpor Ökoprámie ke konci roku 2017

stav k 21. 12. 2017	Prémie	Bonus - financování	Suma
Alfa Romeo	2 000 - 4 000 €	1 000 - 2 500 €	3 000 - 6 500 €
Audi	2 000 - 10 000 €	1 500 €	3 500 - 11 500 €
BMW	2 000 - 8 000 €	-	2 000 - 8 000 €
Citroen / DS	1 500 - 6 000 €	500 €	2 000 - 6 500 €
Fiat	1 500 - 3 000 €	1 000 €	2 500 - 4 000 €
Ford	1 000 - 8 000 €	-	1 000 - 8 000 €
Honda	2 000 €	-	2000 €*
Hyundai	3 000 - 8 500 €	500 - 1 500 €	3 500 - 10 000 €
Jeep	2 500 - 6 000 €	1 500 - 3 000 €	4 000 - 9 000 €
Kia	500 - 2 500 €	400 - 1 500 €	900 - 4 000 €
Mazda	3 000 - 6 000 €	-	3 000 - 6 000 €
Mitsubishi	500 - 6 250 €	-	500 - 6 250 €
Nissan	600 - 3 780 €	1 000 €**	1 600 - 4 780 €
Opel	1 300 - 8 000 €	-	1 300 - 8 000 €
Peugeot	1 500 - 6 000 €	500 €	2 000 - 6 500 €
Renault	500 - 4 450 €	500 - 1 750 €	1 000 - 6 200 €
Seat	1 000 - 7 000 €	500 - 1 000 €	1 500 - 8 000 €
Škoda	1 000 - 5 500 €	500 - 1 000 €	1 500 - 6 500 €
Suzuki	2 000 €	500 €	2 500 €
Toyota	1 500 - 3 500 €	-	1 500 - 3 500 €
Volkswagen	1 500 - 8 785 €	500 - 1000 €	2 000 - 9 785 €
*pouze pro skladové vozy			
**pouze pro privátní zákazníky			

Zdroj: ALLES AUTO, 2017

2.2 Normverbrauchsabgabe

Normverbrauchsabgabe – v překladu normovaná spotřební daň, dohledatelná pod zkratkou NoVA. Při pohledu do konfigurátorů vozů značek působících na rakouském trhu působí jako standardní spotřební daň, která se týká motorových vozidel. V důsledku se však jedná o dodatečnou daň doprovázející daň z přidané hodnoty, která má v Rakousku aktuálně sazbu 20% pro motorová vozidla. Před zavedením daňové povinnosti Normverbrauchsabgabe v roce 1991 dbali rakouští zákonodárci především na to, aby pozitivně motivovali spotřebitele ke koupi ekologicky úsporných motorových vozidel. Nová motorová vozidla, u kterých je ekologická stopa emisí CO₂ při běžném provozu nižší či žádná, podléhají této dani pouze symbolicky nebo dokonce vůbec a podléhají tedy pouze dani z přidané hodnoty. Vozy, které se charakteristicky vyznačují větší velikostí a jsou vybaveny spalovacími motory s vysokým objemem válců nebo sportovní vozy s vyšší spotřebou, jsou doprovázeny vyšší normovanou spotřební daní. V důsledku se jedná většinou

o luxusní automobily doprovázené vyšší cenou, a proto je tato daň mezi rakouskými obyvateli často označována jako tzv. „luxusní daň“ (PwC, 2016).

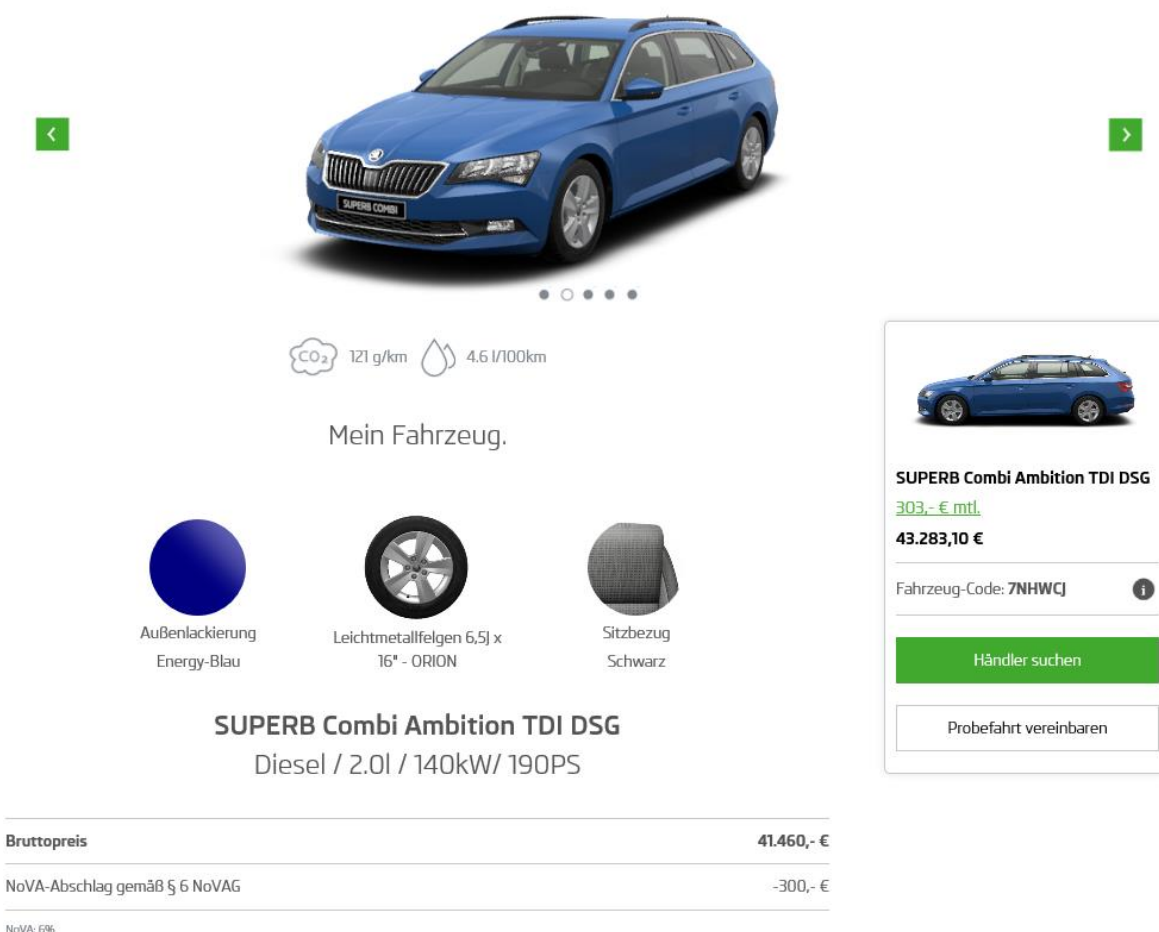
Jak bylo naznačeno v úvodním odstavci této kapitoly, tato daň se vypočítá na základě dvou faktorů. Prvním z nich je cena vozu. Zde se pro výpočet bere cena vozu před veškerým zdaněním. Tento krok je logický. Jde o to, aby jeden druh daně nebyl započten do základu výpočtu daně druhé. Druhý z faktorů je uváděné množství emisí oxidu uhličitého – CO₂ vypuštěného na jeden kilometr. Tento faktor vychází na základě nezávislého měření výrobců (dříve NEDC, nyní WLTP) jedná se o povinný údaj, který musí udávat každý výrobce.

Dále do výpočtu daně vstupuje hodnota 90 gramů CO₂ na kilometr, která představuje maximální množství emisí, pakliže zákazník nechce platit tuto daň. Pakliže je rozdíl reálných emisí oproti maximálnímu limitu kladný, tak je nutné poté výsledek vydělit pěti. Po tomto výpočtu získává potenciální zákazník sazbu NoVA daně v procentech. Následně je nutné vynásobit tuto sazbu cenou vozu bez daně. Výsledkem je hodnota v Eurech, od které je nutno odečíst pevnou částku ve výši 300 €. Tuto částku lze nalézt v konfigurátorech pod německými termíny Malus nebo Abschlag NoVA, což ve volném překladu znamená slevu, která se nakonec odečte od základu této daně. Pakliže by byla vypočtená daň nižší než tato sleva 300 €, tak kupující neplatí žádnou daň i přes to, že by se mohlo zdát, že má dokonce nárok na kladný daňový bonus (ACEA, 2018).

V praxi může být sazba daně 0 % pro vozy, které buď nevypouští do ovzduší žádné emise oxidu uhličitého, nebo vozy vypouštějící maximálně 90 gramů na 1 kilometr. Na druhé straně může být majitel neekologického vozu platit maximální procentuální sazbu 32 %, k čemuž dochází u vozů, které vypouští 250 gramů CO₂ na kilometr. Automobily, které vypouští více než 250 gramů oxidu uhličitého, podléhají dodatečnému poplatku 20 Euro za každý gram nad limit. V minulosti došlo k mnoha úpravám výpočtu této daně, až se došlo k poslední změně, která vznikla na začátku roku 2016 a je dodnes platná. Vývoj změn probíhal především z důvodu zpřísnování emisních limitů.

Pro lepší pochopení problematiky je fungování daně Normverbrauchsabgabe níže popsáno na reálném příkladu, ke kterému jsou potřeba již zmíněné dva faktory. Jedná se o cenu bez daně z přidané hodnoty a množství emisí CO₂ vypuštěných

v provozu na jeden kilometr. Pro účely příkladu byl zvolen vůz Škoda Superb Combi 2,0 TDI Ambition, který se prodává za 41 460 € s DPH bez mimořádných výbav a produkuje dle testování WLTP 121 gramů CO₂ na jeden kilometr. Zákazník zde už není maten výpočtem této daně, pouze je informován, že tato konfigurace podléhá dani ve výši 6 %. Realita je taková, že platí 6,2 %. Tato sazba se vypočítá následovně: $(121 - 90) / 5 = 6,2 \%$. Tato hodnota je již obsazena v částce „Bruttopreis“. Ta se na příkladu Superb Combi 2,0 TDI Ambition skládá z částky 39 039 €, což je cena vozu včetně daně z přidané hodnoty. Následně je připočtena daň NoVA s hodnotou 2 121 €, od které již byla odečtena sleva 300 €. Sleva je v konfiguraci zobrazena. Následně se k této částce připočítávají ještě dodatečné výbavy (nejsou zobrazeny na obrázku), které si zákazník zvolí navíc k základnímu nastavení vozu. Pro tuto konfiguraci byl zvolen kožený interiér v hodnotě 1 572 € a elektrické sedadlo řidiče s pamětí v ceně 550 €. Dodatečně konfigurované položky nevstupují do základu daně NoVA. Po přičtení těchto dodatečných výbav pak vyjde výsledná částka 43 283 € (Porsche Austria, 2019).



CO₂ 121 g/km 4.6 l/100km

Mein Fahrzeug.

Außenlackierung
Energy-Blau

Leichtmetallfelgen 6,5j x
16" - ORION

Sitzbezug
Schwarz

SUPERB Combi Ambition TDI DSG
Diesel / 2.0l / 140kW/ 190PS

Bruttopreis 41.460,- €

NoVA-Abschlag gemäß § 6 NoVAG -300,- €

NoVA: 6%

SUPERB Combi Ambition TDI DSG
303,- € mtl.
43.283,10 €

Fahrzeug-Code: 7NHWCJ ⓘ

Händler suchen

Probefahrt vereinbaren

Obr. 10 Zobrazení Škoda Superb Combi v konfigurátoru

Vzhledem k vyšší daňového zatížení u neekologických vozů často dochází k obcházení daňové povinnosti. To spočívá v zaregistrování vozu v okolních státech a následnému užívání v rakouském provozu. Těmto krokům se snaží zamezit rakouská vláda ve spolupráci s daňovými úřady a policií. Proto dodatečně stanovili pravidlo, které nařizuje používání vozu s cizí registrační značkou na rakouském území maximálně po dobu jednoho kalendářního roku od doby, kdy vůz překročil hranice. Této povinnosti se dá však jednoduše vyhnout a to tím, že uživatel vozu opět překročí hranice. Pakliže se vůz opět vrátí do Rakouska, tak se tato doba začíná počítat znovu od začátku. Z tohoto důvodu se dá stále tuto povinnost obcházet, ale provozovatel musí dokázat, že skutečně hranice překročil. Rakouské právo jinak předpokládá, že automobil se zahraničními poznávacími značkami vlastněný osobou s trvalým pobytem v Rakousku spadá pod

tuto povinnost. Tomu se dá také vyhnout, pakliže vlastník vozu prokáže, že centrum životních zájmů se nachází na území cizího státu. Jako důvod může být například dojíždění do Rakouska za prací a ponechání si trvalého pobytu v cizí zemi například z důvodu, že se na cizím území nachází bydliště jeho rodiny.

Další výjimky v plnění této daně se týkají osob, které automobil využívají za účelem veřejně prospěšného podnikání. Do této kategorie spadají vozy, které slouží ke krátkodobému pronájmu, taxikářské podnikatelské činnosti nebo pro účely autoškol či pohřebních ústavů. Dále jsou osvobozeny od daně vozy, které spadají do kategorie integrovaného záchranného systému. Jedná se o vozy policie, záchranné služby a hasičského sboru. Osvobozeny od této daně jsou také vozy diplomatických zástupců zahraničních úřadů působících na rakouském území. U všech případů musí být záměr využití jasně prokázán. Pakliže není dostatečně prokázán záměr využití vozu, tak se vlastník vystavuje riziku, že bude potrestán pokutou ve výši až 5 000 Euro. V krajním případě pak odebráním poznávacích značek, a tedy znemožnění dalšího užívání (Initiative Lebensraum Innviertel, 2019).

