

Trh nákladních automobilů v ČR

Pohled na celkový trh nákladních automobilů v ČR je od roku 2003 velmi příznivý, neboť vykazuje trvalý nárůst. Při detailnějším pohledu však zjistíme značné rozdíly. Nákladní automobily dělíme na tři základní skupiny: - kategorie N1 - vozidla nepřevyšující 3,5 t (lehká užitková vozidla); - kategorie N2 - vozidla nad 3,5 t do 12 t včetně (střední nákladní automobily); - kategorie N3 - vozidla převyšující 12 t (těžké nákladní automobily).



Ing. Pavel Tunkl

O trhu lehkých užitkových automobilů (N1) můžeme říci, že je od konce roku 2003 značně deformován. Hlavní příčinu lze jednoznačně spatřovat v tehdejšímu zrušení možnosti odpočtu DPH u speciálních osobních automobilů - montážních, umožňujících variantně též přepravu nákladů (obvykle využitím posuvné přepážky). Po změně daňových předpisů postupně stoupá poptávka právě po vozidlech kategorie N1. Oproti osobním montážním automobilům je zde zásadní rozdíl - pro zařazení do kategorie N1 je nutné splnit základní podmínku mezinárodních předpisů - hmotnost nákladu musí přesahovat hmotnost posádky. Druhá podmínka pro vozidla určená na přepravu nákladů je již pouze národní (daná českými předpisy) a je to pevná přepážka oddělující prostor posádky od nákladu. První, hmotnostní podmínka vedla výrobce k tomu, že při výrobě ve druhém stupni většinou snižovali obsaditelnost vozidla, což mimo jiné vyžadovalo trvalé zrušení odpovídajících kotevních míst sedadel a úchytných bezpečnostních pásů. To však znamená, že vozidlo již nelze přestavět zpět na osobní a do ukončení své životnosti bude provozováno jako nákladní automobil.

Protože ČR ani po vstupu do EU nereagovala na vyrovnávání podmínek pro naše podnikatele při pořízení OA s podmínkami platnými v jiných zemích unie (možnost odpočtu DPH), požadavek na lehká užitková vozidla neustále rostl. Z přehledu registrovaných vozidel této kategorie je zřejmé, že rozšiřování podnikatelského vozového parku vozidel do 3,5 t se odvíjelo výhradně v segmentu LUV. Počet registrovaných firemních OA od roku 2004 prakticky stagnuje. Poměr firemních OA a LUV

v roce 2004 byl 2:1, v roce 2007 již 1:1 a za první 4 měsíce letošního roku již bylo registrováno o 7 % více LUV než firemních OA.

Tento nepřírozený vývoj je dán jednoznačně neodpovídající fiskální politikou v ČR. Snad jediné pozitivum lze spatřovat v tom, že průměrné stáří vozidel kategorie N1 registrovaných v ČR k 31. 12. 2007 bylo neuvěřitelných 7,23 roku. (Pro porovnání - průměrné stáří OA k témuž datu bylo 13,93 roku.)

Prodej tzv. středních nákladních automobilů (N2) lze oproti tomu považovat za zcela nedostačující. Pokud vyjdeme ze statistiky registrací ke konci roku 2007, pak vozidla kat. N2 (všechna včetně speciálních) dosahují průměrného - též neuvěřitelného a vysokého - stáří 18,26 roku. U vozidel určených výhradně na přepravu zboží a nákladů (cca 2/3 celkového počtu) je průměrný věk 17,1 roku. Obměna v tomto segmentu je velmi nízká (kolem 3 % ročně), což má značný dopad na zatěžování životního prostředí zejména vysokými emisemi nebezpečných a zdraví škodlivých látek do ovzduší při provozu těchto vozidel. Velká část je jich používána při rozvázkové službě a zásobování měst a obytných území, přičemž průměrné vozidlo nesplňuje ani emisní limit na úrovni Euro I (v současnosti platí již Euro IV). Počet všech registrovaných vozidel kat. N2 je přibližně stejný jako v kat. N3, ale poměr nově registrovaných je pouze 1:3. Tento nepříznivý trend je dlouhodobě stálý. Pokud chceme znát blíže obnovu středních nákladních automobilů, pak trh se též dlouhodobě pohybuje ve složení: 15 - 20 % vozidla do 6 t, 20

