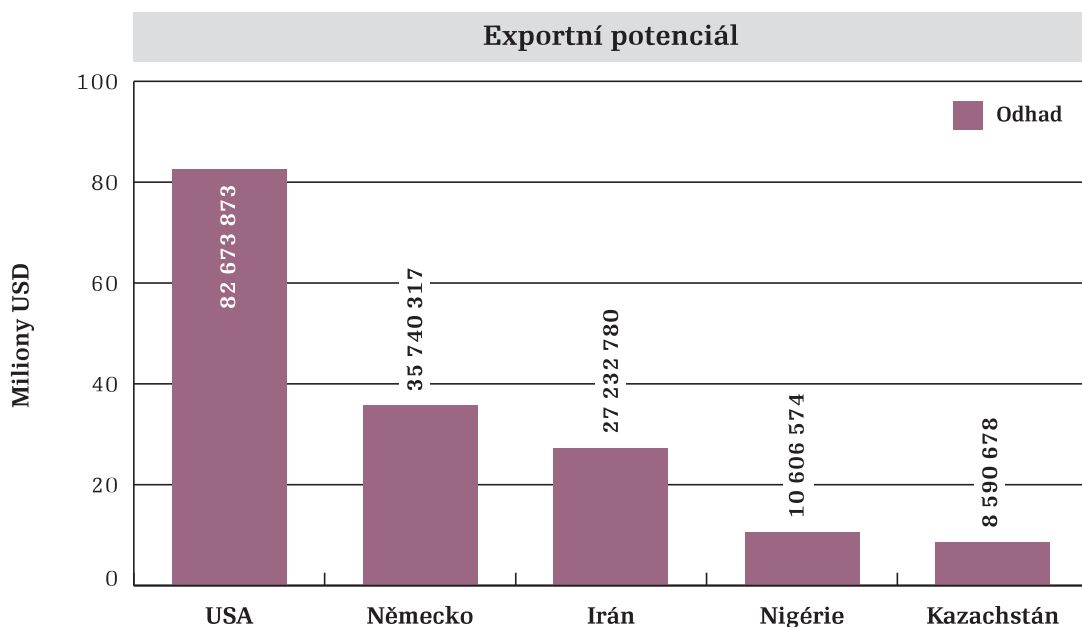


# Automobilový průmysl





**A**utomobilový průmysl představuje příležitosti pro české exportéry celkem ve 46 státech světa. Mezi nejčtenější položky tvořící exportní příležitost patří osobní automobily, dále automobily pro přepravu více jak deseti osob, části a součásti motorových vozidel a pneumatiky. Nejširší dovozní spektrum nalezneme v Íránu.



Zdroj: UN Comtrade (2015)



## Státy s příležitostmi pro český export



### BRAZÍLI

Brazílie je automobilová velmoc, jež v posledních letech vyrábí mezi 2,5 a 3,75 mil. motorových vozidel ročně, z čehož jde přibližně pětina na export. Globální automobilky působící v zemi již patří mezi tradiční odběratele českých dodavatelských firem, nicméně vzhledem k nástupu nových modelových řad a postupnému rozšiřování výrobního portfolia domácích výrobců tento obor jednoznačně patří mezi perspektivní z hlediska českého exportu i do budoucna.



### BULHARSKO

Se zvyšováním koupěschopnosti obyvatel roste počet prodaných nových automobilů (růst o 18,1 % v r. 2017). Tento trh je však zatím relativně velmi slabý (přes 31 tis. automobilů v roce 2017). Vzhledem k vysoce převládajícímu dovozu ojetých automobilů a vysokému průměrnému stáří vozů je v zemi vysoká poptávka po náhradních dílech. Bulharské instituce se snaží o podporu rozvoje automobilového průmyslu v zemi, který se rozvíjí rychlým tempem, nejde však o montáž finálních automobilů. Vyrábí zde především zahraniční subdodavatelé pro výrobce v západní Evropě. Nadále je vysoká potřeba obnovy vozového parku veřejné dopravy (autobusy, tramvaje). Řada měst zvažuje i investice do ekologické veřejné dopravy (např. elektrobusů).



