



# AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL LETOS ČEKÁ OSTRÝ TEST

Ekonomické a strategické analýzy

Analýza ze dne 21. 2. 2020

**ČESKÁ**   
spořitelna

## Obsah

Shrnutí analýzy	3
Vývoj evropské automobilového trhu	4
Dosavadní snižování emisí CO <sub>2</sub>	4
Dopad emisních limitů na automobilky	5
Investice automobilek do elektromobility	8
Dopad nástupu elektromobility na české firmy	8
Důležitá upozornění a kontakty	11

## EKONOMICKÉ A STRATEGICKÉ ANALÝZY

Radek Novák  
analytik České spořitelny  
radeknovak@csas.cz  
+420 956 718 015

David Navrátil  
hlavní ekonom České spořitelny  
dnavratil@csas.cz  
+420 956 765 439

research@csas.cz  
[www.csas.cz/eu](http://www.csas.cz/eu)  
[www.investicnicentrum.cz](http://www.investicnicentrum.cz)

Česká spořitelna, a.s.  
Budějovická 1518/13b  
140 00 Praha 4

Sledujte nás na Twitteru:



## Shrnutí analýzy

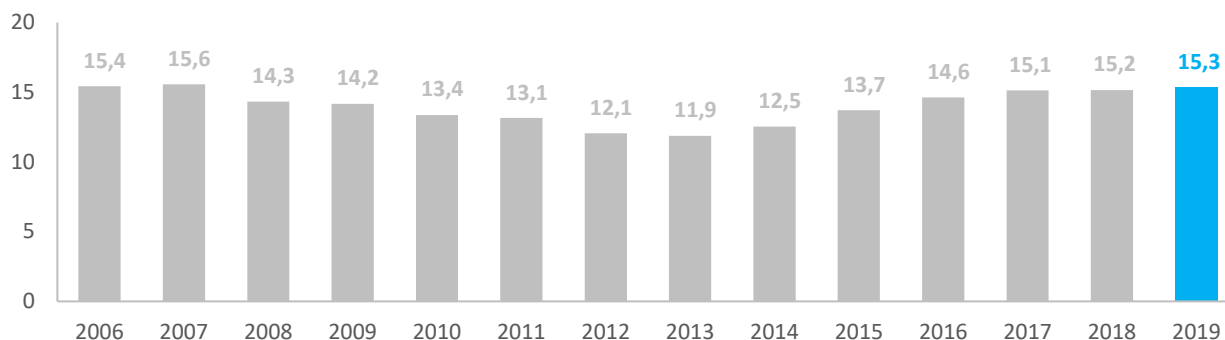
Hlavní závěry:

- Evropský automobilový trh stále roste, v roce 2019 bylo v EU registrováno nejvíce osobních aut od roku 2007.
- Dlouhodobé snižování průměrných emisí CO<sub>2</sub> u osobních aut se zastavilo, v roce 2018 dokonce průměrné emise vzrostly.
- V letošním roce musí automobilky dodávající do EU v průměru snížit emise CO<sub>2</sub> na 1 auto o 21 % proti roku 2018 (např. Škoda Auto o 20 %, Hyundai o 24 %).
- Pokud se jim to nepodaří, budou následovat obří pokuty – v případě, že by prodávaly stejné portfolio modelů (se stejnými emisemi CO<sub>2</sub>) jako v roce 2018, tak by celková výše hypotetických pokut dosáhla 36 mld. eur.
- Většinu automobilek by to stálo značnou část jejich ročního zisku (a některé i více – např. Škodu Auto 110 % provozního zisku, Hyundai 117 % celosvětového čistého zisku).
- Variantou je zdražení vozů – hypotetická pokuta na jedno auto dosahuje v průměru 70 tis. Kč. Aby například Škoda Auto pokryla náklady na pokuty, musela by zdražit jedno auto v průměru o 56 tis. Kč. Hyundai o 70 tis. Kč.
- Automobilky se budou chtít pokutám vyhnout – budou do své nabídky zařazovat vozy s nižšími emisemi a vozy na alternativní pohony.
- Dle zaměření a velikosti investic automobilek zvítězí elektromobilita.
- V ČR jsou nástupem elektromobility ohroženi zejména dodavatelé dílů pro motor a hnací ústrojí, kteří se na celkovém počtu dodavatelských firem automobilového průmyslu ČR podílejí zhruba 19 % (cca 170 firem) a na celkovém obratu přibližně 18 % – jejich souhrnný obrat dosahuje 237 mld. Kč ročně.

## Evropský trh roste, regulační mračna na obzoru

Evropskému automobilovému trhu, kam převážně dodávají tuzemští výrobci automobilů a dílů, se přes varovné zprávy z různých stran stále daří. Registrace nových osobních aut v EU za celý rok 2019 meziročně posílily o 1,2 % na 15,3 milionu vozů. Jednalo se o nejvyšší hodnotu registrací od roku 2007.