- 25 % vozidla 6 - 7,5 t, 55 - 60 % vozidla do 12 t. Polovinu všech registrovaných nákladních automobilů kategorie N2 pořád ještě tvoří zn. Avia s průměrným stářím 20 let. Otázkou zůstává, zda jsou vůbec v daném počtu v provozu a zda přístup STK a SME je vůči všem provozovatelům stejný.

Pouze trh nákladních automobilů nad 12 t (N3) lze považovat za standardní, a to jak z hlediska celkové obměny, tak skladby vozidel. Postupně rostoucí počet registrovaných vozidel odpovídá růstu výroby v ČR a následným požadavkům na zajištění silniční přepravy materiálů a hotových výrobků. Pro základní orientaci opět pár statistických údajů: Průměrné stáří všech v ČR registrovaných vozidel kat. N3 - 13,2 roku sice také není optimální, ale detailnější pohled je možná příznivější - asi 65 % tvoří nákladní automobily s průměrným stářím 12,3 roku, cca 20 % tahače návěsů s průměrem 10,1 roku a 15 % jsou speciální vozidla s 24,7 roku. V silniční nákladní dopravě zajišťují velký objem přepravy právě návěsově soupravy. Zde je skladba z hlediska stáří již dlouhodobě příznivá. Bylo to dáno dvěma faktory. Před vstupem do EU, kdy silniční nákladní doprava nebyla plně liberalizovaná, byla v rámci povolení pro mezinárodní dopravu zboží zvýhodňována „zelená“ a „superzelená“ vozidla (dáno stupněm emisí škodlivin), což vedlo dopravce k rychlejší obměně vozového parku. Další důležitý požadavek byl dán později podmínkami výrobců, kteří požadovali po dopravcích zajišťujících pravidelné dodávky materiálu pro výrobu systémů řízení. To samozřejmě mimo jiné znamenalo nasazení nejmodernější a nejkvalitnější techniky, což opět zrychlilo obnovu vozidel. Tomu také odpovídá trh v tomto segmentu. Již dlouhodobě tvoří tahače návěsů cca 2/3 nových vozidel kategorie N3 registrovaných v ČR. Celková obnova v této kategorii překročila v roce 2007 spodní optimální hranici 8 % (za optimální se považuje roční obnova na úrovni 8 - 10 % všech registrovaných vozidel).



Freight Vehicle Market in CR

Při hodnocení trhu užitkových automobilů z pohledu dovozu je nutné alespoň kategorii N1 sledovat samostatně. Z celkového počtu nově registrovaných lehkých užitkových aut tvoří 25 % zn. Škoda, 74 % členské značky SDA a 1 % ostatní. Segmenty N2 a N3 již můžeme hodnotit společně - členové SDA dovážejí cca 95 % vozidel, zbývajících 5 % zajišťují domácí výrobci Avia a Tatra. Na konečném provedení vozidel se však domácí výrobci podílejí ve značné míře. Z dovážených vozů je totiž cca 50 % podvozků, které jsou pak v druhém nebo více stupních dovybavovány v ČR. Vznikla tak zde silná skupina výrobců kvalitních nástaveb, kteří jsou schopni splnit jakýkoli požadavek dopravců včetně speciálních nástaveb pro předem určenou přepravu zboží či materiálu. Mnohé z těchto nástaveb můžeme také vidět na Autotecu v Brně.

Doposud byly uváděny stručné přehledy a hodnocení trhu nových vozidel registrovaných v ČR. Samozřejmě také trh užitkových vozidel je ovlivňován dovozem ojetých automobilů, ikdyž zdaleka

The view of the overall freight vehicle market in the Czech Republic has been very positive since 2003, as it has shown continuous growth. If we look at the market in more detail, however, we can see considerable differences. Freight vehicles are divided into three basic groups: category N1 – vehicles not exceeding 3.5 t (light commercial vehicles); category N2 – vehicles exceeding 3.5 t but not exceeding 12 t (medium-weight freight vehicles); category N3 – vehicles exceeding 12 t (heavy freight vehicles).