### TIOPI

Nový osobní vůz může být v Etiopii zatížen daní až do výše 200 %. To se odráží i v nízkém počtu ročně nově registrovaných vozů. Domácí poptávka po nových vozech nicméně dlouhodobě roste, mj. i v souvislosti s rostoucím počtem obyvatel, kteří si takto drahý nový vůz mohou dovolit. V roce 2016 v Etiopii otevřel montážní závod první evropský výrobce – Peugeot – s předpokládanou roční výrobou 1 200 vozidel. Etiopie má při své lidnatosti cca 100 milionů obyvatel registrováno pouhých 90 tis. osobních automobilů. Aktuálně se v zemi montuje 2 tis. vozidel ročně. Vzhledem k množství probíhajících infrastrukturních projektů a expanzi ve stavebnictví existuje vysoká poptávka po nákladních automobilech. Dominantní postavení na trhu mají čínští a indičtí dodavatelé (Sinotruck, Tata). Jsou zde zastoupeny i evropské firmy (Iveco, Scania), které ovšem často mají své výrobní závody opět v Číně. Pro potenciálního českého dodavatele bude proto klíčové nabídnout zaváděcí cenu pro vstup na trh a zajistit potřebné servisní zázemí. Vozidla budou muset být rovněž upravena pro místní podmínky (nadmořská výška, prašnost).



### FRANCIE

Automobilový sektor byl v roce 2017 tahounem průmyslové výroby ve Francii a rostoucí počet registrací nových vozů ve Francii naznačuje, že bude růst i v následujících letech. Poptávka po zahraničních subdodávkách do automobilového průmyslu rostla v roce 2017 sedmiprocentním tempem a automobilový průmysl byl tak nejdynamičtěji rostoucím odvětvím z hlediska subdodávek obecně. Úspěch francouzského automobilového průmyslu mj. dokazuje i to, že koncern Renault-Nissan-Mitsubishi se stal v roce 2017 největším automobilovým koncernem na světě s 10,6 miliony prodaných vozů.

Koncern PSA plánuje do roku 2020 přechod na novou generaci modulárních platform, hodlá navýšit podíl subdodávek (ze současných 60 %) a změnit dodavatelský systém. V této souvislosti se otevírá

příležitost pro české firmy zapojit se do nově vznikajícího řetězce subdodavatelů pro PSA a navázat nová partnerství s francouzskými strojírenskými firmami v tomto oboru. Novinkou, která může zamíchat kartami na evropském trhu automobilových subdodávek, je koupě automobilky Opel koncernem PSA začátkem roku 2017. Automobilka PSA je stále ambicióznější na poli výzkumu a vývoje – do roku 2025 chce vyrábět pouze elektromobily a do roku 2030 přijít s funkčním systémem autonomního řízení.



## GHANA

Dovoz nových automobilů do Ghany každoročně roste o 10 %, v roce 2017 se jich dovezlo okolo 180 tis. Současně po ghanských silnicích jezdí velký počet dovezených ojetých aut, u kterých existuje značná poptávka po nových částech či příslušenství.



## RUZIE

Zvyšující se koupěschopnost obyvatelstva (převážně v Tbilisi) má za důsledek poptávku po zahraničních vozech. Automobily českého exportu jsou v zemi vnímány především jako auta pro policii a státní instituce. Přesto však existuje prostor pro úspěch českých automobilů i mezi širokou veřejností z důvodu vysoké kvality a přiměřené ceny. Záleží tedy především na vhodně zvolené reklamě. Gruzie nenabízí žádné možnosti pro uplatnění dodavatelských firem v automobilovém průmyslu, neboť se v zemi nenačází žádný výrobní závod automobilů. Velké možnosti jsou v oblasti vývozu nákladních vozidel. Stáří v Gruzii používaných nákladních aut často dosahuje i 60 let a více. Vzhledem k různým tendrům (často financovaným zahraničními donory) jsou poptávána i speciální vozidla (sanitky, hasičské vozy atd.).



## CHORVATSKO

Prodej osobních vozidel vykazuje v posledních letech růstový trend. Obliba české automobilové značky je v Chorvatsku stabilní a silná. České automobily mají v posledních několika letech druhý největší podíl (cca 10 %) z prodejů nových vozů a tento podíl má tendenci se zvyšovat. Rostoucí poptávka existuje i po náhradních dílech, poskytování poradenství a servisu.