### Registrace nových osobních aut v EU (v milionech kusů)



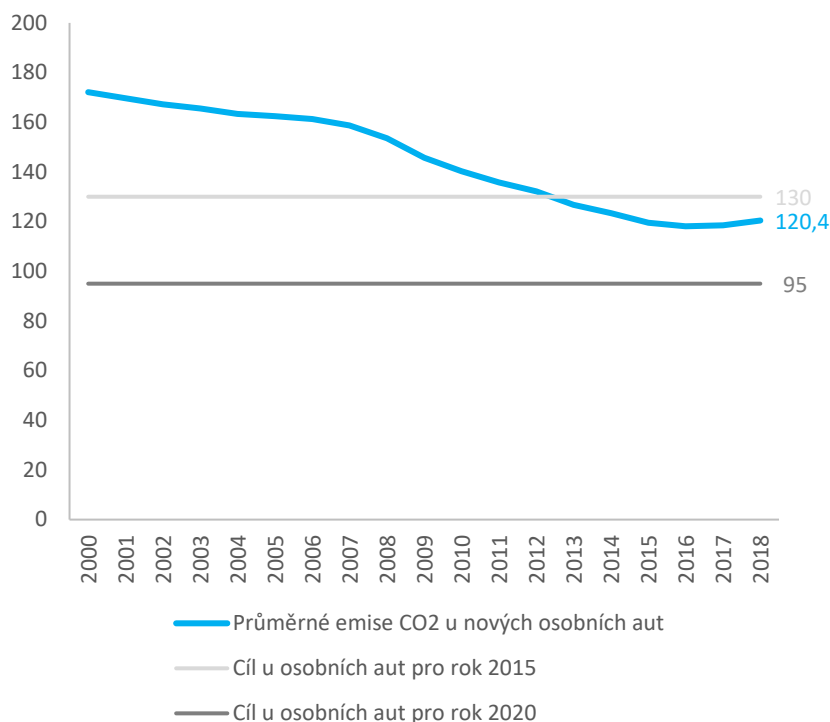
Zdroj: ACEA

Přesto výrobce osobních aut v EU čeká v příštích letech náročné období. Kondici sektoru ovlivní jistě to, jak budou firmy v EU ochotny investovat a spotřebitelé utrácet za nové vozy. Ovšem ještě důležitější bude, jak se automobilkám podaří rozjet prodeje aut na alternativní pohony (na elektřinu – a to nejdříve zejména hybridní vozy a vzápětí i čisté elektromobily; případně vozy na zemní plyn).

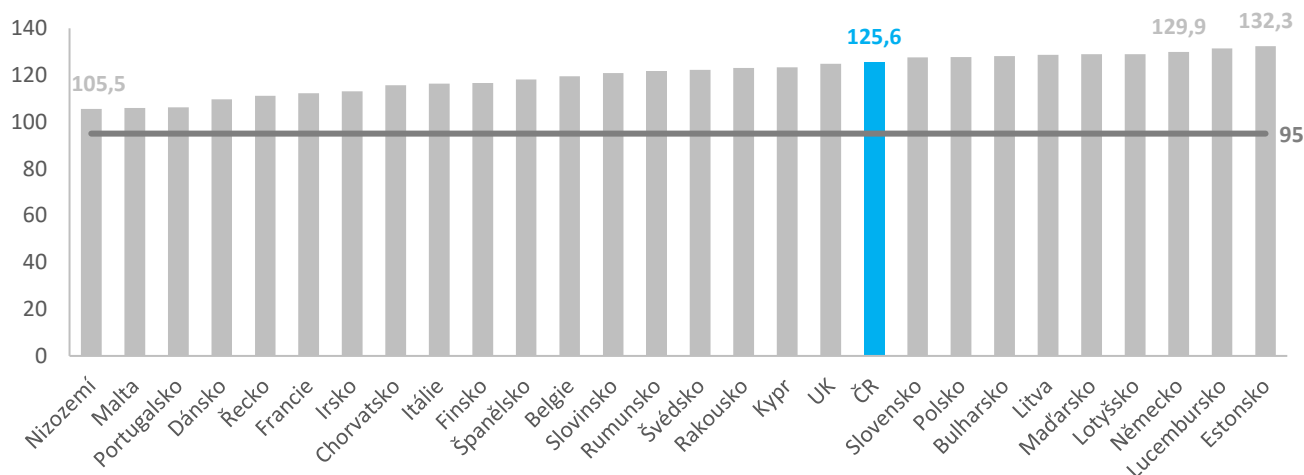
## Dlouhodobé snižování emisí u aut se zastavilo, přísné limity přitom začínají platit už letos

Už od letošního roku budou muset finální výrobci aut v EU začít splňovat přísný limit na vypouštění oxidu uhličitého. Příslušné nařízení EU ([2019/631](#)) obecně říká, že výrobci aut budou muset dodávat na evropský trh nová osobní auta, jejichž průměrné emise nepřesáhnou limit 95 g vypouštěného CO<sub>2</sub> na kilometr (u lehkých užitkových vozidel platí limit 147 g CO<sub>2</sub>/km). Každý výrobce bude muset tento limit plnit v roce 2020 již u 95 % svých prodaných osobních vozů. V roce 2021 pak už u celé své prodané flotily, navíc se tento cíl přepočítá podle nové, přísnější metodiky měření emisí (tzv. WLTP na místo starší tzv. NEDC). Nová metodika měří emise a spotřebu vozů v reálném provozu. Celá regulace je ve skutečnosti ještě složitější. Zohledňuje se hmotnost vozidel (95 g platí pro auto s hmotností 1 380 kg, přepočít pro lehčí a těžší vozy → každá automobilka bude mít ve skutečnosti vlastní cíl), úlevy jsou za ekologické inovace na vozech (např. systémy stop-start nebo solární panely ve střešním okně), menší značky si mohou nechat schválit individuální plán plnění cíle. Navíc každé prodané auto s emisemi CO<sub>2</sub> pod 50 g/km (zařadit sem lze auta na vodíkový pohon, čisté elektromobily či hybridy do zásuvky) se bude v roce 2020 počítat do limitu jako dvě, o rok později jako 1,66 auta a v roce 2022 jako 1,33 prodaného vozu.