2.3 Sachbezug

Pakliže má zaměstnanec možnost využít zaměstnanecký benefit od zaměstnavatele v podobě služebního vozu, který může využívat pro soukromé účely, tak by se měl zaměřit na to, jaký vůz si vybere nebo jaký si konfiguruje, jelikož ho toto rozhodnutí může stát v budoucnu nemalé peníze. Konkrétně by se měl zaměřit především na to, kolik emisí CO₂ bude dle výrobce produkovat vůz, který si hodlá vybrat. Tato regulace je postavena na principu, že poskytování služebního vozidla zaměstnancům pro soukromé účely je považováno za naturální příjem. Tím je myšlen nepeněžní příjem, který v podstatě znamená, že nemusí vynakládat peněžní prostředky na pořízení a údržbu vozu. Využití služebního automobilu k soukromým účelům podléhá třem typům daňových sazeb a vypočítává se z pořizovací ceny nového vozu včetně daně z přidané hodnoty a daně Normverbrauchsabgabe. Odvod této daně probíhá na měsíční bázi a je odečten od mzdy. Tyto sazby byly naposledy aktualizovány v roce 2016 a přišly v platnost od začátku tohoto roku (ACEA, 2018).

První, vyšší sazba 2 % z pořizovací hodnoty podléhá vozům, které nesplní mezní hodnotu emisí CO₂ pro konkrétní rok (viz tabulka 3 níže), kdy je automobil používán. Maximální výše této daně je 960 € měsíčně. Pakliže vůz splní maximální povolené emise, tak podléhá sazbě 1,5 % a maximální hodnotě 720 €. V případě, že automobil nevypouští při provozu žádné emise oxidu uhličitého, tak je kompletně osvobozen od této daně. Tento dodatek pro elektromobily byl zaveden nově od roku 2016, do té doby neexistoval. Hybridní vozidla pak logicky ve většině případů podléhají nižší sazbě. Aktuálně v roce 2019 musí automobil splňovat limit 121 gramů CO₂ na jeden kilometr. Na následující tabulce je vidět, jak postupně rakouská vláda tyto limity zpřísňuje, přesněji – každý rok je o 3 gramy přísnější limit. Pro ojetá vozidla platí zvláštní ustanovení, která však nejsou předmětem této práce (Wirtschaftskammer Niederösterreich, 2018).

Tabulka 3 – Přehled limitů emisí CO₂ týkajících se daně pro služební vozy

Grenzwerte für „schadstoffarme Fahrzeuge“ – Sachbezug 1,5 %	
Jahr der Anschaffung	Maximaler CO₂-Emissionswert
2016 oder früher	130 g / km
2017	127 g / km
2018	124 g / km
2019	121 g / km
2020 und später	118 g / km

Zdroj: Wirtschaftskammer Niederösterreich, 2018

Většina platných zákonů na světě má svou výjimku, jinak tomu není ani v případě ekologické daně, která souvisí s užíváním firemních automobilů pro osobní užívání. Mezi soukromé užívání firemních automobilů jsou brány i jízdy do práce a z práce. Výjimka v této dani se týká maximálního nájezdu pro soukromé využití. Tento limit je nastaven na maximální nájezd 500 km měsíčně. Pakliže uživatel nepřekročí tuto mez a prokáže, že najel maximálně 6 000 km ročně, tak se může těšit z daňové úspory. Tato úspora představuje polovinu běžných sazeb, tedy 1 % pro méně ekologická vozidla a 0,75 % pro vozidla s nižšími emisemi. Dokazování najetých kilometrů pro soukromé účely probíhá formou knihy jízd. V krajních případech rozhoduje o udělení nižší sazby správní soud na základě odečtu služebních cest od celkového nájezdu.

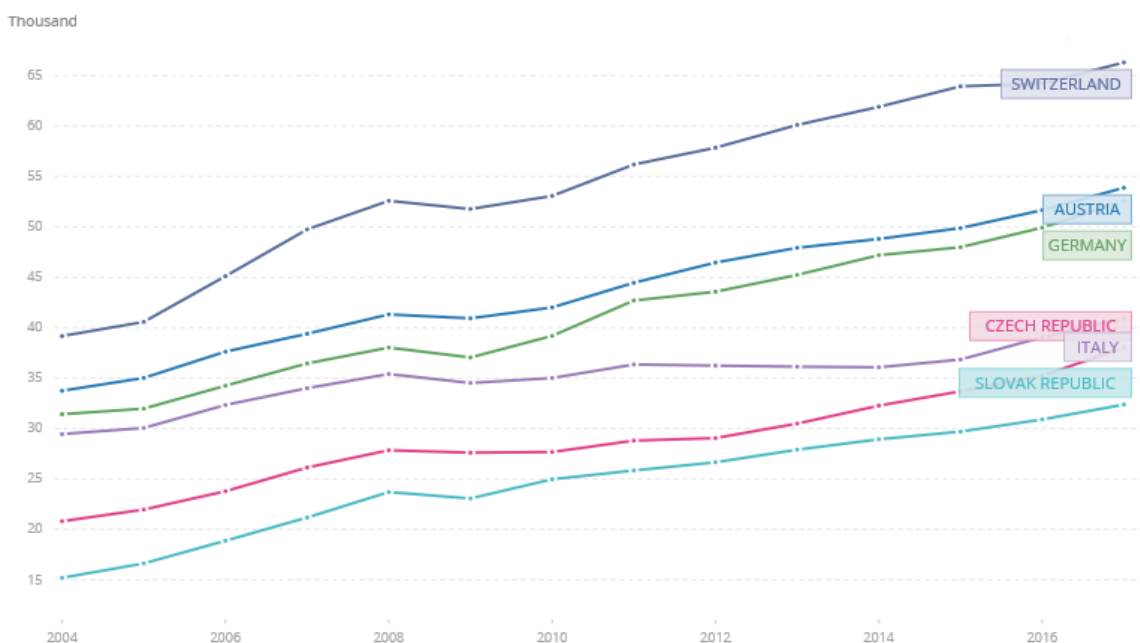
3 Analýza situace na rakouském trhu s osobními automobily

Důležitost automobilového průmyslu pro ekonomiku Rakouska není tak vysoká, jako tomu je v okolních státech. Tato skutečnost je podložena několika ukazateli. Jedním z nich je podíl automobilového průmyslu na hrubém domácím produktu, který dosáhl v roce 2017 hodnoty 14,9 miliard €. Tato hodnota představuje pouze 4% podíl na hrubém domácím produktu. Pro porovnání tento podíl byl v sousední České republice více než 9 %. Tato skutečnost je také dána tím, že se na této hodnotě nepodílí žádný automobilový výrobce, který by vyráběl kompletní automobily. Díky tomu není tento sektor pro rakouskou ekonomiku tak významný, ale zároveň nelze rozhodně říci, že by byl zanedbatelný.

Hlavními generátory hrubého domácího produktu v rámci automobilového průmyslu jsou především dvě firmy. Obě z nich sídlí ve městě Steyr, které se nachází nedaleko německých i českých hranic. Především lokalizace poblíž Bavorska je pro tyto závody nesmírně důležitá, a to z důvodu rychlejší a levnější logistiky do automobilových závodů na jihu Německa: BMW - Mnichov, Audi – Ingolstadt, Porsche a Mercedes-Benz - Stuttgart. Jedna ze dvou nejvýznamnějších firem pro automobilový průmysl je BMW Motoren GmbH, která vyrábí 6 000 motorů denně do svých vozů. Další významným generátorem hrubého domácího produktu v rámci automobilového průmyslu je firma Magna Steyr Fahrzeugtechnik AG & Co KG. Tyto dva výrobní závody vytvořily za rok 2017 dohromady 41 % hrubého domácího produktu v rámci automotive. Dalším ukazatelem potvrzujícím menší důležitost tohoto sektoru je relativně nižší počet zaměstnaných lidí v tomto odvětví. Těch bylo v roce 2017 přibližně 35 000 (ADVANTAGE AUSTRIA, 2018).

Z celkového ekonomického hlediska však Rakousko patří k nejvýkonnějším ekonomikám v Evropě i na světě. A to i přes nepříliš vysoký počet obyvatel – 8 823 000 (k 1. 1. 2018). V rámci absolutního HDP není Rakousko díky své velikosti na předních příčkách. V rámci ukazatele HDP na obyvatele je na tom výrazně lépe. V přepočtu na obyvatele je na tom Rakousko dokonce lépe než Německo, jak je patrné z obrázku 11 níže. Tato hodnota byla v roce 2017 téměř 54 000 USD. Hrubý domácí produkt Rakouska je tvořen především službami, které představují téměř dvě třetiny. Důležitou složkou HDP je cestovní ruch, který má pro tuto zemi velký význam především v zimních měsících. Míra inflace se v posledních letech

pohybuje v rozmezí od 0,9 do 2,1 %. Poměrně stálá situace je v Rakousku také ohledně nezaměstnanosti, která v posledních šesti letech osciluje okolo 5 %. Státní dluh byl na konci roku 2017 ve výši 78,4 % vůči HDP. Mezi nejvýznamnější města z pohledu ekonomiky patří města, která zpravidla mají nejvyšší počet obyvatel. Jedná se o hlavní město – Vídeň, Salzburg, Linec nebo Štýrský Hradec (CzechTrade, 2018).



Zdroj: The World Bank, 2018

Obr. 11 HDP na obyvatele – porovnání se sousedními státy

3.1 Automobilový trh v Rakousku

V porovnání s předchozí kapitolou je však nutné vnímat automobilový trh s novými vozy v Rakousku jako významný, a to především jako významné odbytiště výrobců automobilů z cizích zemí. Tato skutečnost je dána kombinací vícero faktorů, které ztraktivňují tento trh. Jedním z nich je ekonomická vyspělost Rakouska, která byla popsána v předchozí kapitole. Ta je kromě jiných ekonomických ukazatelů dobře viditelná na paritě kupní síly Rakouska v porovnání s ostatními státy v Evropské unii. Dalším pozitivním faktorem, který se týká spíše sociálního rázu země a který ovlivňuje celkový trh s novými automobily, je myšlení rakouských obyvatel. Obyvatelé Rakouska se snaží jezdit s co nejnovějšími vozy a svůj vozový park pravidelně obměňovat tak, aby stále jezdili s bezpečnými vozy spojenými

s nižším stářím vozů. Zajímavým prodejním artiklem pro tento trh jsou nejrůznější bezpečnostní prvky automobilů, jako jsou bezpečnostní asistenty a velké množství airbagů, kterými jsou aktuální auta v hojné míře vybavena. Aktuálním trendem rakouského trhu s osobními automobily jsou mobilní online služby, které doprovázejí výbavu automobilů a staví je do pozice chytrých nástrojů dopravy, které využívají internetové připojení. To vše dělá z automobilu bezpečnější, praktičtější a ještě zábavnější věc. Stupeň přijímání této technologické inovace je v Rakousku vysoký a očekává se, že se ještě zvýší s nástupem automobilů na alternativní pohony. Důležité také je, že rakouský trh přijímá tyto novinky, i přes skutečnost, že v důsledku zdražují automobily.

Značná ochota nakupovat nové automobily je dobře vidět na následující tabulce 4, kde jsou znázorněny dva atributy, které popisují to, co bylo popsáno v předchozím odstavci, tedy kupní sílu obyvatel Rakouska v kombinaci s ochotou kupovat nové automobily. Jedná se o počet obyvatel v konkrétní zemi a celkové množství nově zaregistrovaných osobních automobilů. Výsledný vztah těchto dvou veličin je ukazatelem aktivity na trhu s automobily (osobní i užitkové). Volně řečeno tato analýza ukazuje, kolik obyvatel příslušného státu připadá na jeden nově zaregistrovaný automobil v jednom roce. Pro co nejreálnější znázornění dané situace bylo využito porovnání s některými státy, se kterými Rakousko sousedí a jako časový údaj byl zvolen rok 2017.

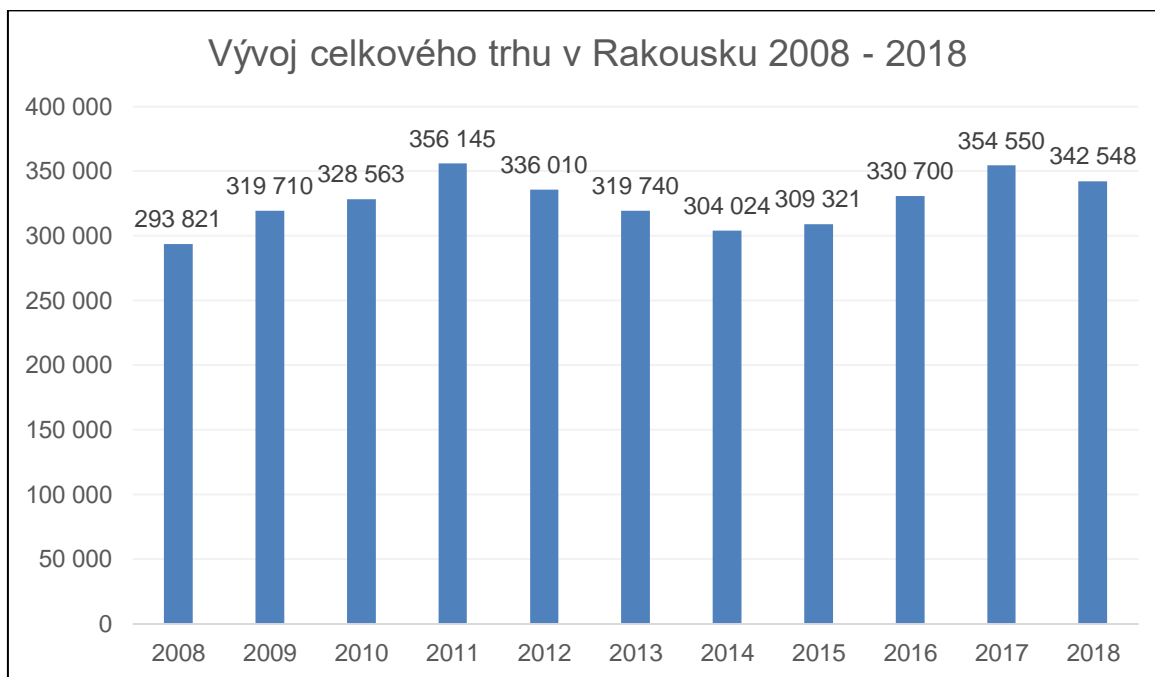
Tabulka 4 – Poměr počtu obyvatel na 1 nově zaregistrovaný vůz ve vybraných zemích

	Počet obyvatel (2017)	Nově registrované vozy (2017)	Počet obyvatel / nově registrované vozy
Česko	10 610 100	271 595	39,1
Itálie	60 484 000	2 116 308	28,6
Německo	82 850 000	3 441 262	24,1
Rakousko	8 822 300	354 550	24,9
Slovensko	5 443 100	98 179	55,4
Švýcarsko	8 482 200	314 191	27,0

Zdroj: Vlastní zpracování; data převzata z Eurostat, 2018 a Dataforce, 2019

Z analýzy vyplývá, že v porovnání s vybranými státy je na tom Rakousko velice dobře. Obyvatelé Rakouska jsou ochotni kupovat nové vozy a omlazovat tak celkový vozový park na jejich území. V důsledku tak jezdí ekologičtějšími vozy, což je žádoucí stav rakouské vlády. V porovnání s vybranými sousedními státy je na tom rakouský trh podobně jako německý, který je v tomto ohledu pozitivně ovlivněn výrobou vozů na svém území.