## CHIL

Tento sektor je dlouhodobě úspěšným odvětvím českého exportu. V oblasti vývozu osobních vozů ukázal rok 2016 zvýšení aktivit místních zástupců. V konečné struktuře exportu České republiky do Chile za rok 2017 skončily osobní vozy na čtvrtém nejuspěšnějším místě, a jakožto první vývozní položka po energetice. To ukazuje, že osobní vozy jsou a nadále (nákup motorových vozidel v roce 2017 vzrostl o 18,1 % oproti roku 2016) budou jednou z nosných oblastí českého exportu do Chile. V roce 2018 se očekává další prudké zvýšení poptávky.

Nadále existují možnosti investic v oblasti jeřábů, je však nutné počítat s konkurencí z Asie, USA i Evropy. V oblasti motocyklů (především malé kubatury) existuje na chilském trhu silná konkurence v podobě čínské produkce.



## INDIE

V uplynulém finančním roce (duben 2016 až březen 2017) dosáhla celková roční výroba všech vozidel v Indii 25 314 460. Indický trh je charakterizován drtivou převahou prodejů dvoukolových vozidel, osobní automobily mají na výrobě podíl 13 %. Odhaduje se, že do roku 2020 bude automobilový průmysl v Indii třetím největším na světě po Číně a USA. Vláda předpokládá, že počet ročně vyrobených osobních

automobilů se do roku 2026 zvýší na trojnásobek: 9,4 milionu kusů. Indie nabízí českým výrobcům zajímavé příležitosti. Zvyšuje se koupěschopná poptávka, ale zároveň se tato poptávka postupně kultivuje směrem ke kvalitě odpovídající našim, evropským standardům. To často nutí indické podnikatele hledat v Evropě dodavatele, subdodavatele a nebo partnery s odpovídajícími technologiemi pro výrobní kooperaci. Automobilový průmysl je dlouhodobě tahounem českých exportů do Indie, nicméně potenciál pro další růst a pro další pronikání českých výrobců na indický trh tu bezpochyby stále je.



### IRÁK

Byla zaznamenána poptávka po osobních i užitkových vozích zejména do oblasti Basry.



### ÍRÁN

V automobilovém průmyslu došlo k rapidnímu nárůstu domácí výroby vozidel. Tento 40,7% meziroční nárůst znamenal produkci 1,25 mil. automobilů v roce 2016. První tři místa v produkci automobilů již tradičně zaznamenaly automobilky Iran Khodro, Saipa Group a Kerman Motor. Největší meziroční nárůst zaznamenala výroba / montáž autobusů (81,7 %), minivanů (45,1 %), nákladních automobilů (18,1 %), osobních automobilů (17,5 %) a užitkových vozů (5,7 %).

Stále platí omezení pro dovoz vozů o výkonu větším než 2,5l, dražším než 40 tis. USD a úplný zákaz dovozu automobilů vyráběných či montovaných v USA, ať již jde o americkou či zahraniční firmu.

Kromě již zahraniční „stálice“ na íránském trhu, tedy společnosti PSA Peugeot Citroën (43% podíl na íránském trhu), jsou v Íránu montovány značky/modely Geely, China Brilliance, Hyundai, KIA, JAC, Lifan, Mazda, Mitsubishi, MVM, Sandero, Scania, Toyota, Volex, Volvo.

Nadále, s ohledem na velké znečištění životního prostředí převážně ve velkých městech jako je Teherán, Mašhad, Esfahán a Šíráz, trvají tlaky na výměnu vozů MHD v těchto městech s přechodem na alternativní pohon. Jen v Teheránu je třeba obměnit cca 45 % ze současných 6 500 autobusů a dokoupit více jak 2 500 dalších vozů. K tomu se váže i požadavek na obměnu zásobovacích nákladních či užitkových automobilů neboť jejichž průměrné stáří je kolem 16 roků a nesplňují tedy nové emisní požadavky na EURO 4.



### IRSKO

Irsko zaznamenalo v roce 2017 meziroční pokles prodeje nových aut o 10,4 % (prodáno 131 356 vozů). Ovšem hodnota dovozu ojetých vozů narostla v roce 2017 o 29,52 % (93 454, nejčastěji z Velké Británie díky dopadu brexitu na kurz EUR/GBP a také možnosti podstatně širšího výběru vozidel), přesto se celkový počet nových registrací snížil. V posledních třech letech dochází v Irsku (převážně u maloročníků) ke zvýšení nákupů nových i již užívaných traktorů (především z Velké Británie). Kategorie zemědělských strojů a jejich součástí rozhodně patří mezi zajímavé obchodní příležitosti.