Snižovat emise CO<sub>2</sub> u nových aut se automobilkám dlouhá léta dařilo, v posledních dvou letech však nastal obrát. Může za to jednak snaha prodejců prodat klientům na poslední chvíli vozy s vyššími emisemi (a tedy i zpravidla vyšším výkonem), jednak odklon zákazníků od naftových motorů (které mají mírně nižší emise CO<sub>2</sub> než spalování benzínu) po aféře Dieselgate a především to, že se zákazníci po celé Evropě zhlédli ve velkých, silných (a tedy více emisně náročných) sportovních užitkových vozech.

Průměrné emise CO<sub>2</sub> v EU u nově registrovaných osobních aut (g CO<sub>2</sub>/km)

Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí

Průměrné emise CO<sub>2</sub> u nových osobních aut registrovaných v EU podle zemí v roce 2018 (g CO<sub>2</sub>/km)

Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí, ACEA

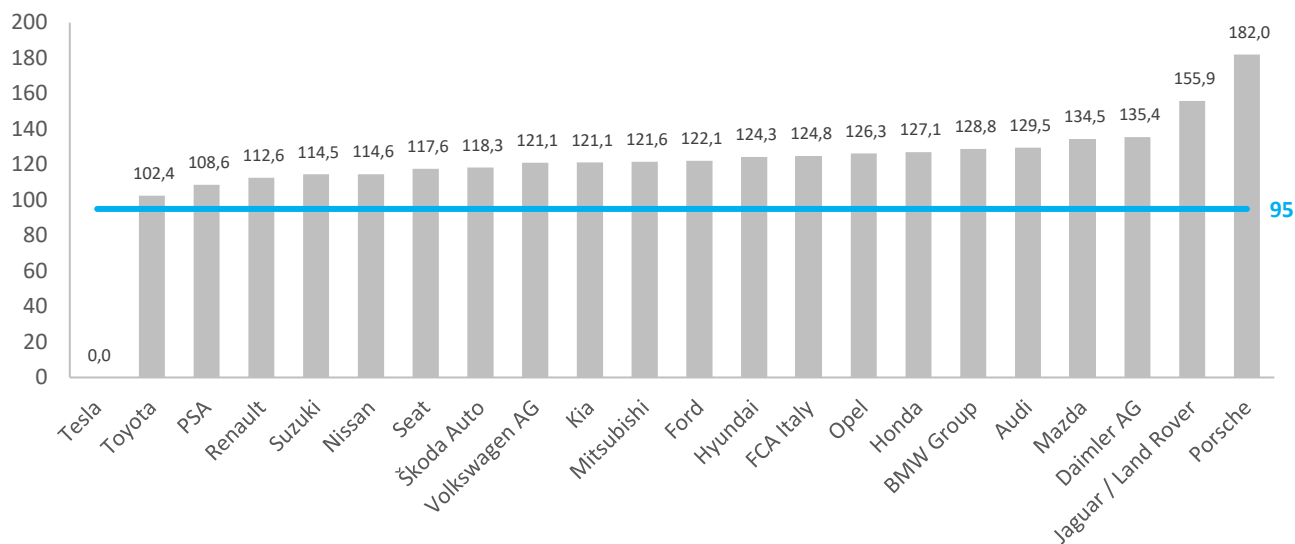
## Pokuty mohou automobilky připravit o velkou část zisků, nebo zdražit auta až o 70 tisíc

A co se stane, pokud by se automobilkám nepodařilo přísný emisní limit splnit? Nařízení počítá s obřími pokutami – automobilka bude platit pokutu 95 eur (necelých 2 500 Kč) za každý gram navíc u každého prodaného vozu v daném roce. Pokud by automobilky prodávaly stejné portfolio modelů (se stejnými průměrnými emisemi CO<sub>2</sub>), jako v roce 2018, tak by v roce 2020 dosáhla celková výše pokut 36 mld. eur.<sup>1</sup> A většinu automobilek by to stálo značnou část jejich ročního zisku

<sup>1</sup> Jedná se o hypotetický výpočet: Jde o hrubé emise, kde nejsou zahrnuty úlevy za ekologické inovace, není zohledněna hmotnost vozidel ani zvýhodnění výpočtu u vozů s emisemi pod 50 g CO<sub>2</sub>/km, ani fakt, že v roce 2020 musí automobilky splňovat limity z 95 %. Pro všechny automobilky se bere cíl 95 g CO<sub>2</sub> / km.

(a některé i více). Variantou je i zdražení vozů – hypotetická pokuta na jedno auto dosahuje u sledovaných značek v průměru 70 tis. Kč. Automobilky se budou chtít samozřejmě pokutám vyhnout. Budou do své nabídky zařazovat vozy s nižšími emisemi a vozy na alternativní pohony. Přesto až průběh letošního roku ukáže, jak se s novou regulační (a i finanční) výzvou dokážou poprat.