Výrobci vozů často využívají a registrují nové automobily pro své využití jako služební vozy svých zaměstnanců. Tento faktor díky nulové produkci vozů v Rakousku neexistuje a o to více tento podíl ovlivňují sami obyvatelé. V porovnání se Slovenskem nebo Českou republikou generuje rakouský trh dvakrát více registrací nových vozů v přepočtu na obyvatele. V absolutním porovnání s Českou republikou i přes nižší celkový počet obyvatel, bylo v Rakousku zaregistrováno v roce 2017 zhruba o 80 000 automobilů více. Tento důsledek lze spatřit na průměrném stáří v zemích bývalého Československa, kde se s tímto problémem potýkají.



Zdroj: Dataforce, 2019

Obr. 12 Vývoj celkového trhu v Rakousku 2008 - 2018

Při pohledu na vývoj rakouského trhu s osobními automobily (viz obrázek 12 výše), lze identifikovat ekonomické cykly. Tento přehled je založen na bázi nově

zaregistrovaných vozů. Mezi lety 2004 - 2007 dosahoval tento trh konstantních hodnot okolo 310 000 nově registrovaných automobilů. Následně došlo k poklesu právě v roce 2008, kdy trh nedosáhl ani objemu 300 000 vozidel. Jednou z hlavních příčin tohoto poklesu byla ekonomická krize, která postihla prakticky celý svět. Pozoruhodné však je, jakým způsobem se z této situace tento trh dostal v následujících letech. Výrazně pozitivní vliv na tuto skutečnost mělo opatření Ökoprámie, které bylo rozebráno v předchozí kapitole. Spotřebitelé byli motivováni i přes nepříznivou ekonomickou situaci ke koupi nových vozů v podobě výrazných premií ze strany státu, výrobců a prodejců značky. Tímto opatřením se podařilo rakouské vládě stimulovat sníženou poptávku po automobilech vzhledem k ekonomické krizi a nedostatku kapitálu mezi koncovými spotřebiteli. Zároveň se jí také podařilo omladit rakouský automobilový trh, a tím tak pomoci k menší zátěži na životní prostředí způsobené právě automobily.

Následně díky Ökoprámi a ústupu ekonomické krize docházelo k dalšímu růstu celkového trhu s osobními automobily až do roku 2011, kdy se trh přesytil. To bylo zřejmě způsobeno využíváním atraktivních nabídek zákazníky v tomto období, přestože jejich kupní síla kvůli finanční krizi klesla. Nasycení pak následovalo s uvědoměním, že atraktivní pobídky stále přetrvávají a není nutné jich využívat ve zkráceném časovém horizontu. V důsledku došlo následně k pozvolnému poklesu až do roku 2015, kdy se ekonomika Rakouska dostávala do další fáze růstu ve stopách trendů globálních ekonomik. V roce 2017 dosáhl trh s osobními automobily nejspíše svého maxima na delší období.

Aktuálně ekonomové registrují zpomalení ekonomického růstu a v následujících letech se dá očekávat další pokračování tohoto trendu. Mezi faktory, vyjma těch ekonomických, by do tržního vývoje mohly vstoupit také faktory, jako je změna zákaznických preferencí a celková transformace trhu v rámci přechodu na nové formy pohonu nebo přesunu od osobní přepravy k hromadné či sdílené (car sharing). Tyto trendy mohou mít na některých trzích dopady spíše negativního charakteru, vzhledem k nutnosti přebudování infrastruktury a vynaložení značných investic. To však nelze jednoznačně předpokládat pro trh rakouský, protože, jak je vidno i v minulosti, posun a podpora k ekologičtějším řešením je na rakouském automobilovém trhu vnímána velmi přívětivě. Může se tak stát, že právě rakouský automobilový trh dosáhne mezi prvními zeměmi EU podobného

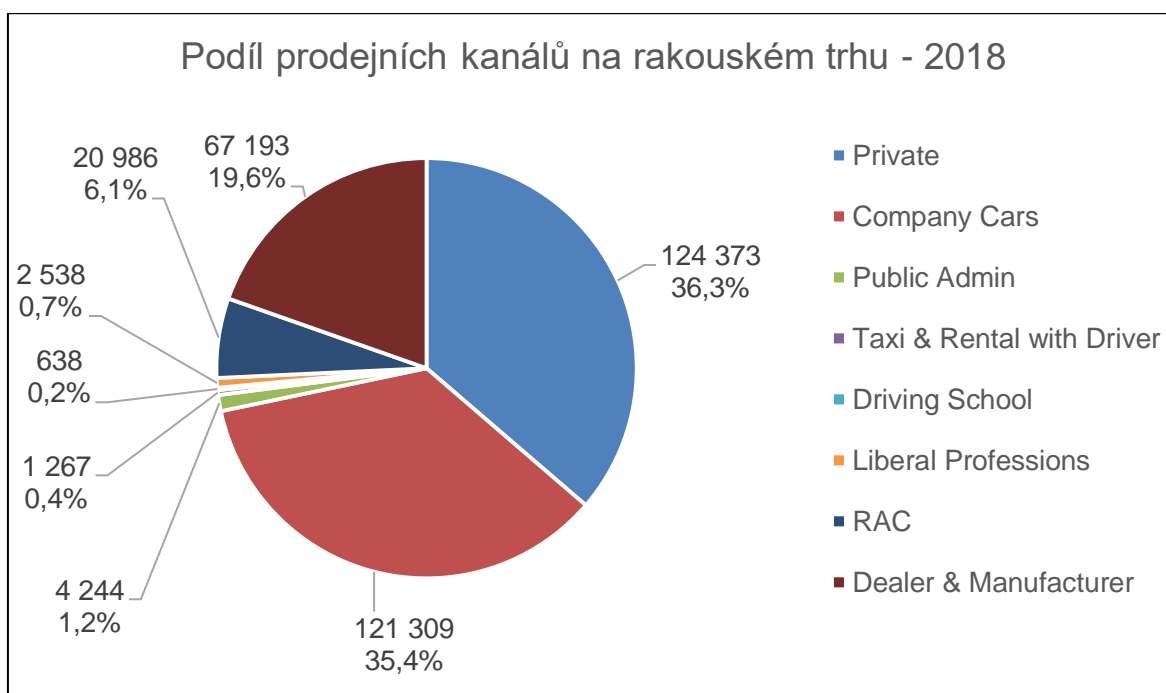
podílu elektrifikace, kterou například disponuje nynější Norsko. Důležité ještě bude, jak se k transformaci automobilového průmyslu postaví samotná Evropská unie a výrobci automobilů. Pro výrobce automobilů je tato změna příliš náhlá a striktní a je možné, že ovlivní negativně celý automobilový průmysl a tedy nepřímo životy mnoha milionů obyvatel Evropské unie, kteří jsou s automobilovým průmyslem spjati. Přílišné požadavky na výrobce automobilů mohou mít fatální následky pro celkovou tržní ekonomiku, a tak je možné, že se od striktních nařízení nejen v Evropské unii, ale i v Rakousku začne opouštět tak, aby se podpořil významný „motor“ evropské ekonomiky.

Rakouský trh s osobními automobily lze přibližně rozdělit na třetiny podle prodejních kanálů. Jednu třetinu zaujímá trh s osobními automobily, které končí u privátních zákazníků. Pod pojmem privátní zákazník si lze představit všechny zákazníky, kteří využívají vozy pro soukromé účely. Ostatní vozy jsou registrovány jako firemní vozy nebo vozy zaregistrované pod hlavičkou veřejných institucí. Do této kategorie patří také vozy leasingových společností, které následně pronajímají vozy jak firmám, ale také soukromým subjektům. Soukromé osoby často v dnešní době využívají možnosti, která se nazývá operativní leasing. Ten spočívá ve využívání vozů pro soukromé účely, kdy zákazníci podepisují smlouvu na dobu určitou, během které platí pravidelné měsíční splátky za využívání této služby. Tento program je smluvně ošetřen dalšími pravidly, která souvisí například s maximálním možným nájezdem kilometrů.

Dalšími subjekty, které registrují automobily pod instituci, jsou vozy půjčoven, které jsou uváděny pod zkratkou RAC – „Rent a car“. Tyto půjčovny fungují na principu krátkodobého zapůjčení, kdy si zákazníci půjčí vůz na několik dnů nebo maximálně týdnů. Tyto krátkodobé půjčovny jsou pro zákazníky jedním z nejdražších způsobů, jak se stát mobilním. Tento druh byznysu se ve větší míře vyskytuje v přímořských oblastech, kde je využíván turisty pro cestování po těchto místech bez nutnosti mít v této lokalitě vlastní vůz. Ročně v Rakousku tyto registrace firem, které krátkodobě půjčují své vozy, představují v součtu podíl přibližně 6 % na celkových registracích, což představuje pro značky také zajímavý prodejní kanál.

Ostatní kategorie, které tvoří tento prodejní kanál firemních subjektů, jsou například autoškoly nebo vozy taxi služeb. Další speciálním kanálem jsou vozy veřejné

administrativy. Sem patří vozy policie, hasičů a záchranné služby. V poslední době často využívají i složky hasičů a záchranné služby osobní automobily, které doprovází velká hasičská auta nebo vozy ambulance. V těchto vozech jezdí například doktoři, kteří jezdí odděleně v těchto osobních automobilech. Další složkou prodejních kanálů jsou vozy registrované na importéry nebo na dealery. Ti využívají tyto registrace v případě, že se pro jejich skladové vozy nenašel skutečný zákazník. Po uplynutí lhůty pro převoz vozů jsou tyto subjekty nuceni zaregistrovat vozy pod své jméno. Tyto vozy jsou zastoupeny prakticky na každém trhu, protože dnešní trh s osobními automobily je doprovázen výrobou vozů na sklad a na následný prodej. V dobách, kdy se trhu s osobními automobily tolik nedaří, je podíl těchto vozů logicky vyšší, jelikož mají prodejci problém s odbytem. V roce 2018 byl podíl těchto vozů přibližně 20 %. Z předešlé analýzy, která není zobrazena v grafu na obrázku 13 níže, lze konstatovat, že poměry mezi jednotlivými kanály jsou v posledních pěti letech takřka neměnné.



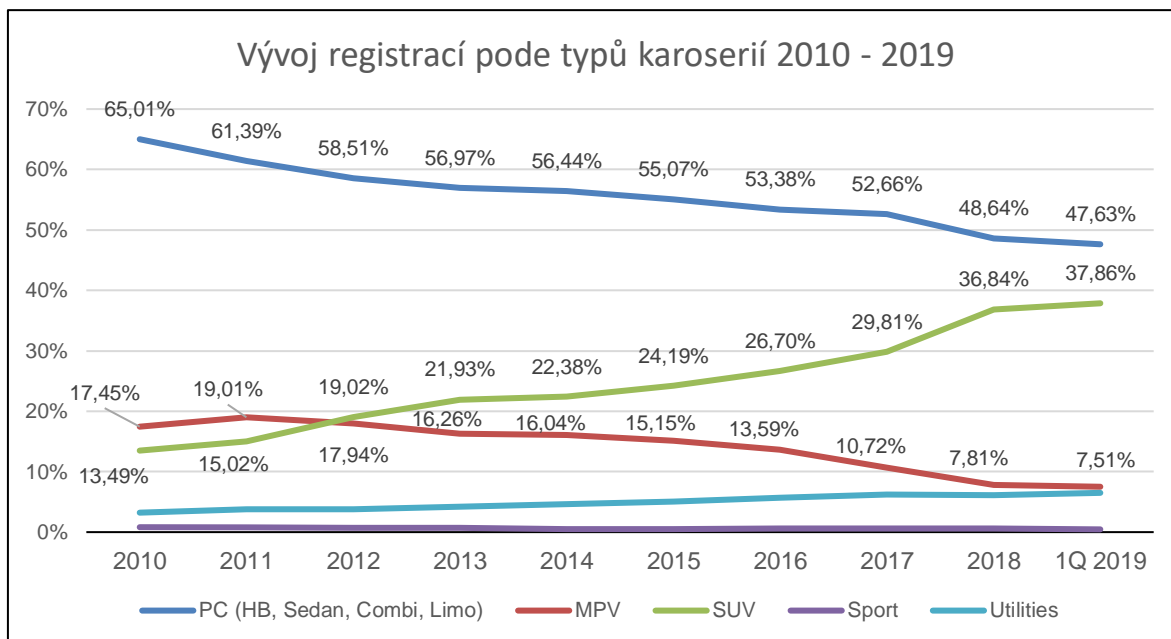
Zdroj: Dataforce, 2019

Obr. 13 Podíl prodejních kanálů na rakouském trhu s osobními automobily v roce 2018

Z následující analýzy vyplývá, jak se výrazně změnila poptávka po osobních automobilech na rakouském trhu v posledních deseti letech. Konkrétně, jak se zmenšila mezi zákazníky poptávka po typických karoseriích.

Jedná se o typické karoserie, které před deseti lety zaujímaly téměř dvě třetiny trhu. Mezi tyto typy karoserií patřily vozy, které spadaly do kategorií hatchback, sedan, liftback a combi. Jedná se o nejdostupnější vozy na trhu vzhledem k pořizovací ceně. Tyto karoserie mají společný rys, a tím je nižší výška vozu. Podle toho, jak byla modifikována zadní část automobilu, se nazývají jednotlivé karoserie. Hatchback má charakteristický rys v podobě šikmé výklopné zádi splývající s karoserií. Vozy typu sedan jsou typické pro své oddělení zavazadlového prostoru od prostoru pro pasažéry. Sedan se od liftbacku prakticky neliší, až na skutečnost, že se při otevírání zavazadlového prostoru zvedá i zadní okno podobně jako u hatchbacku. Karoserie typické pro vozy combi jsou prakticky protáhlé hatchbacky, které tak disponují větším objemem zavazadlového prostoru. Tyto vozy jsou velice oblíbené na území Rakouska a České republiky i přes patrný ústup této kategorie. Typickými trhy Evropy, kde zákazníci nepreferují tento typ karoserie, jsou trhy jižní Evropy, kde se prakticky neprodávají.