### ISLAND

Z titulu evropské země s nejnižší hustotou zalidnění je vlastnictví auta pro Islandčany praktickou nezbytností. Počet aut zaregistrovaných k provozu na ostrově mírně převyšuje celkové množství obyvatel. Pokračující ekonomický vzestup Islandu znamená rostoucí kupní sílu domácností, které poptávají robustní vozidla s vysokým stupněm výbavy a komfortu. Na opačné straně stojí autopůjčovny na Islandu, které provozují 25 tis. osobních vozů převážně v segmentu malých automobilů. Automobilky v České republice mohou pokrýt obě části spektra poptávky po nových automobilech, ale také dodávat vozidla pro městskou hromadnou dopravu a pro nákladní dopravu, jakož i náhradní díly a příslušenství k nim (pneumatiky).

**IT LI**

Jedná se o jeden z tahounů italské ekonomiky, prodej osobních vozů zaznamenává v posledním období výrazný růst v souvislosti s nastartovaným ekonomickým oživením a právě automobilový průmysl je symbolem růstu italského hospodářství. Výroba a vývoz již dosáhly předkrizových čísel a dále rostou. Roste však také domácí poptávka, počty nově imatrikovaných vozidel se v roce 2017 zvýšily o 7,9 %. Jedná se současně o nejvýznamnější položku českého vývozu, která má na základě výše uvedeného trendu potenciál do budoucna dále růst. Italská automobilka Fiat sice dnes vyrábí většinu své produkce mimo Itálii, ale výrobu dražších a luxusních vozů chce v Itálii ponechat. Růst by znovu mohl i vývoz autobusů, jejichž výroba se v Itálii potýká s problémy, nebo byla přesunuta do zahraničí, nicméně roste i tlak na zavádění alternativních pohonů autobusů.

**IZRAEL**

Českému exportu automobilů do Izraele se daří. V roce 2017 vzrostl vývoz motorových vozidel z ČR do Izraele o 6 % na 14,4 mld. CZK. Zatímco Jižní Koreji patří v počtu nových registrací první místo (16 %), ČR je s tržním podílem 14 % na třetím místě, v těsném závěsu za Japonskem (15 %). Pro srovnání tržní podíl Německa a Velké Británie poklesl k pěti procentům. Tradiční automobilové velmoci, které před několika lety dominovaly zdejšímu trhu s osobními motorovými vozidly, byly z předních pozic zcela vytlačeny ČR, Tureckem, Slovenskem a Maďarskem. Vozidla vyrobená v ČR a na Slovensku představují nyní téměř čtvrtinu izraelského automobilového trhu.

**ORDÁNSKO**

Obměna vozidel je relativně rychlá. Na trhu, zejména v hlavním městě Ammánu, je vidět příliš málo ojetých vozidel. U osobních motorových vozidel byla zaznamenána zvyšující se poptávka.

**KANADA**

Kanadský automobilový průmysl vyrábí lehká užitková vozidla (osobní automobily, dodávky), těžká nákladní vozidla (nákladní automobily, kamiony, autobusy, školní autobusy, vojenské vozy) a širokou škálu částí, součástí a systémů používaných v automobilech. Automobilový průmysl je největším dovozním sektorem v Kanadě, který je však vysoce závislý na trhu USA. Obchodní vazby mezi USA a Kanadou v tomto sektoru jsou v současné době do určité míry „ohroženy“ re-negociací NAFTA. V případě zrušení NAFTA se odvětví může více otevřít evropskému trhu. Centrem výroby automobilů je provincie Ontario, vyrábí se zde automobily Fiat, Chrysler, Ford, GMC, Honda nebo Toyota. V provinciích Nova Scotia a Québec se stále více investuje do výzkumu v oblasti elektromobilů se zaměřením na výkonnost baterií, zároveň se investuje i do napájecí infrastruktury. Právě provincie Nova Scotia v roce 2018 spustí provoz mnoha napájecích stanic pro elektromobily, se kterým je spojeno několik výběrových řízení pro dodávku služeb a komponentů.

