

Užitkové automobily

– významní pomocníci podnikání

Zní to až neuvěřitelně, ale na devět automobilů osobních u nás připadá jeden užitkový. Takovou sílu představují dodávky, bez kterých by se v současné době prakticky neobešla většina podniků a podnikatelů. Proto jsou také významnou součástí tuzemského automobilového trhu.

Pojem užitková vozidla je poměrně velmi široký a lze si pod ním představit nejen nejrůznější verze klasických dodávek se skříňovou karoserií, ale také tzv. montážní vozy, obvykle s pěti sedadly a prostorem pro nářadí či jiné pomůcky a zboží, malé valníky i pickupy apod. Užitkové automobily se dají také dělit podle potřeby řídičského oprávnění. Na lehká užitková vozidla (LUV – N1), což jsou auta s celkovou hmotností do 3,5 tuny, postačí „béčko“ pro řízení osobních vozů, a na často jen o trochu větší auta s hmotností nad 3,5 tuny (N2) je zapotřebí řídičský průkaz C, k němuž se váží pro profesionální uživatele ještě mnohé další zákonné povinnosti.

Pestrá skladba

Z hlediska velikosti a hmotnosti se nejrozšířenější LUV ještě dělí podle celkové hmotnosti, a to na malé do 2 tun, střední do 3 tun a na velké do 3,5 tuny. Samostatnou kategorií představují užitkové pickupy, většinou s pohonem všech kol, používané při montážních pracích v terénních podmínkách,



Interiér - Mercedes Benz Sprinter

nebo různá menší komunální vozidla s nejrůznějšími speciálními nástavbami, ale i s valníkovou karoserií. O tom, co lze namontovat na terénní užitkové auto, svědčí Mercedes-Benz řady G Professional, s košem pro montéra, který lze vyzvednout až do výše 14 metrů, nebo různé specifické záchranářské či zdravotnické verze na jiných modelech.

Naopak nejmenší užitkové automobily slouží k rozvázkám drobnějšího zboží na krátké vzdálenosti. Typickými představiteli jsou trojčata Peugeot Bipper, Citroën Nemo a Fiat Fiorino. V kategorii do dvou tun je u nás v nabídce celkem 26 modelů, přičemž na tento segment připadá cca 15 % celkového objemu registrací nových LUV. Obě zbývající hmotnostní kategorie – do 3 tun a do 3,5 tuny jsou na tom, co do počtu registrovaných automobilů, s cca 40% podílem, takřka stejně. Pár procent, která chybí do 100 %, připadá na vozidla tzv. nezařazená do žádné ze tří skupin.

Kategorie užitkových automobilů byla před několika lety deformována nepříliš šťastnou českou legislativou, kvůli předpisu o odpočtu DPH. Ten dal vzniknout „přepážkovému“ provedení, kde se za cenu poměrně nenáročných úprav dala získat významná finanční úspora v podobě možnosti vrácení DPH. Díky tomu vznikaly homologace nejrůznějších osobních automobilů na dodávkové – kategorie N1 (ve vrcholné fázi bylo nabízeno jako dodávky až 120 modelů). Přitom docházelo k mnohým absurdnostem. Ve skupině užitkových vozidel se tak octly např. Porsche Cayenne, Lexus RX, či Jaguar X-Type, stejně jako velká luxusní SUV a kombi od Audi, BMW, Mercedesů či Volva. Tento předpis se

Peugeot Partner



předloni dočkal zrušení, ale v registracích stále přežívají desetitisíce osobních automobilů s homologací dodávek.

Nejmladší a početná kategorie

O tuzemském automobilovém parku se všeobecně říká, že je značně zastaralý, když průměrné stáří osobních vozů je 13,7 roku, autobusů 14,4 roku, nákladních vozidel od 3,5 do 12 tun dokonce 19,5 roku a u motocyklů neuvěřitelných 32 let. O to překvapivější je skutečnost, že lehká užitková vozidla se mohou pochlubit průměrným stářím jen 8,5 roku a ke konci roku 2009 to bylo jen 7,9 roku. Příčinou tohoto jevu je skutečnost, že před rokem 1990 u nás jezdilo jen nemnoho zastaralých dvanáctsetrojek a barkasů, které už v převážné většině zrezivěly a byly vyřazeny. Zvýšená potřeba dodávek začala teprve před dvaceti lety s rozvojem podnikání. Spolu se škodovkami Pick-up, na bázi Felicií, nastal i dovoz mnoha užitkových vozidel. A protože vozový park v této kategorii nezatěžují tolik stará auta, je relativně tak mladý.