### Průměrné emise CO<sub>2</sub> u nových osobních aut registrovaných v EU podle výrobců v roce 2018 (g CO<sub>2</sub>/km)

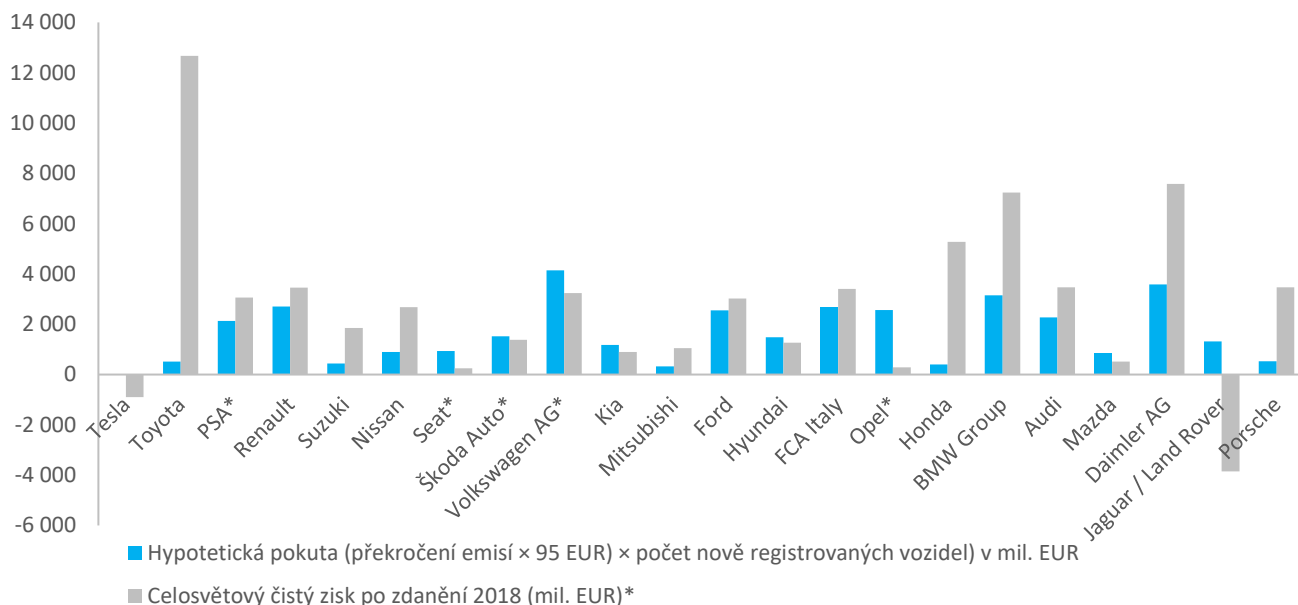


Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí, ACEA

Pozn. Průměrné emise CO<sub>2</sub> jsou měřeny metodou NEDC, pokud pro daný model nejsou k dispozici, tak metodou WLTP. Jedná se o hrubé emise, kde nejsou zahrnuty úlevy za ekologické inovace, není zohledněna hmotnost vozidel ani zvýhodnění výpočtu u vozů s emisemi pod 50 g CO<sub>2</sub>/km, ani fakt, že v roce 2020 musí automobilky splňovat limity z 95 %. Pro všechny automobilky se bere cíl 95 g CO<sub>2</sub> / km.

Značky ve skupinách: BMW Group (BMW, Rolls Royce), Daimler AG (Daimler, Mercedes), FCA Italy (Alfa Romeo, Chrysler, Fiat), Renault (Renault, Dacia), Peugeot (Peugeot, Citroen, PSA AUTOMOBILES SA)

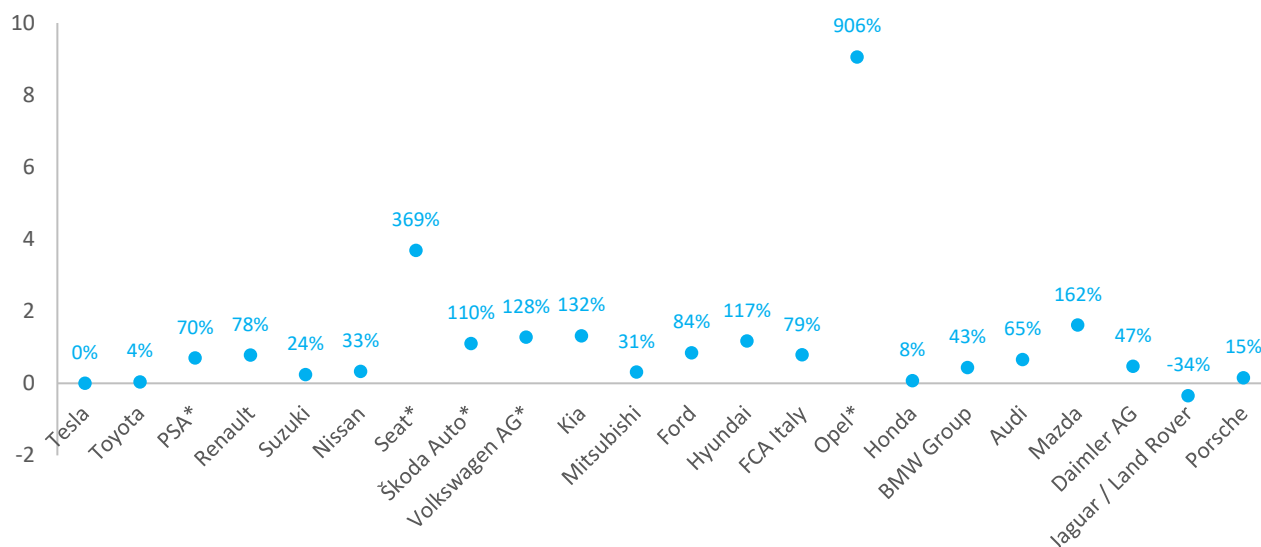
### Výše hypotetické pokuty a celosvětový zisk dané společnosti



Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí, ACEA; \* u společností označených hvězdičkou se jedná o provozní zisk

Pozn. Průměrné emise CO<sub>2</sub> jsou měřeny metodou NEDC, pokud pro daný model nejsou k dispozici, tak metodou WLTP. Jedná se o hrubé emise, kde nejsou zahrnuty úlevy za ekologické inovace, není zohledněna hmotnost vozidel ani zvýhodnění výpočtu u vozů s emisemi pod 50 g CO<sub>2</sub>/km, ani fakt, že v roce 2020 musí automobilky splňovat limity z 95 %. Pro všechny automobilky se bere cíl 95 g CO<sub>2</sub> / km.

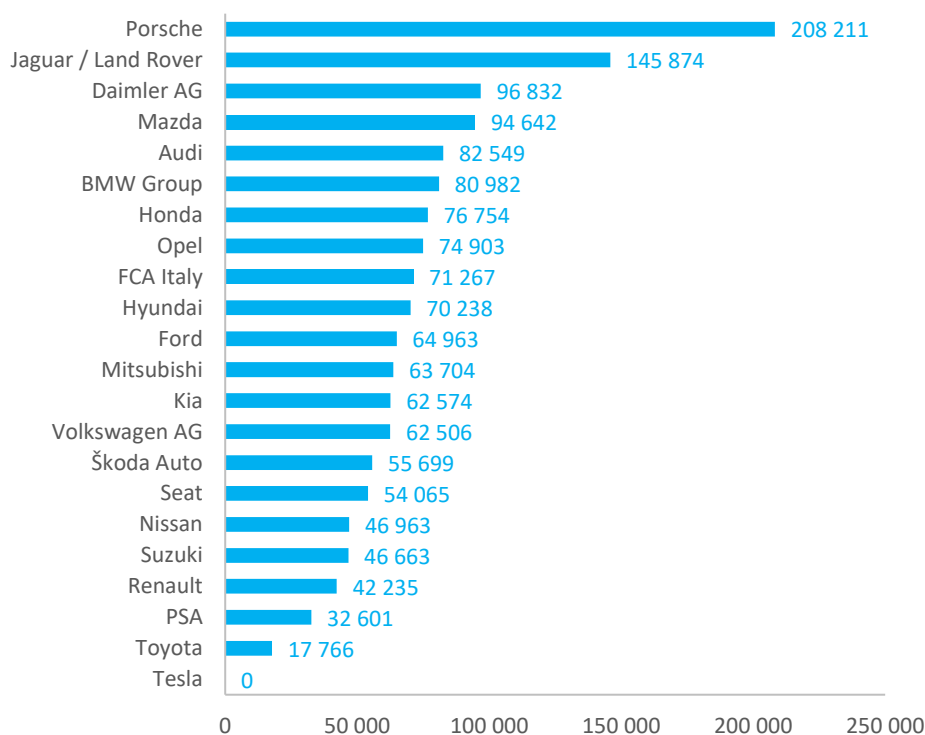
## Podíl hypotetické pokuty a celosvětového zisku dané společnosti



Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí, ACEA; \* u společností označených hvězdičkou se jedná o provozní zisk

Pozn. Průměrné emise CO<sub>2</sub> jsou měřeny metodou NEDC, pokud pro daný model nejsou k dispozici, tak metodou WLTP. Jedná se o hrubé emise, kde nejsou zahrnuty úlevy za ekologické inovace, není zohledněna hmotnost vozidel ani zvýhodnění výpočtu u vozů s emisemi pod 50 g CO<sub>2</sub>/km, ani fakt, že v roce 2020 musí automobilky splňovat limity z 95 %. Pro všechny automobilky se bere cíl 95 g CO<sub>2</sub> / km.