**KATAR**

Přes 7% českého exportu do Kataru tvoří od roku 2002 automobily (vozy taxislužby v Doha). V budoucnu by se v souvislosti s plánovaným rozvojem veřejné dopravy mohly uplatnit autobusy. Potenciál mají též nákladní automobily, stavební a speciální technika (čistící a kropící vozy), náhradní díly a pneumatiky.

**OLUMBI**

Roční výroba automobilů v Kolumbii se v posledních 5 letech pohybuje v rozmezí 94–154 tis. vozů, z nich zhruba 13–25 tis. je vyvezeno, většinou do sousedních zemí. V roce 2017 Kolumbie importovala

238 240 vozů, což představuje po třech letech růstu pokles o 6,1 % oproti loňskému roku. Prognózy na rok 2018 hovoří o opětovném nárůstu na 250 tis. vozů. Hlavními dodavateli jsou Korejská republika, Japonsko, USA, Mexiko, Indie, Čína a Ekvádor. Importy z ČR však zdaleka nedosahují možností, které trh nabízí, a to jak u osobních vozů (průměrná cena nově nakupovaného vozu loni činila 17 tis. USD, přičemž průměrné stáří autoparku v Kolumbii je 15 let), tak i nákladních automobilů (především v důlním průmyslu či pro účely armády). Rovněž pro vývozce autosoučástek a komponentů pro automobilový průmysl představuje Kolumbie trh s velkou absorpční schopností. Import nákladních automobilů byl komplikován legislativou (zákon o šrotovním), která však byla v loňském roce novelizací zjednodušena. V roce 2018 vstoupí v účinnost legislativa umožňující v následujících 10 letech bezcelní dovoz elektromobilů, součástek a nabíjecích stanic. Tradiční osobní vozy jsou přitom zatíženy clem až 35 %, DPH 19 % a spotřební daní 8 %. Sektor motocyklů zaznamenal pokles prodeje o 14 %, což však stále představuje na 480 tis. prodaných motocyklů. Nejprodávanější kubaturou je 110–150 cm<sup>3</sup> (52 % trhu). Na 94 % prodaných motocyklů se montuje v Kolumbii ze součástek dovezených z Indie a Číny.



### KONŽSKÁ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA

Velký potenciál je zde zejména pro ojeté vozy. Nákladní vozidla najdou uplatnění v lesnickém průmyslu či těžbě minerálů, která tvoří 40 % HDP, ale i jako vozy pro vojenské složky státu.



### KOREJSKÁ REPUBLIKA

Korejská republika patří mezi nejvýznamnější světové výrobce automobilů a v objemu jejich výroby zaujímá 6. místo na světě. Pro svoji finální výrobu vyhledávají korejští výrobci dopravních prostředků dodavatele kvalitních komponentů za konkurenceschopné ceny. Pro české exportéry jsou zakázky korejských výrobců automobilů perspektivní příležitostí, neboť Česká republika má na korejském trhu pověst vyspělé průmyslové země s dlouholetou tradicí, která nabízí kvalitní výrobky za přijatelnou cenu. Na korejském trhu je též klientela, která vyhledává zahraniční značky automobilů. Nabízí se tak prostor nejen pro subdodávky komponentů a náhradních dílů, ale též pro celky.



### UVAJT

Osobní a nákladní automobily a dopravní technika činí přes 15 % kuvajtských importů a tato položka má stále rostoucí tendenci. Zatímco české osobní automobily na zdejším trhu již zastoupeny jsou, uplatnit by se zde v budoucnu mohly autobusy, nákladní automobily, stavební a speciální technika (čisticí a kropící vozy), náhradní díly k automobilům a pneumatiky.



### LITVA

Litevská vláda považuje za jednu z klíčových oblastí dalšího rozvoje i využití EU fondů modernizaci městské dopravy. Ze strukturálních fondů na období 2007–2013 byl zrealizován projekt kombinovaného rozvoje dopravy šetrné k životnímu prostředí v pěti hlavních litevských městech – Vilnius, Kaunas, Klaipėdė, Šiauliai a Panevėžys. Jednalo se o výměnu starých diesellových autobusů vyrobených mezi lety 1983 a 1997 za nové hybridní či CNG vozy. Další prostředky byly alokovány na rozvoj trolejbusové dopravy. Také v novém období 2014–2020 hodlá vláda využít prostředky z fondů EU na dokončení výměny zastaralého vozového parku v MHD, kupř. město Vilnius vyhlásilo v roce 2017 tendr na dodávku 150 nových nízkopodlažních autobusů a 40 nových nízkopodlažních trolejbusů (za cca 15,8 mil. EUR). Město Kaunas pak vyhlásilo v polovině ledna 2018 tendr na dodávku 85 nových nízkopodlažních trolejbusů, náhradních