Dalšími vozy, které ztrácejí na popularitě, jsou vozy označené zkratkou MPV. Tyto vozy jsou určeny pro rodiny, především více-členné tak, aby měly rodiny možnost se přepravovat pohromadě a zároveň byly schopné uložit do zavazadlového prostoru kočárek pro nejmenší, nebo vozík pro handicapované osoby. Mírný stoupající trend oblíbenosti lze sledovat u užitkových vozů, které se vyznačují velkým zavazadlovým prostorem a jsou často využívány mezi firemními zákazníky. Příkladem vozu, který spadá do této kategorie je model Caddy od německého výrobce Volkswagen. Aktuální podíl těchto vozů na celkovém rakouském trhu s osobními automobily je 7 %.

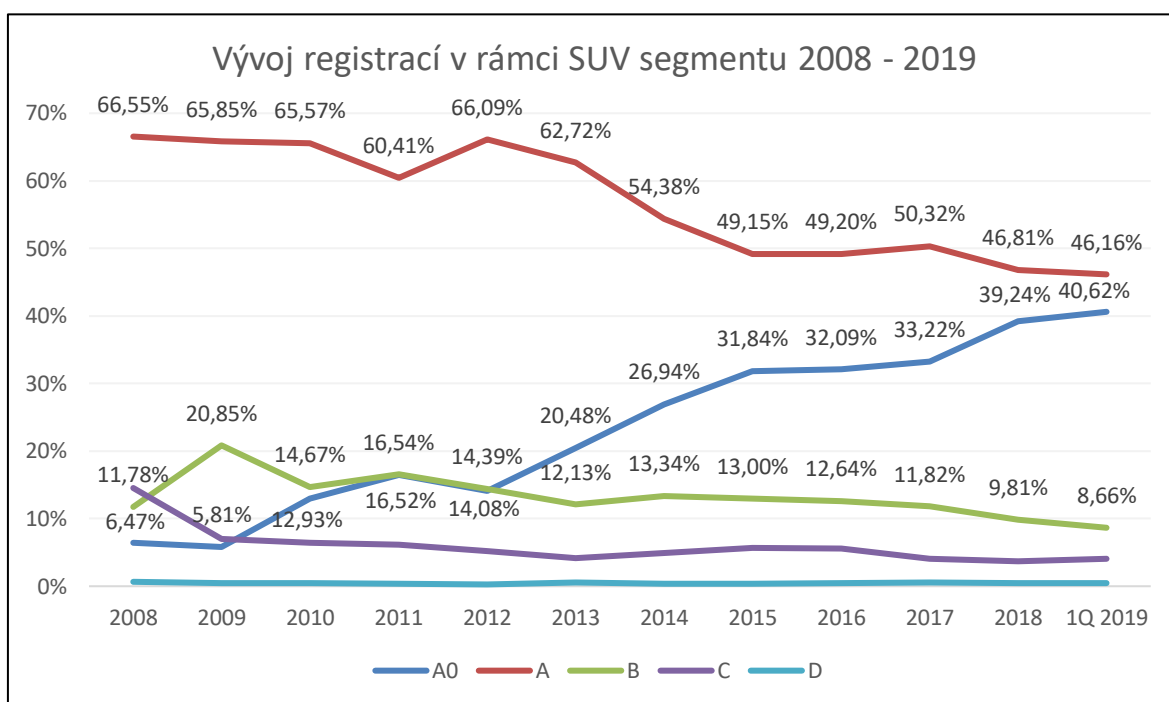


Zdroj: Dataforce, 2019

Obr. 14 Vývoj registrací na rakouském trhu podle typu karoserií 2010 - 2019

Typ karoserie, který se aktuálně vyvíjí nejdynamičtěji, je jednoznačně SUV. Podíl těchto vozů se během posledních 10 let ztrojnásobil a lze očekávat další pozitivní vývoj. O tento typ karoserie je čím dál větší zájem mezi zákazníky. Tato skutečnost je dána vlastnostmi této karoserie, které jsou čím dál více preferovány zákazníky. Jedná se především o vyšší bezpečnost a jízdní komfort. V minulosti se v segmentu SUV vozů nabízely pouze vozy větší velikosti, například Volkswagen Touareg, Porsche Cayene, BMW X5 nebo Audi Q7. Později na základě poptávky po menších vozech SUV začali výrobci automobilů vyvíjet také menší vozy SUV.

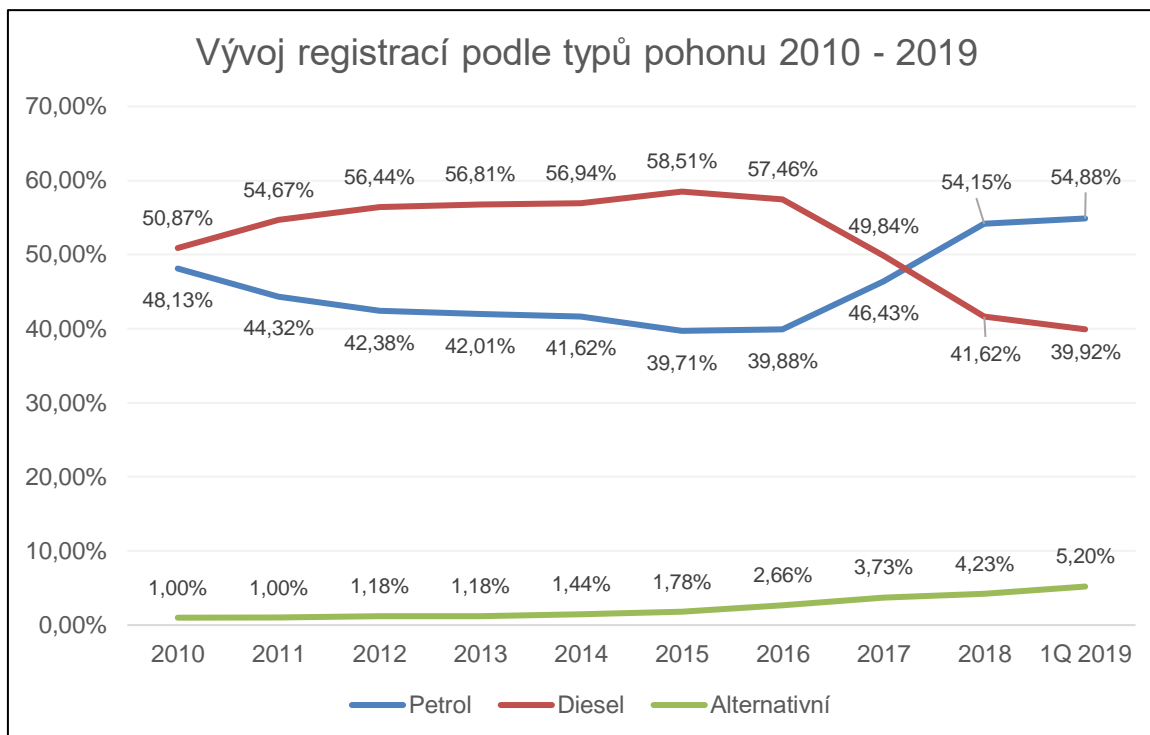
Aktuálně jsou na trhu kromě velkých i středně velká a malá SUV, která jsou výrazně dostupnější pro širokou veřejnost. Většina významných výrobců automobilů působících na rakouském trhu má nyní v nabídce všechny tři typy velikostí. V rámci skupiny Volkswagen se tyto segmenty označující abecedně od nejmenšího - A0 až po největší - D. Aktuálně nejvíce narůstá poptávka po nejmenším segmentu A0-SUV, který před deseti lety prakticky neexistoval. Dnes jej reprezentují například modely Volkswagen T-Roc, Seat Arona či Renault Captur. V budoucnu se bude snažit i značka Škoda ukrojit podíl v tomto segmentu se svým novým modelem.



Zdroj: Dataforce, 2019

Obr. 15 Vývoj registrací na rakouském trhu podle typu karoserií 2010 - 2019

Další změnou, kterou aktuálně prochází trh, je změna v rámci preferencí typu pohonů, která je patrná z obrázku 16 níže. Hlavním hybatelem této změny je transformace trhu kvůli aféře Dieseldgate, která vypukla v září 2015, kdy u dieselových motorů značek koncernu Volkswagen byly zjištěny softwarové úpravy, které sloužily ke zkreslování hodnot emisí při jejich měření. Od té doby vznikla mezi zákazníky panika ohledně dieselových motorů. V kombinaci s dominantním postavením značek skupiny Volkswagen došlo ke snížení poměru dieselových motorů vůči benzinovým a alternativním pohonům. Do roku 2015 podíl dieselových pohonů na celém rakouském trhu s osobními automobily stále narůstal. Od dieselové krize také začal narůstat podíl alternativních pohonů. V následujících letech se dá očekávat ještě strmější nárůst. V prvním kvartálu roku 2019 bylo v Rakousku zaregistrováno více než 5% automobilů s alternativními pohony, přičemž v rámci této kategorie se dá očekávat další nárůst, nadále především na úkor vznětových motorů. To vše přes fakt, že aktuálně výrobci automobilů nabízí vozy, které vypouští přibližně stejně emisí jak u benzinových motorů, tak i u dieselových.



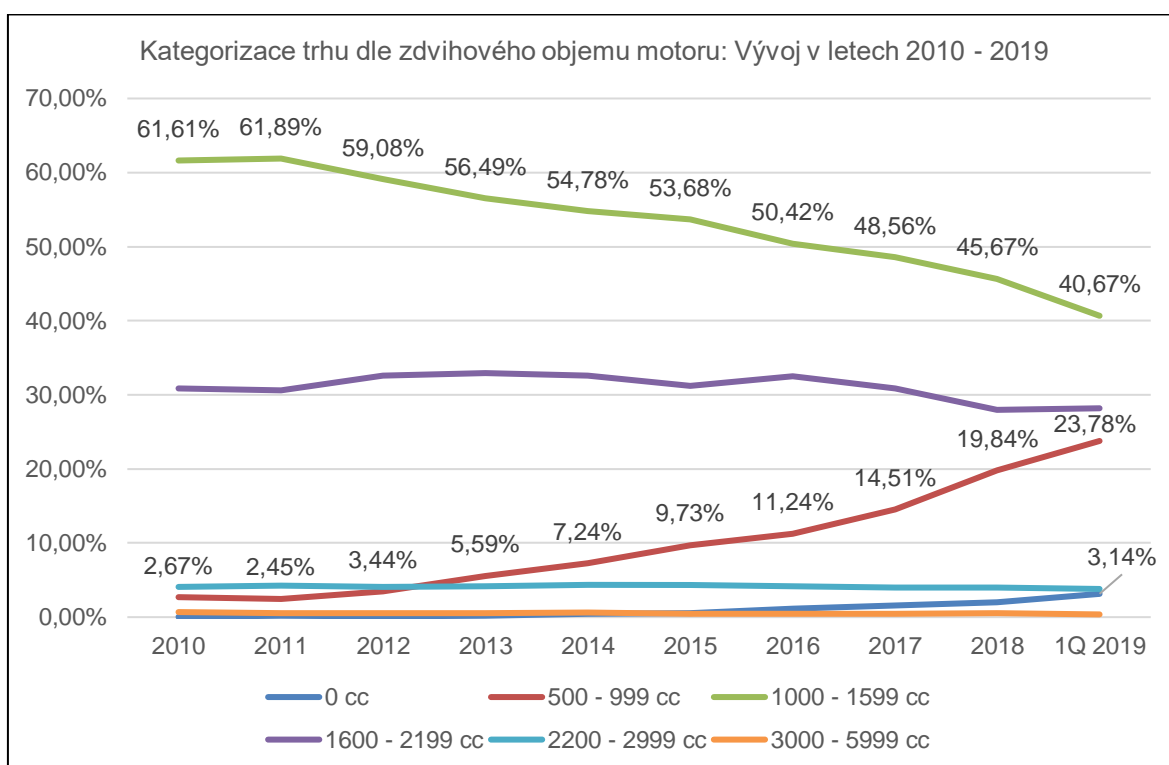
Zdroj: Dataforce, 2019

Obr. 16 Vývoj registrací na rakouském trhu s osobními automobily podle typů pohonu

Dalším signifikantním trendem nejenom rakouského trhu s osobními automobily, ale obecně i evropského trhu, je tzv. „downsizing“. Ten lze identifikovat na rakouském trhu od roku 2011 (viz obrázek č. 17 níže). Největší přesun poptávky po osobních automobilech je zaznamenán z kategorie od 1 000 do 1 599 kubických centimetrů do nejnižší kategorie, tedy do kategorie vozů s objemem válců do 1 000 kubických centimetrů. Tento přesun je způsoben především dvěma faktory. Jedním z nich je tlak na emise a vliv na environmentální a daňové zatížení vozů. Druhým argumentem pro snižování objemu válců je, že vývojáři výrobců automobilů v dnešní době dokáží i přes nižší objemy válců v motorech získat stejný výkon jako tomu bylo u vozů v minulé dekádě. V praxi jsou na trhu ojeté vozy s motory o objemu 1,4 litru, které se rovnají výkonem dnešním motorům, které disponují pouze litrovými motory doplněnými o turbodmychadla.