Rostoucí odbyt lehkých užitkových automobilů výrazně zbrzdila hospodářská krize, ale i špatně po-



Mercedes Benz Sprinter



Fiat Fiorino



VW Caddy

chopitelné legislativní změny, o kterých se zmiňujeme dále. Zatímco v letech před krizí se u nás prodávalo okolo dvaceti tisíc dodávek ročně, klesl jejich prodej loni takřka na polovinu. A to v letech 2004 až 2009 úmyslně nepočítáme pseudododávky, které sice měly homologaci N1, ale vznikly z ryze osobních automobilů, jako odezva na legislativní zmetek pro odpočet DPH. V těchto letech totiž vzrostly registrace vozů N1 až na 60 tisíc ročně.

Skoro půl milionu

Nejnovější údaje o registracích motorových vozidel potvrzují, že „na číslech“ bylo k 31. 12. 2010 v České republice 492 438 lehkých užitkových automobilů. To je na zemi velikosti, jakou je ČR, poměrně hodně, a poměr mezi osobními a užitkovými auty je zhruba 9 ku 1. Zde je ale zapotřebí vzít v úvahu, že v letech 2004 až 2009 bylo u nás zaregistrováno cca 150 tisíc původně, a také na pohled běžných osobních automobilů, homologovaných, jak už jsme uvedli, z důvodů možnosti odpisu DPH, jako užitkové. A ne všichni jejich držitelé je už nechali formálně převést zpět na osobní. Vzhledem k relativnímu mládí dodávek, delší životnosti a také předpokládaným menším přírůstkům se dá předpokládat, že jejich průměrné stáří se bude v příštích letech mírně zvyšovat.

Legislativa boduje

Bohužel dost často nešťastně nebo i kontraproduktivně. Zdánlivě nadějně kroky k získávání peněz do nenasytné státní kasy nebývají často optimálním řešením. Vidina milionů či dokonce miliard získaných nějakým legislativním opatřením zaslepuje snad každého státního aparátčíka i schvalujícího zákonodárce. To se týká řady oborů, automobilovou branží nevyjímaje. Příklady je bezpočet. Ministerstvo financí samozřejmě argumentuje teoretickými přínosy do státní pokladny, ale realita bývá dost odlišná.

V případě užitkových automobilů se například po legislativním prodloužení doby odpisu na pět let, a tím i leasingu ze tří na minimálně pět let, výrazně snížily prodeje nových vozidel (meziročně – 2010 : 2009 – o 40 %, což představuje pokles o 7 851 kusů jen u LUV). A tento propad zcela jistě nemá na svědomí jen krize. Určitý přínos na daních je nesporný, ale je degradován na pravděpodobně zápornou hodnotu nižším odbytem, a tím výrazně nižším ziskem z daní při prodeji.

Ještě křiklavější je nedávné zvýšení daně na naftu, které mělo přinést státu, ale jen teoreticky, nějaké dvě miliardy korun. Od platnosti tohoto opatření

ale u nás nekoupí žádný kamion mezinárodní přepravy ani kapku paliva, takže ztráty na daních z prodeje vyčíslil ČESMAD na dobrých sedm miliard. S těmito ztrátami se ministerstvo pochopitelně nechlubí. Jejich autoři ale dostávají z našich daní tučnou odměnu.

Novinky a inovace

Zatímco novinky u osobních automobilů jsou předmětem zájmu široké veřejnosti a jsou jim věnovány popisy a testy v nejrušnějších médiích, novinky užitkových automobilů se komunikují podstatně méně. Cílová skupina zákazníků je poměrně přesně vymezena, a ti rovněž většinou dobře

vědí, co potřebují. Trhu lehkých užitkových automobilů vládne u nás dlouhodobě značka Ford a její nejúspěšnější model Transit, kterého se u nás prodalo už téměř 50 tisíc kusů.