dílů, služeb a vybavení pro jejich provoz a údržbu s financováním z fondů EU, probíhá zde také modernizace trolejového vedení. Podle agentury Invest Lithuania disponuje země také dynamickým a rychle se rozvíjícím klastrem dodavatelů součástí pro automobilový průmysl (s důrazem na výrobu nákladních vozů a přívěsů).

### LOTYŠSKO

V Lotyšsku stále existuje poptávka po automobilech, traktorech, pneumatikách, etc.

### MAKEDONIE

Příležitost pro český export představuje především z velké části zastaralý vozový park pro veřejnou i státní hromadnou dopravu (včetně městské, s výjimkou relativně moderních dvoupatrových autobusů ve Skopje). Zastaralé služby veřejné dopravy, chybějící komunikační systémy i signalizační a bezpečnostní zabezpečení hlavně ve vlakové dopravě otvírá velké příležitosti pro české firmy v této oblasti. Nedostatek kvalitních traktorů a malotraktorů v soukromém sektoru nabízí zajímavé příležitosti. Limitujícím faktorem je nedostatek veřejných finančních zdrojů, slabost zemědělských malovýrobců a omezená vládní podpora zaměřená na malé zemědělce. České firmy hledají cestu, jak poskytnout dodavatelský úvěr, ale vše naráží na nízký pojistný rating a neschopnost makedonských partnerů poskytnout vhodné záruky.

### MALTA

Osobní automobily patří dlouhodobě k největším položkám českého vývozu na Maltu. V návaznosti na tendenci stabilního růstu dovozu tohoto artiklu v posledních pěti letech (téměř zdvojnásobení dovozu strojů a dopravních zařízení od roku 2012) a dlouhodobě setrvalému ekonomickému růstu země (jeden z nejdynamičtějších v EU, v roce 2015 např. na druhém místě) zůstává položka automobilů dlouhodobě perspektivní.

### MAROKO

Za posledních 10 let se Maroko stalo největším výrobcem automobilů v severní Africe a druhým největším producentem v rámci afrického kontinentu. V porovnání s jinými evropskými i africkými konkurenty marocký automobilový průmysl trvale roste, v průměru o 26 % ročně. Expanzi tohoto odvětví, zejména kompletace osobních vozů a jednotlivých součástí, významně napomohlo zejména rozšíření výrobní a montážní jednotky skupiny Renault v severomarockém Tanger-Med. Kromě podpory investic navázaných na tento sektor je věnována pozornost dalšímu rozšiřování subdodavatelských závodů PSA Peugeot-Citroën ve městech Kenitra a Tanger, kde již existují dvě integrované průmyslové zóny. Kromě výhod např. v podobě pětiletého osvobození od daně z podnikání či státního příspěvku na celkové investiční náklady ve výši 10 % Maroko rovněž poskytuje podporu projektům zaměřeným na odborné proškolení pracovních sil (souběžně jsou mj. zakládány státní vzdělávací instituty pro potřeby automobilového průmyslu). Práce na výstavbě automobilky PSA Peugeot ve městě Kenitra začaly v roce 2016, závod by měl být dostavěn a otevřen během roku 2019.

Případnou oborovou příležitostí pro české firmy je zapojení do výstavby nových výrobních a montážních hal (zejména v regionu Tanger-Tétouan-Al Hoceima), subdodávky kabeláže pro osobní automobily, vývoj a výroba kabelových svazků, kabelů a vodičů, automatizované stříhání a frézování, odpláštování kabelů, lisování konektorů a plechů, svazování kabeláže (vnější plášť a měděné oplety), interiérové

vybavení, testování či kontrola; v neposlední řadě také navázání spolupráce s AMICA sdružující marocké výrobce v rámci marockého automobilového průmyslu (včetně účasti českých firem na hlavním veletrhu marocké automobilové výroby s názvem Tanger Automotive City).