Pozoruhodné je, že podíl automobilů vybavených motory se zdvihovým objemem válců od 1,6 do 2,2 litrů se příliš nezměnil. Tento konstantní trend je v Rakousku dán oblibou zákazníků o vozy vybavené pohonem všech kol. Díky geografickým podmínkám na rakouském území lze spatřit patrný zájem o tento typ pohonu. Území Rakouska je tvořeno z větší části horami a především v zimním období jsou

tyto vozy pro obyvatele Rakouska přínosnější. Vozy s pohonem všech kol jsou nejenom na rakouském trhu zastoupeny u motorů s větším objemem válců. Tato spojitost je dána prostým faktem, že pro pohon všech kol je nutné mít automobil s vyšším výkonem, a tedy zpravidla i s větším objemem motoru. Zároveň je z obrázku patrný pozvolný vývoj čistě elektrických pohonů, které jsou zobrazeny jako 0 cc. Tyto motory byly v prvním kvartálu roku 2019 zastoupeny ve 3,14 % vozů.



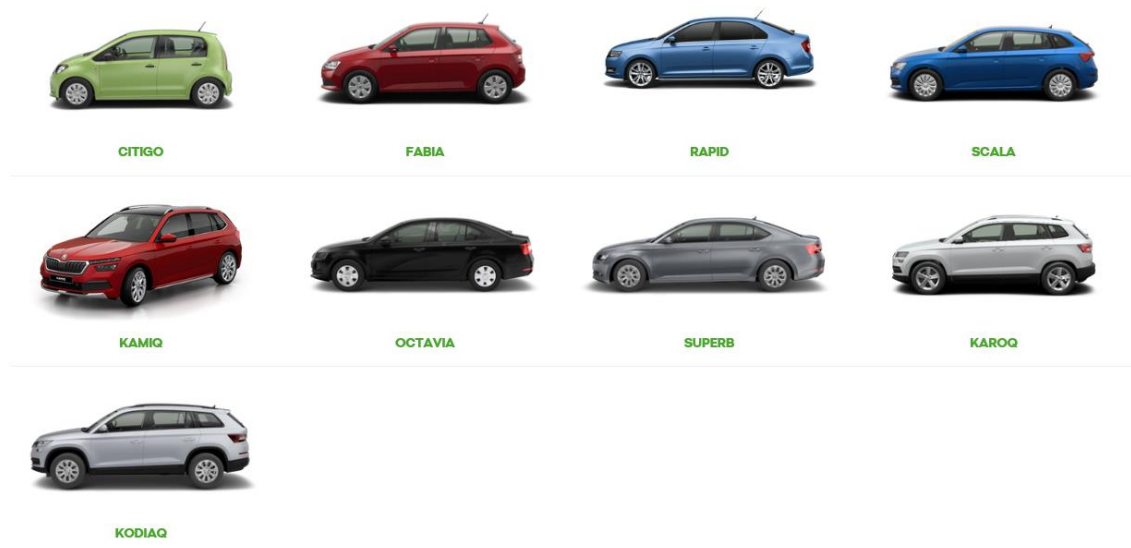
Zdroj: Dataforce, 2019

Obr. 17 Vývoj registrací na rakouském trhu s osobními automobily podle velikosti motorů

3.2 Pozice značky Škoda v Rakousku

Když společnost Škoda Auto a.s. v roce 1991 začala působit na rakouském trhu s osobními automobily, zřejmě nikdo neočekával, kde bude tato značka za 28 let. Výraznou proměnou prošla produktová nabídka této značky. V roce 1991 byly v nabídce pouze 3 modely. Konkrétně se jednalo o modely Škoda Favorit, Forman a Pick-up. Dnešní značka Škoda vyrábí své vozy ve třech výrobních závodech. Hlavní z nich se nachází v místě, kde je současně sídlo společnosti, tedy v Mladé Boleslavi. Zde sjíždí z montážní linky vozy Fabia, Octavia, Karoq, Scala (nástupce modelu Rapid) a nově městské SUV Kamiq. Na severu Čech v Kvasinách se vyrábí vlajková loď Superb, Kodiaq a také Karoq, jehož výroba je rozdělena kvůli

kapacitním důvodům do dvou výrobních závodů. Produktovou nabídku uzavírá model Citigo, které se vyrábí ve slovenském hlavním městě v Bratislavě (interní materiály Škoda Auto a.s.). Produktová paleta nabízená na rakouském trhu je vyobrazena na obrázku 18 níže.



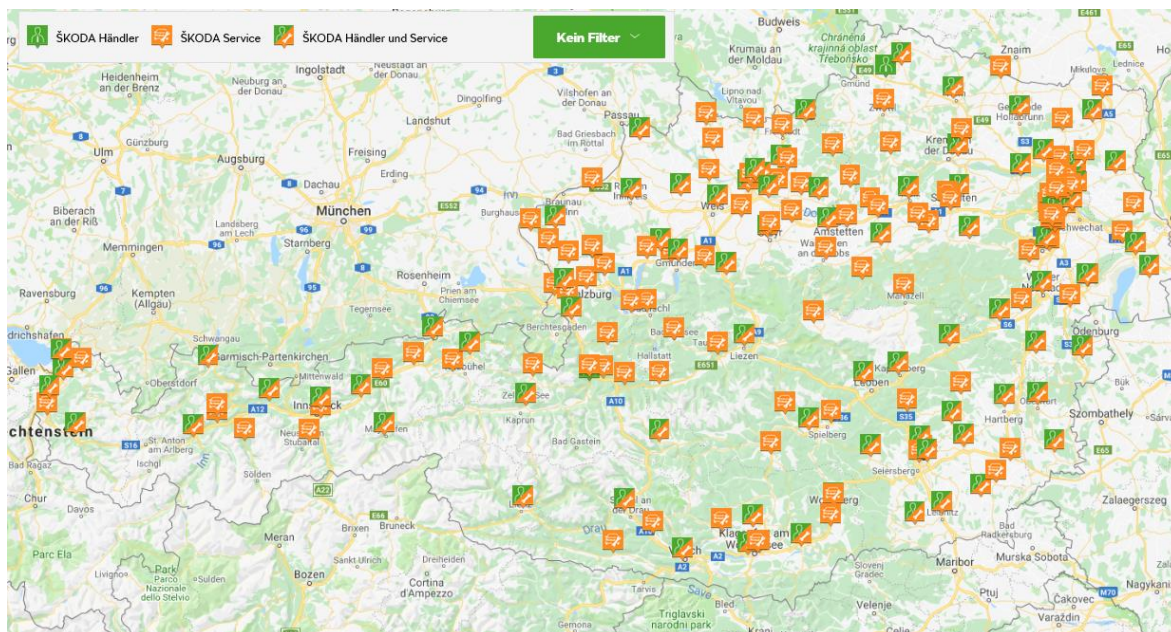
Zdroj: Porsche Austria GmbH & Co OG, 2019

Obr. 18 Přehled modelů značky Škoda nabízených v Rakousku

Společnost Porsche Austria GmbH & Co OG funguje jako rakouský importér nejen pro značku Škoda, ale také pro značky Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi a Seat. Sídlo firmy se nachází ve městě Salzburg. V součtu všech značek zaměstnává přes 31 tisíc zaměstnanců a představuje největšího distributora v rámci automobilového průmyslu v Evropě. Díky velkému množství značek, které spolu majetkově souvisí, lze spatřit na fungování importéra napříč značkami značné synergické efekty. To vše je podpořeno významnou historií této společnosti, která sahá až do roku 1949 (Porsche Astoria GmbH & Co OG, 2019).

Importér značky Škoda nechává dovážet pomocí nákladní dopravy nové vozy do Salzburgu, odkud je dále distribuuje v rámci své distribuční sítě až ke konečným zákazníkům. Tato distribuce probíhá především na základě zákaznických objednávek, prostřednictvím „car-konfiguratoru“, ale také na sklad importéra, odkud jsou vozy následně převáženy na sklady dealerů. Princip distribuce na sklad a následný prodej skladových vozů zákazníkům řeší problém dlouhých dodacích lhůt společnosti Škoda Auto a.s. Tyto dlouhé dodací lhůty u některých oblíbených

modelů způsobují nespokojenost zákazníků se značkou, a proto se dealeri značky Škoda snaží těmto situacím předejít pomocí nabídky skladových vozů. Při tomto postupu se dealeri snaží zákazníkovi nabídnout již vyrobený vůz, který se co nejvíce přibližuje potřebám a přáním zákazníka. K uspokojení potřeb a přání zákazníka slouží distribuční síť Škoda, která je tvořena 195 obchodními a servisními partnery (viz obrázek 18 níže). Ti jsou strategicky rozmístěni napříč celým územím Rakouska, přičemž největší koncentrace je logicky v okolí hlavního města Vídně. Obchodní partneři jsou rozděleni na webových stránkách dle aktivit, které nabízí zákazníkům. Jedná se o prodej vozů, autorizovaný servis nebo jejich kombinace.



Zdroj: Porsche Austria GmbH & Co OG, 2019

Obr. 19 Přehled obchodních partnerů Škoda Auto a.s.

Během osmadvacetileté historie značky Škoda došlo k vybudování významné pozice na rakouském trhu s osobními automobily. S 25 434 zaregistrovanými vozy v roce 2018 patřila značce Škoda na rakouském trhu druhá pozice. Tyto registrace v přepočtu představovaly 7,4 % tržního podílu. Na prvním místě se nacházela značka Volkswagen, jejíž tržní podíl byl za roky 2017 a 2018 shodný - 16,6 %. Dominantní postavení značky Volkswagen panuje na tomto trhu již několik desítek let. To je dáno ucelenou nabídkou vozů, včetně široké palety užitkových vozů, které v nabídce společnosti Škoda Auto a.s. chybí.

Významných konkurentů má značka Škoda za sebou velké množství. Jedná se především o značky Ford, Opel, Seat, Hyundai, Renault a BMW. Všichni tito konkurenti v roce 2018 zaregistrovali okolo 19 000 vozů a jejich tržní podíly se pohybovaly v rozmezí od 5,4 % do 5,8 %. V porovnání s rokem 2017 se rozdíl v registracích mezi značkou Škoda a jejími konkurenty mírně zvětšil. Podíl všech značek koncernu Volkswagen v posledních letech představoval přibližně 1/3 celkového trhu. Značka Škoda i přes nepříznivý vývoj celkového rakouského trhu s osobními automobily zaznamenala v posledním roce na rozdíl od většiny značek nárůst registrací o 2 %. Touto skutečností se může pochlubit také značka Seat, u které došlo k nárůstu dokonce o 7 %. Na značce Seat je možné spatřit pozitivní vývoj od té doby, kdy tato značka začala prodávat vozy SUV. Výrazný propad naopak zaznamenala další značka koncernu Volkswagen, a to značka Audi, u které došlo ke snížení registrací o 3 815 vozů, což představuje meziroční pokles o 22 % (Dataforce, 2019).

Tabulka 5 – Vývoj registrací konkrétních značek na rakouském trhu s os, automobily

Registrace	2017	2017 tržní podíl	2018	2018 tržní podíl
VW	58 725	16,6%	56 942	16,6%
ŠKODA	24 914	7,0%	25 434	7,4%
FORD	20 776	5,9%	19 957	5,8%
OPEL	21 217	6,0%	19 155	5,6%
SEAT	17 484	4,9%	18 713	5,5%
HYUNDAI	19 904	5,6%	18 609	5,4%
RENAULT	19 963	5,6%	18 580	5,4%
BMW	18 890	5,3%	18 554	5,4%
MERCEDES	17 978	5,1%	16 432	4,8%
FIAT	16 396	4,6%	15 572	4,5%
AUDI	17 092	4,8%	13 277	3,9%
PEUGEOT	11 854	3,3%	11 181	3,3%
MAZDA	10 463	3,0%	10 739	3,1%
DACIA	9 130	2,6%	9 595	2,8%
KIA	9 433	2,7%	9 436	2,8%
VW Group	119 473	33,7%	115 704	33,8%
Austria	354 550	100,0%	342 548	100,0%

Zdroj: Dataforce, 2019

Z analýzy top 15 nejprodávanějších modelů tvořící tabulku 6 níže je patrná dominantní pozice značky Volkswagen, která má celkem 5 modelů mezi 15 nejprodávanějšími modely všech značek na rakouském trhu s osobními automobily. Historicky nejprodávanější model Golf od výrobce Volkswagen však v roce 2018 zaznamenal výrazný pokles (-23 %) v porovnání s předchozím rokem, přestože celkové prodeje značky Volkswagen zůstaly na stejné úrovni jako v roce předchozím.

Podobně si vedla značka Škoda s modelem Octavia, který i přes pokles zůstává nejdůležitějším modelem této pro tuto značku. Tato skutečnost byla pravděpodobně způsobena změnou preferencí zákazníků a volbou SUV modelů na úkor karoserií běžných osobních automobilů (hatchback, combi, sedan, limo), kam spadají právě tyto dva modely. Jedním z modelů, které nabírají na oblibě, je model T-Roc od společnosti Volkswagen, který se zařadil mezi nejoblíbenější modely s 6 681 registracemi. Podobně tomu je také u značky Seat, které se povedlo úspěšně uvést na trh model Arona. Ten se v roce 2018 umístil také mezi 15 nejprodávanějšími modely se 4 217 registracemi. Plnění poptávky dalšího nového SUV modelu Karoq přidělalo příjemné starosti značce Škoda. Tento model byl v roce 2018 dodán téměř 4 tisícům zákazníků. Podobně na tom byla značka Hyundai s modelem Tucson, který se vyrábí na území České republiky ve výrobním závodu v Nošovicích.

Menší pokles lze sledovat u modelů v segmentu A0 hatchback. Jedná se především o model Hyundai i20, Škoda Fabia a Ford Fiesta. Naopak Volkswagen s úspěšnými marketingovými aktivitami v roce 2018 uspěl a došlo k meziročnímu nárůstu registrací o 15 % u modelu Polo.