The market of light freight vehicles (N1) can be described as substantially deformed since the end of 2003. The main reason can be clearly seen in the decision to cancel a possibility to deduct VAT in case of purchase of special passenger vehicles: assembly vehicles alternatively allowing transport of goods (usually by means of an adjustable partition). After the tax regulations amendment, the

demand for vehicles of category N1 has been increasing gradually. Compared to passenger assembly vehicles, there is a basic difference: to be classified as category N1, a vehicle has to fulfil the basic condition defined by international regulations, i.e. the weight of the load must be higher than the weight of the crew. The second condition applicable to vehicle designated for carriage of goods is set on the national level (Czech regulations): a fixed partition separating the crew area from the load. The first, weight condition forced manufacturers to reduce the number of crew seats in the second production stage, which among other things required permanent removal of corresponding anchorage points of seats and safety belt anchoring. It means the vehicle cannot be converted into a passenger car any more and it will be operated as a freight vehicle throughout its operating life.

As CR has not reacted to levelling of conditions applicable to acquirement of company passenger cars with conditions applicable in other member states (a possibility to deduct VAT) even after the Czech Republic's admission to EU, the demand for light commercial vehicles has been growing continuously. The overview of registered vehicles of this category clearly indicates that extension of corporate fleets of commercial vehicles not ex-



ne v takové míře jako u osobních aut. Celkový dovoz ojetých užitkových automobilů se pohybuje na úrovni cca 20 % nových (u osobních automobilů je to 160 %). Také skladba z hlediska stáří je výrazně jiná. Dovážená ojetá užitková vozidla slouží k podnikání, takže např. u kategorie N3 je 77 % mladších pěti let a jen 7 % je starší než 10 let. (Pro porovnání - dovážené ojeté OA do 5 let tvoří 23,5 %, nad 10 let pak 30 %.)

Závěrem stručné konstatování - je potěšitelné, že zejména u užitkových vozidel kategorie N3, která nesou hlavní zátěž stále rostoucí silniční nákladní dopravy, dosáhla roční obměna optimálních 8 % z celkového počtu registrovaných, a že jsou tak do provozu uváděna moderní vozidla zajišťující vysoký standard aktivní a pasivní bezpečnosti, a ochrany životního prostředí (např. emise již na úrovni Euro V). ■

Ing. Pavel Tunkl
tajemník Svazu dovozců automobilů
Foto: Archiv a MŠ

**expresní
balíková
služba**

- jednička na českém trhu expresních balíkových služeb
- celostátní i mezinárodní přeprava balíků pro firmy a podnikatele
- 13 regionálních dep, 700 vozidel dodávkového typu
- standardní doručení v ČR do následujícího pracovního dne

Zkracujeme vzdálenosti...



ceeding 3.5 t happened exclusively in the segment of light commercial vehicles. The number of registered company passenger cars has virtually stagnated since 2004. In 2004 the ratio between company passenger cars and light commercial vehicles was 2:1, it reached 1:1 in 2007 and in the first 4 months of this year the number of registered light commercial vehicles was by 7% higher than company passenger cars.

This unnatural development has been obviously caused by the inadequate fiscal policy in CR. The only positive thing can be seen in the fact that the average age of vehicles of category N1 registered in CR as at 31 December 2007 was incredible 7.23 years. (For comparison: the average age of passenger cars as of the same date was 13.93 years.)