Současné nové modely užitkových vozů si takřka v ničem nezdají v komfortu a bezpečnosti s osobními automobily. Jsou také podstatně hospodárnější a ohleduplnější k životnímu prostředí. Zajímavým trendem je rostoucí podíl vozů s pohonem všech kol a také nastupující „plynofikace“ dodávek, jak na CNG, tak LPG. Do provozu se rovněž chystají první užitkové elektromobily, ale ty jsou v širším měřítku ještě spíš hudbou budoucnosti.

Výhledy

O budoucnost užitkových automobilů není třeba mít obavy. Ty mají a ještě asi dlouho budou mít nezastupitelnou pozici v každodenním životě při rozvázkové přepravě, stejně jako v podnikové a podnikatelské sféře. Je také víc než pravděpodobné, že už brzké době nabídnou výrobci dodávky ještě víc ekologické, ale také dražší, takže je na řadě opět legislativa, aby podobně jako v řadě vyspělých zemí tento druh přepravy zvýhodnila ve prospěch zlepšování životního prostředí. Při produktivitě a kompetentnosti našich zákonodárců si na to asi ještě dlouho počkáme. ■

KB

Light Commercial Vehicles – Important Business Helpers

It sounds almost incredible, but there is one light commercial vehicle per every nine passenger cars in our country. That is the power of vans, without which most businesses and businessmen could not virtually do at present. For that reason they constitute a significant part of the Czech automotive market.

The term commercial vehicles is a term of quite wide comprehension and we can image all sorts of versions of traditional vans with panel bodies as well as so called breakdown vans, having usually five seats and a compartment for tools and other equipment and goods, small platform cars, pick-ups, etc. Light commercial vehicles can be also classified by the required driving licence. A "B" category driving licence used for passenger cars is sufficient also for the lightest commercial vehicles (LUV – N1), i.e. vehicles having total mass of up to 3.5 tons, however, vehicles that are often only a bit bigger, but their mass exceeds 3.5 tons (N2) require driving licence of category "C" that imposes a number of legal duties on their professional users.

Multifarious Collection

In light of size and mass, the most frequently used light commercial vehicles are subdivided into categories based on their total mass: small (up to 2 tons), medium (up to 3 tons) and big (up to 3.5 tons). A separate category consists of

commercial pick-ups, mostly with a four-wheel drive, used for assembly works in off-road conditions or various smaller municipal service vehicles with all sorts of special bodies but also with platform bodies. A sample of the variety of equipment that can be mounted on an off-road service vehicle is Mercedes-Benz G Professional with a basket for the assembler that can be lifted to the height of up to 14 metres or various specific rescue service or health care versions of other models.

On the other hand, the smallest light commercial vehicles are used to deliver small goods for short distances. Typical representatives include the "triplets" Peugeot Bipper, Citroën Nemo and Fiat Fiorino. In the Czech Republic, the offer of the category of up to two tons covers in total 26 models, while the segment represents about 15 % of the total number of newly registered light commercial vehicles. Both the remaining weight categories – up to 3 tons and up to 3.5 tons are similar to each other in terms of the number of registered vehicles with a share

of about 40 % each. The few percent to 100 % consist of vehicles known as vehicles not included in any of the three groups.

A few years ago the category of light commercial vehicles was deformed by the ill-fated Czech legislation, due to the VAT deduction regulation. It gave rise to the "partition" models, in case of which it was possible to reach a significant cost reduction in the form of VAT deduction in exchange for a quite cheap interior adjustment. Owing to that various passenger cars were homologated as vans of N1 category (in the "high season" up to 120 models were offered as vans). That led to many absurdities. The group of light commercial vehicles included cars like Porsche Cayenne, Lexus RX or Jaguar X-Type, as well as big luxurious SUVs and station wagons manufactured by Audi, BMW, Mercedes or Volvo. The regulation was cancelled two years ago but dozens of thousands of passenger cars homologated as vans still survive in registers.