Tabulka 6 – TOP 15 nejprodávanějších modelů na rakouském trhu v roce 2018

Registrace	2017	2018	2018 vs. 2017
VW GOLF	14 244	10 983	-23%
VW POLO	8 258	9 470	15%
ŠKODA OCTAVIA	9 594	8 702	-9%
VW TIGUAN	9 242	8 001	-13%
VW T-ROC	156	6 681	4183%
ŠKODA FABIA	7 242	6 644	-8%
VW TRANSPORTER	6 465	5 708	-12%
HYUNDAI TUCSON	4 527	5 704	26%
RENAULT CLIO	4 436	4 853	9%
FIAT 500	4 533	4 369	-4%
SEAT ARONA	237	4 217	1679%
SEAT LEON	4 445	4 056	-9%
ŠKODA KAROQ	396	3 816	864%
HYUNDAI I20	5 400	3 779	-30%
FORD FIESTA	3 806	3 745	-2%

Zdroj: Dataforce, 2019

Celkový počet registrací značky Škoda zaznamenal nárůst o 2,1 % mezi roky 2017 a 2018. Kromě již zmíněných modelů jsou pro značku Škoda důležité modely Superb, Kodiaq a Rapid Spaceback. U modelu Superb lze v budoucnu očekávat vzhledem k nástupu nového pohonu na principu plug-in-hybrid příliv nových zákazníků. Zákazníci, u kterých byl oblíbený model Yeti, mohou aktuálně využít nabídky nových modelů SUV. Minimální oblibě čelí na rakouském trhu s osobními automobily modely Škoda Citigo a Rapid ve verzi liftback a tak zřejmě zrušení výroby modelu Rapid liftback nebude zákazníky mrzet. Co se týče modelu Citigo, tak u tohoto modelu lze očekávat nárůst poptávky v momentě, kdy tento model dostane čistě elektrický motor. Důležité pro značku Škoda bude správné uvedení nového modelu Scala, který nahradí oblíbený model Rapid Spaceback. Od dalšího nového modelu - Kamiq, který bude uveden na trh v průběhu roku 2019, lze očekávat, že si vybuduje také zajímavé postavení na trhu. Rakouský importér značky Škoda má velké plány s tímto modelem a hodlá následovat úspěšné konkurenty z koncernu Volkswagen v segmentu A0 SUV, kterými jsou T-Roc a Arona.

Tabulka 7 – Přehled registrací konkrétních modelů značky Škoda v roce 2017 a 2018

Registrace	2017	2018	2018 vs. 2017
OCTAVIA	9 594	8 702	-9,3%
FABIA	7 242	6 644	-8,3%
KAROQ	396	3 816	863,6%
SUPERB	2 337	2 312	-1,1%
KODIAQ	2 010	2 105	4,7%
RAPID SPACEBACK	1 439	1 538	6,9%
CITIGO	137	163	19,0%
RAPID	121	128	5,8%
YETI	1 638	26	-98,4%
ŠKODA	24 914	25 434	2,1%

Zdroj: Dataforce, 2019

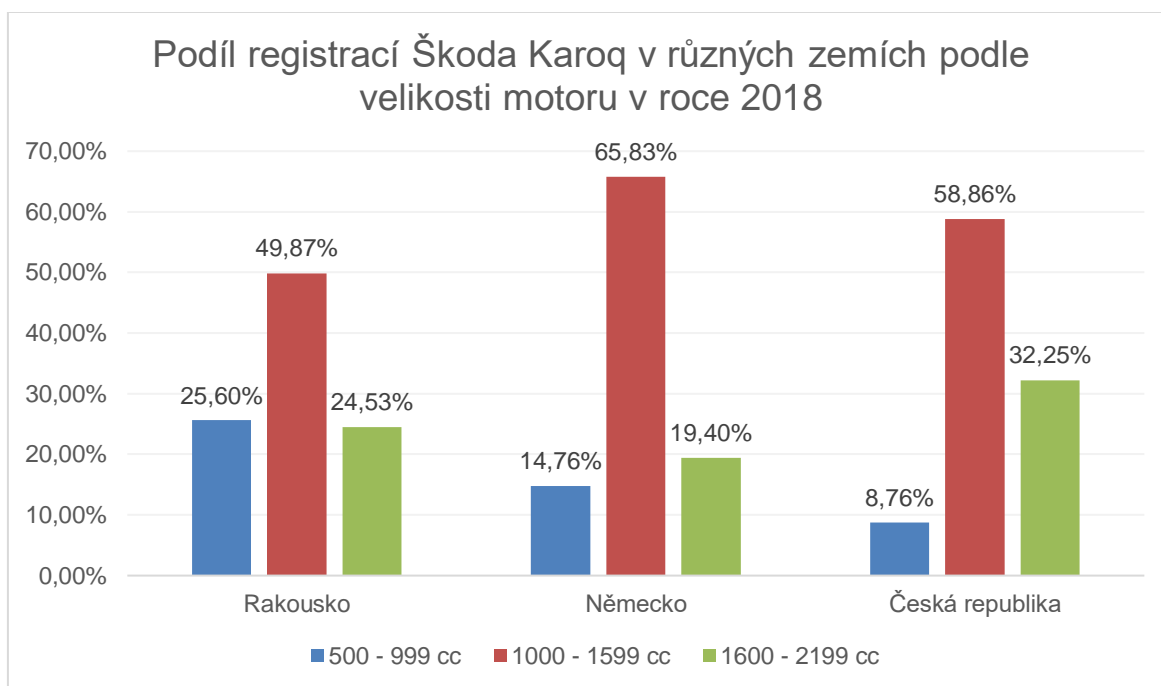
3.3 Analýza vlivu regulatorních opatření na značku Škoda

Regulatorních opatření Normverbrauchsabgabe a Sachbezug, která byla popsána v druhé kapitole, překvapivě nemají na nabídku značky Škoda vliv, jak by se dalo očekávat. Na základě porovnání nabídky vozů značky Škoda s jinými trhy (Německo, Česká republika) lze spatřit téměř identickou nabídku. Tou je myšleno kompletní nabídka motorů, převodovek a typů pohonů kol. Zákazníci tak mají možnost si zvolit vozy s motory, které disponují zpravidla vyšším výkonem a současně vyššími emisemi CO₂ za cenu toho, že budou ze své peněženky nuceni vytáhnout více peněz. Přesně tak jak bylo popsáno v kapitole o Normsverbrauchsabgabe, o které se říká, že je daň z luxusu. Proto celý systém funguje na principu, že zákazník má možnost si koupit všechny možné motorizace i méně ekologické vozy za cenu toho, že ho vyjdou draž. Třetí regulatorní opatření Ökoprämie, které již není platné, navíc nemělo vliv na konkrétní modely, ale obecně na výměnu starých vozů za nové.

Pro zobrazení vlivu tohoto opatření na prodeje slouží následující graf na obrázku 19 níže, kde je analýza modelu Karoq na trzích Rakouska, Německa a České republiky za rok 2018. Na něm lze spatřit procentuální zastoupení motorů dle velikosti zdvihového objemu válců na jednotlivých trzích. Vzhledem k tomu, že nabídka

motorů je stejná pro všechny země, tak je možné, že vliv regulačních opatření se v Rakousku vyskytuje. To je nejvíce zřejmé na zastoupení registrací u nejmenších motorů v kategorii od 500 do 999 kubických centimetrů. Do této kategorie spadá pouze motor 1,0 TSI 85 kW, který je nabízen shodně ve všech vybraných trzích. Vůz vybavený tímto motorem vypouští pouze 120 g emisí CO₂ na jeden kilometr. V porovnání mezi rakouským a českým trhem lze vidět patrný rozdíl. Zákazníci v České republice si zvolili tento motor pouze v 8,76 % případů, kdežto v Rakousku tvořil tento motor více než jednu čtvrtinu registrací všech modelů Karoq. Zároveň je nutné dodat, že téměř 25 % zákazníků v Rakousku

si zakoupilo vůz Karoq s největšími motory, které byly doprovázeny vyšším zdaněním. Na tomto příkladu lze vidět, že nastavení daní pro méně ekologická vozidla není přehnané, a že si i tak zákazníci kupují tyto konfigurace.



Zdroj: Interní materiály společnosti Škoda Auto a.s.

Obr. 20 Podíl registrací Škoda Karoq v různých zemích podle velikosti motoru v roce 2018

Na obrázku 20 výše je vidět patrný vliv opatření Sachbezug, jelikož 25 % všech registrací v roce 2018 byly s motory 1,0 TSI 85 kW, které vypouští pouze 120 g CO₂/km. Díky této nižší hodnotě CO₂ tyto automobily spadají v rámci regulačního opatření Sachbezug do kategorie s nižším zdaněním. Možný vliv lze registrovat

na poměru zákazníků (privátní vs. fleetový) u konkrétních velikostí motorů v Rakousku. U dvou kategorií s největšími motory, které jsou nabízeny u modelu Karoq, je poměr privátních zákazníků a velkoodběratelů přibližně půl na půl. U nejmenší kategorie, která je zastoupena pouze motorem 1,0 TSI 85 kW, je tento poměr odlišný. 79 % zákazníků totiž představuje kategorii fleetových zákazníků (Dataforce, 2019).

Opatření Sachbezug, jak bylo zmíněno v předchozí kapitole, se týká pouze fleetových zákazníků, kteří registrují vozy na své jméno a nabízí zaměstnancům jejich využití i pro soukromé účely, a proto je možné, že toto opatření ovlivnilo výše zmíněný poměr. Zde je možný výskyt korelace u výrobce uváděných emisí CO₂ vypouštěných na 1 km a zároveň limitu opatření Sachbezug, který byl 124 g CO₂ na kilometr pro rok 2018. Tento limit je pro model Karoq dosažitelný pouze s výše zmíněným motorem, proto je možné, že tato skutečnost ovlivnila prodeje v rámci motorizací u tohoto modelu. Zajímavé bude, jak se situace bude vyvíjet nadále, a to především od roku 2020, kdy budou limity regulace Sachbezug maximálně 118 g CO₂/km (Wirtschaftskammer Niederösterreich, 2018).

Dalším regulatorním opatřením, které ovlivnilo rakouský trh, byla změna testovacích cyklů a nově homologované hodnoty emisí CO₂ (viz následující tabulka 8). Nové hodnoty CO₂, které vstupují do výpočtu NoVA, musely být přepočteny na nově platné daňové sazby. Tyto sazby rakouský importér následně zadal do interních systémů a do konfigurátoru tak, aby byl zákazník informován o aktuálních emisních hodnotách. Z tabulky je patrné, že změny v rámci hodnot emisí CO₂ u nejprodávanějšího modelu Octavia byly negativní, ale také u některých motorizací pozitivní. Příkladem modelu, u kterého došlo k pozitivnímu vývoji, je model Octavia Limo s motorem 2,0 TDI 110 kW, který má nově o 7 gramů na kilometr nižší emise CO₂. Celkově emise modelové palety značky Škoda nedosáhly takových změn, jako tomu bylo u jiných značek. Výrazně horší výsledky po novém testování WLTP se objevily u značek Opel, Mercedes či BMW. U těchto značek a jejich konkrétních motorizací došlo ke zhoršení až o 25 gramů na jeden kilometr. Vesměs pozitivní vývoj lze pozorovat u značky Ford (Interní materiály společnosti Škoda Auto a.s., 2018).

Tabulka 8 – Změny hodnot emisí před a po novém testování WLTP u modelu Octavia

Octavia				Po WLTP CO ₂ g/km	Před WLTP CO ₂ g/km	Rozdíl
Limo	Benzín	1,0/85kW TSI	6-st. man.	107	109	-2
		1,0/85kW TSI	6-st. man.	107	109	-2
		1,5/110kW TSI	6-st. man.	112	112	0
		1,5/110kW TSI	7-st. aut.	114	113	1
Limo	Diesel	1,6/85kW TDI	5-st. man.	107	105	2
		2,0/110kW TDI	7-st. aut.	110	117	-7
Combi	Benzín	1,0/85kW TSI	6-st. man.	109	109	0
		1,0/85kW TSI	6-st. man.	109	109	0
		1,5/110kW TSI	6-st. man.	119	114	5
		1,5/110kW TSI	7-st. aut.	116	113	3
Combi	Diesel	1,6/85kW TDI	5-st. man.	109	105	4
		2,0/110kW TDI	7-st. aut.	115	118	-3

Zdroj: Interní materiály společnosti Škoda Auto a.s., 2018

Samotná změna v testování emisí podle cyklu WLTP a s ní související změny hodnot emisí CO₂ vozů nebyly hlavním problémem značky Škoda. Mnohem významnější komplikací bylo již zmíněné samotné testování a dodávky homologací. Bez těchto homologací nebylo možné prodávat vozy na rakouském trhu, jelikož hodnota emisí CO₂ přímo vstupuje do prodejní ceny. Importér značky Škoda pro rakouský trh se s touto situací vypořádal na výbornou a vymyslel řešení, kdy prodával vozy s tzv. předkupní smlouvou. Tento krok byl dlouze diskutován s právním oddělením, zdali je možné situaci po 1. 9. 2018, kdy vešlo testování WLTP v účinnost, takto řešit. Následně po svolání managementu došlo k rozhodnutí, že se touto cestou importér dočasně vydá. Toto rozhodnutí přineslo mnoho práce navíc administrativním pracovníkům, kteří museli navíc trávit mnoho hodin v práci nad úpravami faktur a nad následnými dobropisy a vrubopisy předchozích faktur. I přes značné úsilí díky tomuto kroku značka Škoda na rakouském trhu nepropadla, tak jak by tomu bylo v případě, kdyby se čekalo na to, až budou všechny konfigurace homologované.

4 Předpovědi, návrhy, doporučení ve spolupráci s odborníky na rakouský trh

Pro získání odborného pohledu na téma diplomové práce byl zvolen dotazník, který byl vytvořen autorem tak, aby respondenti vyjádřili svůj komplexní pohled na problematiku, které se tato práce věnuje (vzor dotazníku v příloze 1). Vzorek respondentů byl vybrán v rámci dosažitelnosti (convenience sampling). Zahrnuje osoby, které se rakouským trhem s osobními automobily zabývají delší dobu, mají značné zkušenosti s tímto trhem a autor je vnímá jako způsobilé odborníky pro problematiku práce.

Cílem bylo, aby otevřené otázky v dotazníku komplexně pokrývaly kapitoly diplomové práce. Zároveň byly otázky položeny způsobem, aby co nejméně docházelo u respondentů k překryvu v jejich odpovědích, a také aby otázka nebyla položena formou určující směr odpovědi. Vzhledem ke komplexnosti tématu existovala možnost, že respondent u některých otázek není dostatečně znalý k odpovědi, a proto byla nabízena možnost na všechny otázky neodpovídat. Tyto vynechané odpovědi nejsou zohledněny v celkové analýze, jinak jsou zahrnuty i odpovědi zdánlivě nekompletní. Vybraní respondenti byli rozdílných národností, a proto bylo nutné dotazníky předem přeložit do příslušných jazyků (anglický a německý jazyk) v požadované kvalitě, aby nedocházelo k rozdílnému pochopení otázek. S překladem do německého jazyka vypomohla autorovi Šárka Jílková (působící u rakouského importéra), vzhledem k tomu, že bylo žádoucí mít pro respondenty z Rakouska dotazník v takové kvalitě, jako kdyby byl psán rodilým mluvčím. Dotazník byl distribuován pomocí e-mailové komunikace, to znamená, za odborníky z řad ŠA přímo autorem této práce a za rakouského importéra opět s pomocí Šárky Jílkové.