## Hypotetická pokuta na 1 auto dle značky v Kč



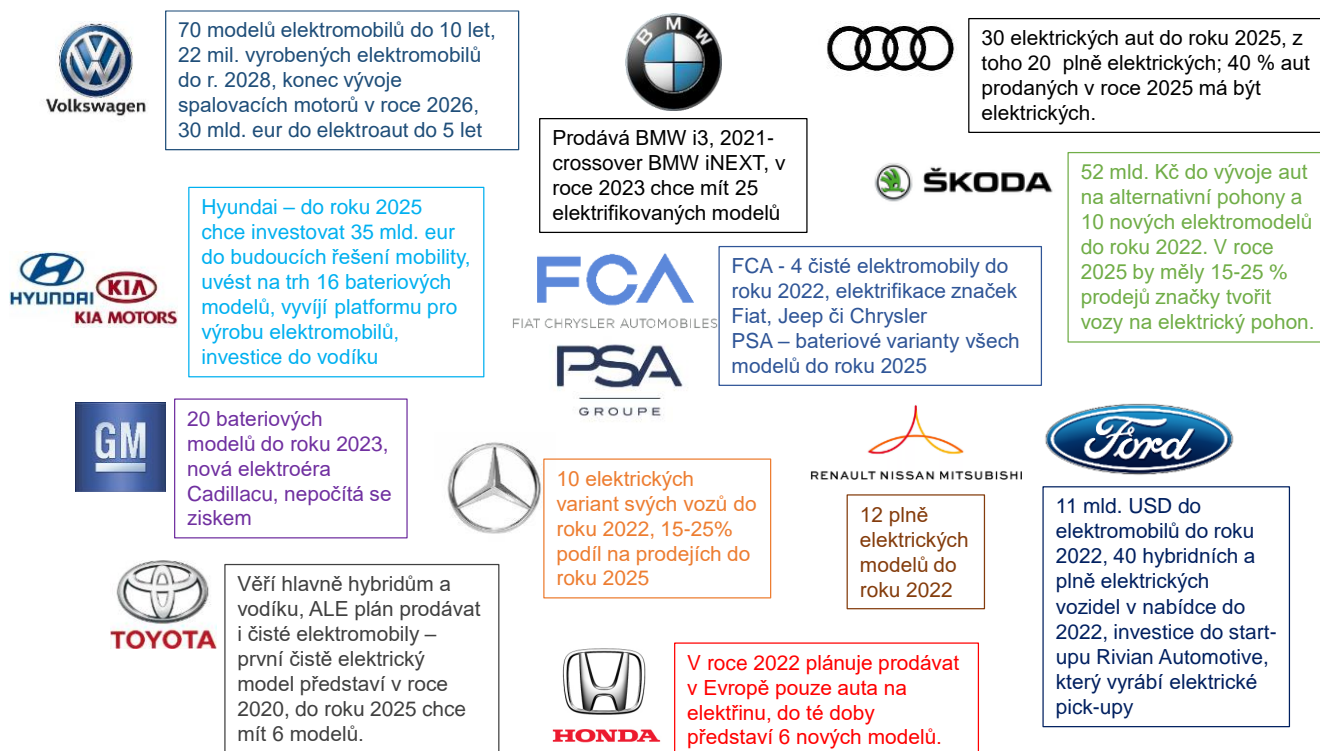
Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí, ACEA; při kurzu 25,2 CZK/EUR

Pozn. Průměrné emise CO<sub>2</sub> jsou měřeny metodou NEDC, pokud pro daný model nejsou k dispozici, tak metodou WLTP. Jedná se o hrubé emise, kde nejsou zahrnuty úlevy za ekologické inovace, není zohledněna hmotnost vozidel ani zvýhodnění výpočtu u vozů s emisemi pod 50 g CO<sub>2</sub>/km, ani fakt, že v roce 2020 musí automobilky splňovat limity z 95 %. Pro všechny automobilky se bere cíl 95 g CO<sub>2</sub> / km.

## Elektromobilita vítězí

Jaký lze čekat vývoj do budoucna? Dále zlepšovat motory a konstrukční vlastnosti vozidel či snižovat hmotnost už tak rychle jako dosud nelze. Automobilky se tedy budou muset vydat směrem alternativních pohonů. I proto všichni velcí světoví výrobci osobních aut investují obří finanční prostředky do vývoje a produkce zejména hybridních a čistě elektrických vozů.

### Plány světových automobilek na elektrickou budoucnost



Zdroj: Vlastní zpracování

## Přechod na elektromobilitu české firmy zvládnou

Rychlý přechod výroby a prodeje osobních aut na elektrický pohon bude mít dopad na český automobilový průmysl. A to nejen na konečné výrobce osobních vozidel působící v ČR, ale rovněž na dodavatele automobilových dílů. A to zejména na výrobce dílů, jež jsou součástí motorů a hnacího ústrojí vozidel. Tyto díly totiž v osobních vozech u elektromobilů nahradí elektromotor a baterie, které v současné době automobilky nakupují převážně od asijských výrobců. Na druhou stranu ostatní díly jsou v elektromobilech obdobné jako ve vozech na spalovací pohon, a tudíž výrobce těchto dílů se přechod na elektromobilitu tak výrazně nedotkne (i když i oni se budou muset přizpůsobit novým požadavkům svých odběratelů).

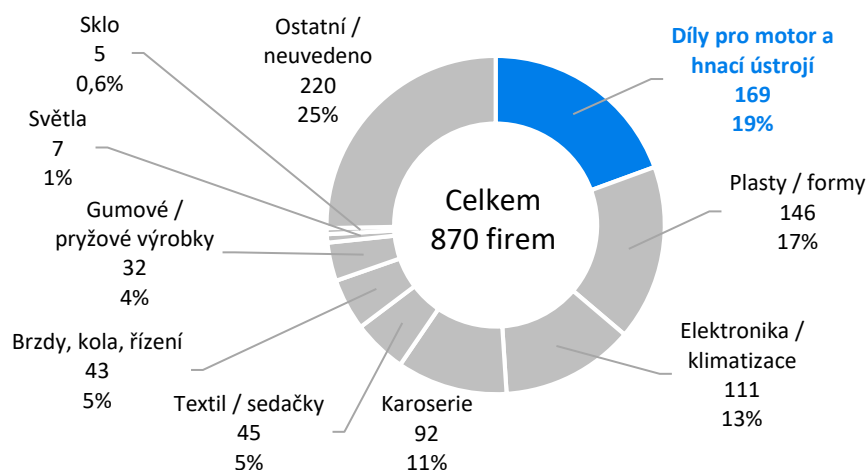
V sektorové databázi dodavatelů české Agentury pro podporu podnikání a investic (CzechInvest) bylo na začátku ledna 2020 registrováno 870 dodavatelů automobilového průmyslu,<sup>2</sup> jež působí v ČR. Jejich celkový obrat za rok 2018 dosáhl 1 358 mld. Kč. Z analýzy těchto firem vyplývá, že **dodavatelé dílů pro motor a hnací ústrojí se na celkovém počtu dodavatelských firem automobilového průmyslu v ČR podílejí zhruba 19 % (169 firem) a na celkovém obratu přibližně 18 % – jejich souhrnný obrat dosahuje 237 mld. Kč ročně.** K tomu je však třeba dodat:

<sup>2</sup> Do výpočtu nebyly zahrnuty následující společnosti z databáze, jež buď nejsou „typickými“ dodavateli či se zaměřují na výrobu konečných vozidel: Unipetrol, Iveco Czech Republic, Zetor Tractors, SOR Libchavy, Tatra, Tatra Defence Vehicle, Jawa Moto, ABB, Advanced World Transport, AGN Systems, Alteg Bohemia, Clever Soft, EmotionBikes, Foxconn CZ, Highfive Sorting, MVmotors, Olife Energy Net, Ondřejovická strojírna, TEDOM, Titgemeyer Tools & Automation.



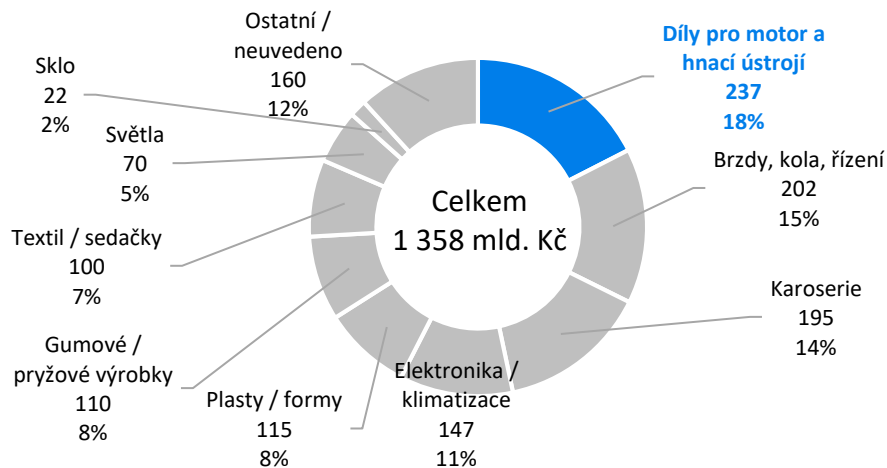
- Portfolio výrobků dodavatelských firem je obvykle širší, netýká se např. v případě dílů pro motory a hnací ústrojí jen těchto dílů, ale mnohdy zahrnuje i díly pro další části vozu. A tedy ani celý výše uvedený obrat nepřipadá na díly pro motory a hnací ústrojí.
- Na druhou stranu i u některých firem zabývajících se převážně jinými díly než pro motory může část produkce směřovat do motorů a hnacích ústrojí. Příkladem mohou být:
  - ~ Lisovny plastů, které dělají např. plasty pro interiéry, ale zároveň pro motory;
  - ~ Kovové díly, odlitky, šrouby apod. – mohou jít jak do motoru, tak i do podvozků, brzd, karoserií,...;
  - ~ Chlazení se využívá jak pro motory, tak pro interiéry (klimatizace);
  - ~ Pryže, těsnění lze využít jak v motoru, tak např. ve dveřích aut;
  - ~ Obdobně v případě kabelů, hadic, elektroniky, atd.
- Výrobní program firem (strojírenských, plastikařských, elektronických či pryžových) je v mnoha případech flexibilní a umožňuje poměrně rychle přejít z výroby dílů pro motory na díly pro jiné části vozu.
- Řada dodavatelů se již dnes na nástup elektromobility připravuje a investuje do vývoje součástek pro elektrická auta.
- Část produkce dodavatelů z databáze jde zpravidla i mimo automobilový průmysl.
- Nástup elektromobility nebude pro výrobce dílů pro motory a hnací ústrojí znamenat automaticky ztrátu zakázek – i nadále se budou vyrábět a prodávat vozy na (modernizované) spalovací motory.

#### Struktura dodavatelů automobilového průmyslu v ČR – odhad počtu firem



Zdroj: CzechInvest - Databáze dodavatelů automobilového průmyslu, leden 2020, vlastní průzkum z internetových stránek společností. Pozn. Nezahnutý následující společnosti z databáze - Unipe-trol, Iveco Czech Republic, Zetor Tractors, SOR Libchavy, Tatra, Tatra Defence Vehicle, Jawa Moto, ABB, Advanced World Transport, AGN Systems, Alteg Bohemia, Clever Soft, EmotionBikes, Foxconn CZ, Highfive Sorting, MVmotors, Olife Energy Net, Ondřejovická strojírna, TEDOM, Titgemeyer Tools & Automation.