The Youngest and Good-Sized Category

The Czech automobile park is generally known as being quite obsolete, as the average age of passenger cars reaches 13.7 years, buses 14.4 years, freight vehicles (between 3.5 tons and 12 tons) even 19.5 years and motorbikes incredible 32 years. The more surprising is the fact that light commercial vehicles can brag about the average age of only 8.5 years, while it was only 7.9 years at the end of 2009. That situation is caused by the fact only a small number of obsolete vans were used in our countries before 1990 and a major part of them has already rusted and has been put out of operation. An increased demand for vans came only twenty years ago with the growth of business. Many light commercial vehicles were imported on top of the locally manufactured Skoda Pick-ups (based on the Felicia model). And that is why the fleet of this category does not include old cars and it is relatively young.

The growing sales of light commercial vehicles were dramatically slowed down by the economic crises but also by poorly designed legislative changes that are described below. While approximately twenty thousand of vans were sold in our country per year before the crisis, the

sales dropped to almost one half in the last year. The numbers for the years from 2004 till 2009 deliberately do not include the "would-be-vans" that were homologated as N1 category, but were created from purely passenger cars in reaction to the legislative chaos connected with the VAT deduction. In those years the number of vehicles registered as N1 grew to up to 60 thousand per year.

Almost Half a Million

The latest data on registration of motor vehicles indicate that 492,438 light commercial vehicles were registered in the Czech Republic as of 31 December 2010. That is quite a lot for a country of the Czech Republic's size, and the ratio between passenger and light commercial vehicles is about 9:1. But it should be noted again that between 2004 and 2009 about 150 thousand of originally standard passenger cars were homologated as light commercial vehicles due to the VAT deduction regulation, as explained above. Not all users of those cars had them transferred back to the passenger category after the regulation was cancelled. Considering the relative young age of vans, their longer life and estimated slower growth of their number we can expect their average age to keep slightly increasing in the next years.

Legislation Scores Points

Helas, quite often unfortunately or even counter-productively. Seemingly promising steps aiming to collect money to the greedy governmental treasury are often not an optimal solution. A vision of millions or even billions raised by a legislative measure blinds almost every civil officer and lawmaker passing draft bills. It applies to many sectors, not excepting the automotive industry. Examples are countless. The ministry of finance naturally argues by theoretical gains to the treasury, but the reality is quite different.

For example in case of light commercial vehicles the sales of new vehicles went down dramatically (annual comparison 2010 vs. 2009 shows the difference of 40 %, which is a decrease by 7,851 only in the category of light commercial vehicles) after the legislative measure prolonging the write-off period to five years, and thus also leasing from three to minimally five years. The drop was certainly not caused only by the crisis. There is a certain gain in terms of taxes that cannot be questioned, but it is downgraded to a most probably negative number



Citroën Berlingo

due to the lower sales and thus significantly lower gains from taxes charged on sale of vehicles.

What is even more striking is the recent increase of the fuel tax that was meant to bring, unfortunately only theoretically, about two billion crowns to the state. Since the time the measure was introduced no international truck driver buys fuel in the Czech Republic, which means a loss of fuel sales taxes that has been calculated as seven billion crowns by ČESMAD Bohemia. The ministry does not naturally boast about those losses. But the authors of the measures are paid from our taxes generously.

News and Innovations

While news in the field of passenger cars are followed by the public closely, and articles and tests are dedicated to them in all kinds of media, news in the category of light commercial vehicles are communicated less frequently. The client target group is specified quite precisely, and the clients know what they need very well. The Czech market of light commercial vehicles has been dominated by Ford and its most successful model Transit for years. Almost 50 thousand pieces of Transit have been sold in the Czech Republic so far.

New models of light commercial vehicles can closely compete with passenger cars in terms of comfort and safety. They are also much more efficient and environmentally friendly than before. An interesting trend is the growing number of four-wheel drive vehicles and the rising number of gas-driven vans (both CNG and LPG). The first commercial electromobility are getting ready to be put into operation too, but their mass application is still a pie in the sky.

Prospects

It makes no sense to worry about the future of light commercial vehicles. They have been and for a long time will be playing an irreplaceable role in everyday life in goods delivery in all kinds of businesses. It is also more than probable that manufacturers will offer even greener, but at the same time more expensive, vans soon; it will be up to the lawmakers again to promote green transport to the benefit of the environment, similarly to measures accepted in a number of developed countries. Knowing the productivity and competence of our lawmakers, we will be waiting for a long time. ■

KB



Ford Transit