Celkem bylo vybráno a osloveno 8 osob pro vyplnění dotazníku. Návratnost dotazníků byla 75 %, tedy 6 osob odpovědělo. Za stranu Škoda Auto a.s. byly získány odpovědi od Michala Čížka, MBA a od Edwarda Williama Nevilla. Michal Čížek aktuálně působí více než 2 roky na pozici sales manažera pro Rakousko a Dánsko. Před touto pozicí působil jako sales manažer pro jiné trhy. Na oddělení mezinárodního prodeje Škoda Auto a.s. se dostal na základě zkušeností v rámci Volkswagen Group, kde dohromady působí téměř 20 let. Před pracovní etapou ve Škoda Auto a.s. působil na pozicích brand manažer ve společnostech Audi -

Česká republika a Seat - Česká republika. Tyto zkušenosti ze strany importéra dnes využívá pro svou aktuální práci z druhé strany obchodu.

Dalším respondentem ze strany Škoda Auto a.s. byl zvolen Edward William Neville, který se aktuálně zabývá na oddělení mezinárodního prodeje tématy elektromobility a alternativních pohonů. V této společnosti začal pracovat v září 2017 jako projektový manažer ohledně implementace WLTP napříč trhy regionu západní Evropy. Z tohoto důvodu byl vybrán k otázkám týkajících se WLTP a dalších environmentálních opatření. Jelikož se příliš detailně rakouskému trhu nevěnuje, tak otázky týkající se tohoto trhu nebyly z jeho strany odpovězeny.

Zbylé respondenty vybral autor práce na základě předešlé spolupráce v rámci praxe na mezinárodním prodeji. Jedná se o osoby, které aktuálně působí u rakouského importéra – Porsche Austria GmbH & Co OG, který importuje většinu značek skupiny Volkswagen včetně značky Škoda. První z nich je Markus Stifter, který působí téměř 3 roky na pozici vedoucího prodeje. Dalším respondentem je Thomas Diesenberger, který řídí marketing značky Škoda na rakouském trhu. Jeho náplní práce je řízení a plánování produktů. Posledním respondentem, který je zároveň občanem Rakouska je Sebastian Eibenberger, který v minulosti působil u značky Škoda jako produktový a cenový specialista. Aktuálně působí u stejného zaměstnavatele na pozici IT proces manažera v oblasti prodeje. Kompletní seznam účastníků dotazníkového průzkumu uzavírá Šárka Jílková, která aktuálně působí v rámci profesní rotace u rakouského importéra značky Škoda na pozici plánování prodejních akcí a financí s nimi souvisejícími. Před touto výzvou pracovala několik let na oddělení mezinárodního prodeje Škoda Auto a.s., kde mimo jiné úzce spolupracovala s rakouským trhem na pozici obchodního zástupce pro prodej velkoodběratelům.

Z odpovědí respondentů na první otázku vyplývá, že všichni vnímají politiku aplikovanou uvnitř Evropské unie jako nepřiměřeně přísnou oproti ostatním politikám uplatňovaným mimo EU. Zároveň vnímají tato přísná opatření jako neefektivní z globálního pohledu a považují jiné sektory dopravy (letecký) či zastaralé technologie v rozvíjejících se zemích jako palčivější problém vzhledem k zachování čistého životního prostředí. Zajímavý názor na tuto problematiku má Markus Stifter, který ji vnímá jako environmentální lobby v EU a poukazuje na rozdílné myšlení na různých kontinentech. Jako příklad je uváděna Čína,

kteřá dle názoru pana Stiftera řeší nejprve ekonomický růst Číny, poté zájem komunistického státu a až následně životní prostředí. Ze všech odpovědí tak jednoznačně vyplývá, že environmentálně-regulační opatření by měla být uplatňována jednotně, aby bylo dosaženo požadovaného efektu. Evropská unie by měla v tuto chvíli spíše věnovat úsilí komunikaci s ostatními kontinenty tak, aby je motivovala ke společnému řešení místo toho, aby unáhleně zatěžovala své obyvatele.

Na otázku změny měřicího cyklu emisí se také respondenti vyjádřili obdobně. Všichni vnímají změnu jako pozitivní, jelikož starý měřicí cyklus NEDC nebyl dostatečně transparentní a reflektující realitu. Zároveň připouští, že tato změna negativně ovlivnila automobilový průmysl, jelikož docházelo ke zpoždění homologací, které způsobilo omezení nabídky produktového portfolia a tím k neuspokojení zákaznických potřeb. Zároveň respondenti zmiňují, že došlo k dezinformaci na straně zákazníků a také, že změna vyvolala mnoho otázek, na které bylo nutno odpovědět a vyškolit na toto téma dealery. V důsledku změna výrazně zpomalila prodeje, především v prvních měsících, kdy byla tato změna zavedena. Odborník na dané téma Edward William Neville ve svých odpovědích zmínil, že se tato změna nejvíce dotkla značek koncernu Volkswagen a BMW, vzhledem ke komplexnosti jejich nabídkového portfolia, které souvisí s USP těchto značek – rozsáhlé možnosti kustomizace produktů. Také překvapivě neguje názor ostatních respondentů, že bylo příliš málo času na přípravu a implementaci této změny, jelikož údajně o nahrazení NEDC museli mít výrobci automobilů minimálně ponětí, protože stávající NEDC cyklus byl v době přijetí WLTP již více než dekádu zastaralý.

V otázce změny poptávky na rakouském trhu s osobními automobily experti vnímají pozitivní vývoj v posledních letech. Jedná se o postupný a zdravý vývoj trhu. Ten je dán především pozitivním stavem rakouské ekonomiky v posledních letech, který je dán nižšími úrokovými sazbami v kombinaci s rezervami z úspor. Díky tomu rostla poptávka napříč všemi kanály v posledních letech. Tedy až do doby, kdy začalo platit nařízení WLTP, které negativně ovlivnilo celý trh. Od té doby pozorují experti negativní vývoj v rámci prodejního kanálu maloobchodního trhu. Patrný je také propad v rámci dieselových agregátů u nových vozů, ale na druhé straně vzrostl import ojetých dieselových vozů z Německa.

Názory respondentů na vliv regulací se také příliš neliší, rozdílné jsou však jejich pohledy na tuto věc. V každém případě však tento vliv vnímají jako významný a osoby, které mají zkušenost s jinými trhy, jej hodnotí jako nepřiměřený. Více respondentů zároveň vyzdvihuje aktuální problém s přechodem na nový měřicí cyklus WTLP a jeho důsledek na daňové zatížení, jelikož se mezi těmito dvěma aspekty vyskytuje provázanost. Ta v důsledku vyústila v nejistotu zákazníků, především v druhé polovině roku 2018, a projevila se poklesem trhu u privátních zákazníků. Sebastian Eibenberger ve své odpovědi na tuto otázku zmiňuje názor, že pakliže nedojde v budoucnu ke snížení daňové zátěže v závislosti na emisích vypouštěných do ovzduší, tak dojde poklesu k poptávky po osobních automobilech z důvodu horšího očekávaného vývoje ekonomiky. Zároveň však zmiňuje, že rakouská vláda tento problém začíná vnímat a aktuálně projednává možnou reformu tohoto zákona. Skeptický názor na toto téma má Edward Neville, který varuje před dopadem zavedení elektrifikovaných vozidel vzhledem k poptávce trhu. Zároveň doporučuje výrobcům vozů, aby se primárně soustředili na poptávku trhu a až poté, aby svou pozornost věnovali dosažení cílů v rámci emisí CO₂ pro celou značku. Celkově dopad na elektrifikované vozy v budoucnu vnímá většina respondentů jako důležitý a zároveň zmiňují, že bude nutné motivovat spotřebitele různými dotacemi či daňovými úlevami ke koupi těchto vozů, jako tomu bylo na jiných trzích.

Na otázku týkající se změny poptávky po modelech, pohonech, motorizacích v příštích pěti letech v Rakousku vnímají jednotně dotazovaní experti jako hlavní výzvu přechod na alternativní pohony. Zároveň ale varují před umělým ovlivněním poptávky na tomto trhu, která v důsledku může vyvolat následný propad zájmu o tento typ vozů. Edward Neville také v souvislosti s tímto nadcházejícím trendem upozorňuje na nutnost změny prodejních procesů jak u importéra, tak i u dealera. Dále zmiňuje, že bude nutné ochotně investovat do infrastruktury, jinak zájem zákazníků nepřijde tak rychle, jak se očekává. Zároveň dodává, že bez úprav právních předpisů ohledně této změny nebude dosaženo kýžených výsledků. Jako příklad uvádí daňové úlevy, které byly zohledněny u jiných respondentů u předchozích odpovědí na otázky.

Sales manažer na straně firmy Škoda Auto a.s. Michal Čížek vidí důležitost v dodržení nabídky pohonu všech kol, která je pro rakouský trh stěžejní.

Šárka Jílková zase předpokládá pokračující pozitivní trend v SUV segmentu. V závislosti na předchozí názory expertů a jejich potenciální kombinaci, by mohl být zajímavý produkt, který by se skládal z následujících prvků: karoserie SUV a elektromotor, který by poháněl všechna čtyři kola. Pakliže by v poptávce na rakouském trhu skutečně došlo k něčemu takovému, tak by společnost Škoda Auto a.s. mohla být na tomto trhu i nadále úspěšná, vzhledem k tomu, že v následujících letech tato společnost plánuje výrobu takového modelu. Ten byl již představen, i když prozatím jako koncept na autosalonu v Ženevě. Koncept značka Škoda nazvala Vision iV (fDrive, 2019).

Z odpovědí na poslední výzkumnou otázku – kde vidí respondenti značku Škoda na rakouském trhu v následující pěti letech lze usuzovat, že neočekávají žádný extra negativní vývoj, který by mohl ohrozit pozici číslo 2 na celkovém rakouském trhu s osobními automobily. Vzhledem k častým odpovědím vnímají důležitost pohonu všech kol pro produktové portfolio jako zásadní a odpad těchto variant by mohl mít pro tento trh katastrofální dopady. Důležité také bude správné uvedení na trh nové generace Škody Octavia, která pro značku Škoda v Rakousku znamená nejdůležitější model. Důležitá bude také reakce na poptávku v rámci alternativních pohonů, která bude v následujících letech intenzivnější a patrně se dotkne všech účastníků tohoto trhu. Dalšími výzvami pro tento trh může být tzv. smart mobilita nebo car-sharing. Jako neméně důležitý cíl vnímá vedoucí prodeje Markus Stifter zaměření se na prodej ojetých automobilů, které podpoří rentabilitu dealerů. Ve výsledku však musí docházet ke správným rozhodnutím na obou stranách obchodu, aby značka Škoda byla i nadále na tomto trhu úspěšná.

Závěr

Tato diplomová práce byla věnována problematice vlivů regulačních opatření na prodej automobilů na rakouském trhu. V první fázi práce byla pozornost zaměřena na příčiny vzniku konkrétní situace panující na rakouském trhu s osobními automobily. Následně bylo popsáno, jak se rakouská vláda snaží zmírnit negativní dopady na životní prostředí prostřednictvím lokálních regulačních opatření.

Cílem této diplomové práce bylo analyzovat situaci na rakouském automobilovém trhu a vyhodnotit vlivy opatření, která souvisí s ochranou životního prostředí. Tohoto cíle bylo dosaženo. Práce je kromě analýzy sekundárních dat doplněna o náhled vybraných expertů na tuto situaci.

Doporučením pro značku Škoda v rámci působnosti na trhu Rakouska je zaměřeni se i nadále na modely SUV vybavené pohonem všech kol. Stěžejní zároveň pro značku Škoda bude implementace alternativních pohonů, které splní podmínky regulačních opatření, a zároveň uspokojí potřeby zákazníků. Ideálním produktem, který by splňoval tato specifika, by mohl být nový SUV derivát, který by byl vybaven čistě elektrickým motorem a pohonem na všechna kola.

V návaznosti na tuto diplomovou práci by mohla být zpracována další, která by se detailně věnovala například alternativním pohonům nebo zdali mají tato regulační opatření smysl, když naše planeta čelí i jiným environmentálním hrozbám v podobě znečištění z jiných sektorů, které nejsou tolik regulovány. Další práce by se mohla věnovat výzkumu, zdali patrně budoucí přechod na alternativní pohony je tak efektivní, jak se o něm mluví a jestli elektřina, která bude nutná k pohonu těchto vozů, bude získávána čistým způsobem.

Závěrem je nutné dodat, že trendy, které se zdánlivě jeví jako vyvolané regulačními opatřeními, jimi nemusí být čistě způsobeny. Celá situace na trhu může být ovlivněna prostými fakty, jako je například změna preferencí poptávky zákazníků, kteří jsou v Rakousku velice specifictí.

Seznam literatury

HENERIC Oliver, LICHT Georg, SOFKA Wolfgang. Europe's Automotive Industry on the Move [online]. Heidelberg: Physica-Verlag, 2005 [cit. 2018-11-05]. ZEW Economic Studies. ISBN 3-7908-1590-X.

JORDAN Andrew. Environmental policy in the European Union. 2nd ed. Sterling, VA: Earthscan, 2005. ISBN 9781844071586.

GRUBB Michael, VROLIJK Christiaan, BRACK Duncan. The Kyoto Protocol: a guide and assessment. Washington, DC: Distributed in North America by the Brookings Institution, 1999. ISBN 1853835803.

ZACHARIADIS Theodoros. Cars and carbon: automobiles and European climate policy in a global context. London: Springer, 2012. ISBN 978-94-007-2122-7.