In comparison with that, sales of medium-weight freight vehicles (N2) can be considered as quite unsatisfactory. If we base calculations on the registration statistics as at the end of 2007, then vehicles of category N2 (including special vehicles) reach the average – similarly incredible – high age of 18.26 years. In case of vehicles to be used exclusively for carriage of goods and load (about 2/3 of the total number) the average age is 17.1 years. The renewal rate in this segment is very low (approx. 3 % per year), which has a considerable impact on the environment, mainly due to high emissions of dangerous and harmful substances to the air during operation of those vehicles. A big part of those vehicles is used for delivery services and supplies to cities and residential areas, while an average vehicle does not even meet the Euro I emissions limit (Euro IV is applied currently). The number of registered vehicles of category N2 is approximately the same as in case of category N3, but the proportion of newly registered vehicles is only 1:3. The negative trend has been stable on a long-term basis. Details regarding renewal of medium-weight freight vehicles show that the market has been in the long term structured as follows: 15 - 20 % vehicles not exceeding 6 t, 20 - 25 % vehicles between 6 and 7.5 t, 55 - 60 % vehicles of up to 12 t. One half of all registered freight vehicles of category N2 is still Avia trucks of the average age of 20 years. The question is whether that number of cars is actually operated and whether vehicle testing stations and emissions inspection stations treat all operators equally.

Only the market of freight vehicles exceeding 12 t (N3) can be considered as standard, both in terms of the overall renewal and structure of vehicles. The gradually growing number of registered vehicles is in line with the production growth in CR and related requirements for road transport of materials and finished products. Some basic statistical data: the average age of all vehicles of category N3 registered in CR (13.2 years) is not optimal, but a more detail view seems to be more positive: about 65 % of those vehicles are trucks having the average age of 12.3 years, about 20 % semi-trailer tractors with the average age of 10.1 years and 15 % special vehicles in average 24.7 years old. A major part of road freight transport is secured by semi-trailer combinations. And in this case the age structure has been positive in the long term. It

is caused by two factors. Before the EU admission, when road freight transport was not fully liberalised, "green" and "super green" vehicles were preferentially treated within the international freight transport permit system (based on the level of emissions of harmful substances), which forced hauliers to renew their fleets more quickly. Later another important requirement was imposed by manufacturers who requested a quality management system from hauliers securing regular supplies of production materials. That naturally meant introduction of advanced and top technology, and thus faster fleet renewal again. The market segment corresponds to that development. In the long term, semi-trailer tractors represent about 2/3 of new vehicles of category N3 registered in CR. The overall renewal rate in the category exceeded the bottom optimal limit of 8 % in 2007 (8 - 10 % of all registered vehicles is regarded as the optimal yearly renewal rate).

When evaluating the commercial vehicle market in view of import, it is necessary to consider the category N1 separately. Out of the total number of newly registered light commercial vehicles 25 % are Škoda cars, 74 % Car Importers Association (SDA) member brands and 1 % others. N2 and N3 segments can be evaluated together: SDA members import about 95 % of vehicles, the remaining 5 % are provided by local manufacturers Avia and Tatra. But local manufacturers have a bigger share in the final make of vehicles. About 50 % of imported vehicles are chassis, that are in the second or other phase finished in CR. It has led to creation of a strong group of trailer body manufacturers that are able to satisfy any haulier requirement including special bodies for transport of pre-defined goods or materials. Many of those bodies are exhibited at the Autotec fair in Brno.

We've so far mentioned brief overviews and evaluation of the market of new vehicles registered in CR. The commercial vehicle market has been naturally influenced also by import of second-hand vehicles, although not so strongly as passenger cars. The total import of second-hand commercial vehicles is about 20 % of new vehicles (it is 160 % in case of passenger cars). Also the age structure is dramatically different. Imported second-hand commercial vehicles are used for business activities, which means that for example in case of category N3 77 % of vehicles are younger than five years and only 7 % older than 10 years. (For comparison: imported second-hand passenger cars younger than 5 years represent 23.5 %, older than 10 years 30 %.)

A short statement in conclusion: it is gratifying to know that the yearly renewal rate has reached the optimal 8 % out of the total number of registered vehicles especially in case of commercial vehicles of category N3 that carry the main onus of the continuously growing road freight transport. It means modern vehicles providing a high active and passive safety standard and environmental standard (for example emissions on the level of Euro V) are put into operation. ■

*Ing. Pavel Tunkl
Secretary, Car Importers Association*