## Struktura dodavatelů automobilového průmyslu v ČR – odhad ročního celkového obrátu (v mld. Kč)



Zdroj: CzechInvest - Databáze dodavatelů automobilového průmyslu, leden 2020, vlastní průzkum z internetových stránek společností. Pozn. Nezahrnutý následující společnosti z databáze - Unipe-trol, Iveco Czech Republic, Zetor Tractors, SOR Libchavy, Tatra, Tatra Defence Vehicle, Jawa Moto, ABB, Advanced World Transport, AGN Systems, Alteg Bohemia, Clever Soft, EmotionBikes, Foxconn CZ, Highfive Sorting, MVmotors, Olife Energy Net, Ondřejovická strojírna, TEDOM, Titgemeyer Tools & Automation.

## Kontakty

### Odbor Ekonomické a strategické analýzy

[investicnicentrum.cz](http://investicnicentrum.cz)

Hlavní ekonom	David Navrátil	+420/956 765 439	dnavratil@csas.cz
Makroekonomický tým: ČR, makroekonomická prognóza ČR a bankovní sektor	Jiří Polanský Michal Skořepa	+420/956 765 192 +420/956 765 172	jpolansky@csas.cz mskorepa@csas.cz
Akciový tým: Head, Utilities, F&B, O2 CR, Pegas Světové trhy	Petr Bártek Jan Šafranek	+420/956 765 227 +420/956 765 218	pbartek@csas.cz jsafranek@csas.cz
EU Office a sektorové analýzy:	Tomáš Kozelský Tereza Hrtúsová Radek Novák	+420/956 718 013 +420/956 718 012 +420/956 718 015	tkozelsky@csas.cz thrtusova@csas.cz radeknovak@csas.cz
Poradenství a strukturální analýzy	Petr Zahradník	+420/956 765 213	pzahradnik@csas.cz

### Financial Markets - Wholesale & Trading and Financial Institutions

Director Group Positioning Markets Strategist	Petr Valenta Robert Novotný Miroslav Plojhar	+420/956 765 821 +420/956 765 817 +420/956 765 520	petrvalenta@csas.cz rnovotny@csas.cz mplojhar@csas.cz
Corporate Treasury Sales & Structuring	Tomáš Píček	+420/956 765 511	tpicek@csas.cz
Institutional Fixed Income Sales Institutional Equity Sales Institutional Asset Management Trading Financial Institutions Correspondent Banking Debt Capital Markets	Ondřej Čech Michal Řízek Petr Holeček Robert Novotný Stanislav Šnajdr Jana Gabrielová Tomáš Černý	+420/956 765 577 +420/956 765 537 +420/956 765 453 +420/956 765 817 +420/956 765 105 +420/956 765 346 +420/956 765 205	oceph@csas.cz mřízek@csas.cz pholecek@csas.cz rnovotny@csas.cz ssnajdr@csas.cz jgabrielova@csas.cz tcerny@csas.cz

### Financování a poradenství

Ředitel	Jan Seger	+420/956 714 130	jseger@csas.cz
Syndikované a klubové financování	Zbyněk Pěla	+420/956 765 963	zpela@csas.cz
Akviziční financování	Aleš Kratochvíl	+420/956 765 860	akratochvil@csas.cz
Corporate finance Projektové a exportní financování	Antonín Piskáček Lenka Tomanová	+420/956 765 810 +420/956 714 020	apiskacek@csas.cz ltomanova@csas.cz

### Erste Group Research

Head of Group Research	Friedrich Mostböck	+43 501 00 119 02	friedrich.mostboeck@erstegroup.com
Head of CEE Equities	Henning Esskuchen	+43 501 00 196 34	henning.esskuchen@erstegroup.com
akcie – sektor průmysl	Christoph Schultes	+43 501 00 115 23	christoph.schultes@erstegroup.com
akcie – realitní sektor	Martina Valenta	+43 501 00 11 913	martina.valenta@erstegroup.com
akcie – sektor telekomunikace	Maria Veronika Sutedja	+43 501 00 17 905	mariaveronika.sutedja@erstegroup.com
akcie – sektor farmacie	Vladimíra Urbánková	+43 501 00 17 343	vladimira.urbankova@erstegroup.com
akcie – sektor IT	Daniel Lion	+43 501 00 174 20	daniel.lion@erstegroup.com
akcie – sektor pojišťovnictví a bankovníctví	Thomas Unger	+43 501 00 173 44	thomas.unger@erstegroup.com
Head of Major Markets & Credit	Gudrun Egger	+43 501 00 119 09	gudrun.egger@erstegroup.com
Head of CEE Macro / Fixed Income Research	Juraj Kotian	+43 501 00 173 57	juraj.kotian@erstegroup.com

Důležitá upozornění (tzv. „disclaimer“), včetně případného konfliktu zájmů, dle Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/958, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 596/2014, pokud jde o regulační technické normy, kterými se stanoví technická opatření pro objektivní předkládání investičních doporučení nebo jiných informací doporučujících či navrhujících investiční strategii a pro uveřejňování konkrétních zájmů nebo upozorňování na střety zájmů, jsou k dispozici na webových stránkách tvůrce tohoto dokumentu – odboru Ekonomických a strategických analýz České spořitelny. Přímý odkaz na dokument s důležitými upozorněními naleznete zde: <http://www.investicnicentrum.cz/analyzypozorneni>. Historie vydaných investičních doporučení je k dispozici v Měsíčních strategiích, které jsou dostupné na webové adrese: [www.investicnicentrum.cz](http://www.investicnicentrum.cz).

Tvůrcem dokumentu je Česká spořitelna, Sídlo: Praha 4, Olbrachtova 1929/62, 140 00