Excise Duty Tables: Part II Energy products and Electricity [online]. Brussels, Belgium: European Commission, 2018 [cit. 2018-11-24]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf

Energetika, změna klimatu, životní prostředí [online]. Brussels, Belgium: European Commission, 2018 [cit. 2018-11-24]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/energy-climate-change-environment_cs

WADHWA Deepika, MANI Muthukumara, HUSSEIN Zekarias, NARAYANAN Gopalakrishnan, BADRI. Paris Climate Agreement and the Global Economy : Winners and Losers. 2018 Policy Research Working Paper;No. 8392. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29604> License: CC BY 3.0 IGO.

ROGELJ Joeri, DEN ELZEN Michel, HÖHNE Niklas, et al. Paris Agreement climate proposals need a boost to keep warming well below 2 °C. Nature [online]. 2016, 534(7609), 631-639 [cit. 2018-12-09]. DOI: 10.1038/nature18307. ISSN 0028-0836. Dostupné z: <http://www.nature.com/articles/nature18307>

MOCK Peter, KÜHLWEIN Jörg, TIETGE Uwe, FRANCO Vicente, BANDIVADEKAR Anup, GERMAN John. The WLTP: How a new test procedure for cars will affect fuel consumption values in the EU. 2014 Dostupné z: https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_WLTP_EffectEU_2014_1029_0.pdf

WLTP [online]. Mladá Boleslav, Česká republika: Škoda Auto, 2018 [cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.com/services/wltp>

Ekologická daň [online]. Praha, Česká republika: PřepiServis, 2009 [cit. 2019-01-30]. Dostupné z: <http://www.registr-vozidel.cz/caste-dotazy/ekologicka-dan>

Progress in reducing emissions [online]. Brussels, Belgium: ACEA, 2018 [cit. 2019-01-31]. Dostupné z: <http://www.caremissionstestingfacts.eu/progress-in-reducing-emissions/>

Limits to improve air quality and health [online]. Basingstoke, United Kingdom: The Automobile Association, 2017 [cit. 2019-01-28]. Dostupné z: <https://www.theaa.com/driving-advice/fuels-environment/euro-emissions-standards>

From NEDC to WLTP: What will change? [online]. Brussels, Belgium: ACEA, 2017 [cit. 2018-12-16]. Dostupné z: <http://wltpfacts.eu/from-nedc-to-wltp-change/>

Energy, Climate change, Environment [online]. Brussels, Belgium: European Commission, 2016 [cit. 2018-11-15]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/energy-climate-change-environment_cs

Jak ovlivní dohoda z Paříže klimatickou politiku EU [online]. Prague, Czech Republic: EURACTIV, 2016 [cit. 2019-01-31]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/energeticka-ucinnost/news/prehled-jak-parizska-klimaticka-dohoda-ovlivni-politiku-eu-013114/>

Informativní přehled o energetické unii [online]. Brussels, Belgium: European Commission, 2015 [cit. 2019-01-31]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/energeticka-ucinnost/news/prehled-jak-parizska-klimaticka-dohoda-ovlivni-politiku-eu-013114/>

EU 2020 CO2 emission standards for cars and vans [online]. Berlin, Germany: ICCT, 2012 [cit. 2019-01-31]. Dostupné z: <https://www.theicct.org/publications/eu-2020-co2-emission-standards-cars-and-vans>

Nad cestovním ruchem zataženo [online]. Prague, Czech Republic: IDG, 2010 [cit. 2019-03-25]. Dostupné z: <http://cfoworld.cz/ostatni/nad-cestovnim-ruchem-zatazeno-44>

Average Vehicle Age [online]. Brussels, Belgium: ACEA, 2017 [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/average-vehicle-age>

Leitfaden für Fahrzeughändler betreffend Beantragung der Ökoprämie für Fahrzeugtausch [online]. Wien, Austria: Bundesministerium für Finanzen, 2009 [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: https://web.archive.org/web/20120526153309/https://www.bmf.gv.at/EGovernment/FINANZOnline/InformationenfrUnte_3154/Leitfaden_fuer_Fahrzeughaedler.pdf

LAMPERT Markus. Analyse der Ökoprämie 2009 in Bezug auf ihre Vor- und Nachteile. Loeben, Austria, 2014. Masterarbeit. Montanuniversität Leoben.

Die Öko-Prämien in Österreich im Überblick / Update: 21.12.2017 [online]. Wien, Austria: ALLES AUTO, 2017 [cit. 2019-04-04]. Dostupné z: <https://www.allesauto.at/die-oeko-praemien-in-oesterreich-im-ueberblick/>

Konfigurator [online]. Salzburg, Austria: Porsche Austria, 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: https://konfigurator.skoda.at/cc-at/de_AT_SKODA/C/detail/740/3V538DD5/K4K4/LA/PL1@PB0PW1/@

Wie funktioniert die Ökoprämie? [online]. Wien, Austria: WKDA Österreich, 2016 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.wirkaufendeinauto.at/auto-kaufen/oekopraemie/#>

2016 Global Automotive Tax Guide [online]. London, United Kingdom: PwC, 2016 [cit. 2019-04-08]. Dostupné z: <https://www.pwc.de/de/automobilindustrie/pwc-global-automotive-tax-guide-2016.pdf>

KFZ-Sachbezug - Infos für die Lohnverrechnung [online]. St. Pölten, Austria: Wirtschaftskammer Niederösterreich, 2018 [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: <https://www.wko.at/service/steuern/KFZ-Sachbezug.html>

ACEA Tax Guide [online]. Brussels, Belgium: ACEA, 2018 [cit. 2019-04-11]. Dostupné z: https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2018.pdf

Use of cars with foreign licence plates in Austria [online]. Ried im Innkreis, Austria: Initiative Lebensraum Innviertel, 2019 [cit. 2019-04-15]. Dostupné z: <http://innviertel.at/wirtschaft-standort/welcome-center-innviertel/wissenswertes-good-to-know/use-of-cars-with-foreign-licence-plates-in-austria/>

Facts and Figures [online]. Wien, Austria: ADVANTAGE AUSTRIA, 2018 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <https://www.advantageaustria.org/international/zentral/business-guide-oesterreich/importieren-aus-oesterreich/branchen/automotive/zahlen-und-fakten.en.html>

Souhrnná teritoriální informace Rakousko [online]. Prague, Czech Republic: CzechTrade, 2018 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: [http://publiccontent.sinpro.cz/PublicFiles/2018/06/22/Nahled%20STI%20\(PDF\)%20Rakousko%20-%20Souhrnna%20teritorialni%20informace%20-%202018.183500342.pdf](http://publiccontent.sinpro.cz/PublicFiles/2018/06/22/Nahled%20STI%20(PDF)%20Rakousko%20-%20Souhrnna%20teritorialni%20informace%20-%202018.183500342.pdf)

GDP per capita, PPP (current international \$) [online]. Washington, USA: The World Bank, 2018 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD?end=2017&locations=AT-DE-CH-CZ-SK&name_desc=true&start=2004

EU population up to nearly 513 million on 1 January 2018 [online]. Luxembourg, Luxembourg: Eurostat, 2018 [cit. 2019-05-02]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/9063738/3-10072018-BP-EN.pdf/ccdfc838-d909-4fd8-b3f9-db0d65ea457>

Dataforce [online]. Frankfurt, Germany [cit. 2019-05-02] Dostupné z: <https://www.fleet-intelligence.com>

Čechy bude na poli elektromobility reprezentovat nádherná Škoda Vision iV [online]. Prague, Czech Republic: fDrive, 2019 [cit. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://fdrive.cz/clanky/cechy-bude-na-poli-elektromobility-reprezentovat-nadherna-skoda-vision-iv-3464>

Unsere Modelle [online]. Salzburg, Austria: Porsche Austria GmbH & Co OG, 2019 [cit. 2019-05-10]. Dostupné z: <https://www.skoda.at/>

Interní materiály společnosti Škoda Auto a.s.

Seznam obrázků a tabulek

Seznam obrázků

Obr. 1 Top 10 států a jejich podíl na světových emisích CO ₂ (2015).....	10
Obr. 2 Produkce osobních automobilů na světě v roce 2016 a 2017	15
Obr. 3 Daňové zatížení benzínu a motorové nafty členských států EU	18
Obr. 4 Mezinárodní kontext emisních limitů CO ₂ pro výrobce	19
Obr. 5 Progres při redukování emisí od normy Euro 1 do Euro 6	22
Obr. 6 Rozdíly mezi testovacími cykly NEDC a WLTP	25
Obr. 7 Porovnání jednotlivých cyklů v závislosti na čase a vyvinuté rychlosti	26
Obr. 8 Status homologace WLTP na 22 evropských trzích ke dni 8. 10. 2018	28
Obr. 9 Rozdělení příspěvku na Ökoprámi mezi státem a dalšími subjekty	30
Obr. 10 Zobrazení Škoda Superb Combi v konfigurátoru	36
Obr. 11 HDP na obyvatele – porovnání se sousedními státy	40
Obr. 12 Vývoj celkového trhu v Rakousku 2008 - 2018	42
Obr. 13 Podíl prodejních kanálů na rakouském trhu s osobními automobily v roce 2018	45
Obr. 14 Vývoj registrací na rakouském trhu podle typu karoserií 2010 - 2019	47
Obr. 15 Vývoj registrací na rakouském trhu podle typu karoserií 2010 - 2019	48
Obr. 16 Vývoj registrací na rakouském trhu s osobními automobily podle typů pohonu	49
Obr. 17 Vývoj registrací na rakouském trhu s osobními automobily podle velikosti motorů	50
Obr. 18 Přehled modelů značky Škoda nabízených v Rakousku	51
Obr. 19 Přehled obchodních partnerů Škoda Auto a.s.	52
Obr. 20 Podíl registrací Škoda Karoq v různých zemích podle velikosti motoru v roce 2018	57

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Vývoj emisních Euro norem pro osobní automobily	21
Tabulka 2 – Přehled finančních podpor Ökoprámie ke konci roku 2017	32
Tabulka 3 – Přehled limitů emisí CO ₂ týkajících se daně pro služební vozy.....	37
Tabulka 4 – Poměr počtu obyvatel na 1 nově zaregistrovaný vůz ve vybraných zemích.....	41
Tabulka 5 – Vývoj registrací konkrétních značek na rakouském trhu s os, automobily	53
Tabulka 6 – TOP 15 nejprodávanějších modelů na rakouském trhu v roce 2018	55
Tabulka 7 – Přehled registrací konkrétních modelů značky Škoda v roce 2017 a 2018	56
Tabulka 8 – Změny hodnot emisí před a po novém testování WLTP u modelu Octavia	59

Seznam příloh

Příloha č. 1 Dotazník k diplomové práci	73
---	----

Příloha č. 1 Dotazník k diplomové práci

1. Co si myslíte o ovlivňování automobilového průmyslu Evropskou unií v porovnání s politikou uplatňovanou mimo EU?
2. Jak vnímáte změnu v měřícím cyklu emisí? (NEDC vs. WLTP) Co tato změna způsobila a co ještě způsobí?
3. Jak se podle Vás změnila poptávka po vozech v Rakousku v posledních letech?
4. Měla na tuto změnu nějaký vliv regulace – nové emisní limity, měřící cyklus, Umweltprämie, NoVA?
5. Jak se změní obecně poptávka po modelech, pohonech, motorizacích v příštích pěti letech v Rakousku?
6. Jak se podle Vás bude vyvíjet pozice značky ŠKODA na rakouském trhu v příštích pěti letech? Které modely, pohony a motorizace považujete pro budoucnost ŠA za klíčové?

ANOTAČNÍ ZÁZNAM

AUTOR	Bc. Tomáš Chlubna		
STUDIJNÍ OBOR	6208T139 Globální podnikání a marketing		
NÁZEV PRÁCE	VLIV REGULATORNÍCH OPATŘENÍ NA PRODEJ OSOBNÍCH VOZŮ V RAKOUSKU		
VEDOUCÍ PRÁCE	doc. Ing. Pavel Štrach, Ph.D. et Ph.D.		
KATEDRA	KMM - Katedra managementu a marketingu	ROK ODEVZDÁNÍ	2019
POČET STRAN	75		
POČET OBRÁZKŮ	20		
POČET TABULEK	8		
POČET PŘÍLOH	1		
STRUČNÝ POPIS	<p>Tato diplomová práce pojednává o vlivu regulatorních opatření na rakouském trhu s osobními automobily. Teoretická část práce se v úvodu zabývá společnou dohodou, kterou je Pařížská dohoda. Poté volně přechází v regulatorní opatření zavedené Evropskou unií. V poslední části je pozornost upřena emisním Euro normám a porovnání emisních testovacích cyklů. Následně se zabývá konkrétními opatřeními, týkajícími se nových automobilů v Rakousku. V aplikační části je popsán rakouský trh s automobily a jeho specifika, která ovlivňují prodeje značky Škoda. Následně je upřena pozornost doporučením od expertů na tento trh, které byly získány pomocí dotazníků na konkrétní témata týkající se rakouského trhu s osobními automobily.</p>		
KLÍČOVÁ SLOVA	Rakousko, zákazník, automobilový trh, Škoda, regulace, osobní automobily, životní prostředí		

ANNOTATION

AUTHOR	Bc. Tomáš Chlubna		
FIELD	6208T139 Marketing Management in the Global Environment		
THESIS TITLE	INFLUENCE OF REGULATORY MEASURES ON SALES OF PASSENGER CARS IN AUSTRIA		
SUPERVISOR	doc. Ing. Pavel Štrach, Ph.D. et Ph.D.		
DEPARTMENT	KMM - Department of Management and Marketing	YEAR	2019
NUMBER OF PAGES			
	75		
NUMBER OF PICTURES			
	20		
NUMBER OF TABLES			
	8		
NUMBER OF APPENDICES			
	1		
SUMMARY	<p>This thesis deals with the influence of regulatory measures on the Austrian car market. The theoretical part of the thesis deals with the united agreement, which is the Paris Agreement. Then the thesis moves freely into a regulatory measure introduced by the European Union. In the last theoretical part, attention is focused on Euro emission standards and the comparison of emission test cycles. Subsequently, it deals with specific measures affecting new cars in Austria. The application part describes the Austrian car market and its specifics, which affect the sales of the Škoda brand. Consequently, the work is focused on recommendations of market experts, which were obtained through questionnaires on specific topics relating to the Austrian car market.</p>		
KEY WORDS	Austria, Customer, automotive market, Škoda, regulation, passenger cars, environment		