### M I K O

Mexiko je 7. největším výrobcem automobilů na světě a 4. největším exportérem. Většina produkce (75 %) míří do USA. Na mexickém trhu jsou zastoupeny hlavní světové značky. České firmy, především výrobci náhradních dílů, se dostávají se svými produkty do Mexika nejčastěji prostřednictvím nadnárodních společností. Automobilová asociace si je vědomá klíčové role tohoto oboru v mexické ekonomice a vyzývá k posílení dodavatelských řetězců a zapojení nových firem. Konkrétní položky jsou výrobky chemického průmyslu (např. mazadla, rozpouštědla apod.), výrobky průmyslu plastů a gumárenského průmyslu (těsnění, technická pryž, klínové řemeny, pogumované textilie, pneumatiky atd.).



### MONGOLSKO

Objevuje se kladný vztah k české automobilové produkci a s pravidelností opakují zájem o dodávky osobních vozů (v řádu 20–30 vozů ročně), autobusů (zde se hovoří o přípravě tendru na nákup až 200 autobusů pro Ulánbátar), motocyklů nižší kubatury a také nákladních vozů pro vojenské účely a pro potřeby v důlním sektoru. V danou chvíli na trhu žádné české vozy reprezentaci nemají. Z evropských vozů má v Mongolsku zastoupení Volkswagen, Mercedes Benz a Land Rover.



### NĚMECKO

Automobilový průmysl je v Německu nejdůležitějším průmyslovým odvětvím, které se podílí více než 40 % na celkovém exportu i soukromých výdajích na vědu a výzkum. Osobní automobily a díly pro motorová vozidla jsou nejdůležitějšími českými vývozními položkami do Německa s rostoucí tendencí. Prognózy růstu výroby automobilů v zemi kopírují odhady globálního trhu, tj. + 2–3 % (2016), resp. 0,5 % (2017). Predikce obrátu automobilového průmyslu v Německu jsou mírně rostoucí. V rámci inovací a aplikovaného výzkumu v automotive představují priority elektromobilita a hybridní pohony a rovněž digitalizace automotive. V květnu 2016 byla zahájena subvence elektromobilů (kupní prémie, daňové odpisy atd.) pro zahraniční exportéry i německé firmy. Německá města plánují masivní nákupy bezemisních vozidel, zejm. elektrobusů, stejně tak německé automobilky přijaly strategie na elektrifikaci vozových parků a úpravu výroby, mj. vlastní produkci bateriových systémů. V zemi probíhá plošná výstavba dobíjecí infrastruktury.



### NIGÉRI

Veřejnou autobusovou dopravu zavedly nedávno dvě velká města v Nigérii (Lagos a Abuja). Poptávka po veřejné místní i dálkové dopravě díky extrémně hustému provozu ve velkých městech poroste. Vláda vyhlásila tzv. New Automotive Policy, která si klade za cíl omezit dovozy automobilů, oživit místní automobilový a navazující průmysl. Část dílů nebude (alespoň zpočátku) možné vyrobit v Nigérii.



### NIZOZEMSKO

Automobilový průmysl Nizozemska představuje kompletní hodnotový řetězec počínaje dodávkami surovin až po dodávky automobilových komponentů. Zahrnuje rovněž široký okruh poskytovatelů služeb ve výzkumu. Sektor se skládá z 300 společností, výzkumných i vzdělávacích institucí. Roční obrat je 17 mld. EUR; hlavní zahraniční odběratel je jako v případě ČR Německo. V Nizozemsku působí jediní dva

finální výrobci – společnosti DAF a VDL NedCar. V posledních letech dochází k významnému růstu počtu osobních automobilů, aktuálním trendem je pak nástup elektromobilů. Existují obchodní příležitosti pro subdodávky výrobního zařízení.

## NORSKO

V Norsku se stále razantněji prosazuje trend ekologizace v automobilismu. Od roku 2025 se počítá se zákazem registrace nových vozidel do 3,5 t s klasickým pohonem, poté bude možné přihlásit výhradně bezemisní automobily. U užitkových aut limity stanovené dosud nejsou. Vzhledem k tomu, že průměrné stáří vozidel v Norsku činí 8 let, i se sortimentem aut s klasickým pohonem mohou české automobilky v Norsku expandovat. Norové poptávají kvalitní a v náročných klimatických podmínkách odolné vozy s příznivým poměrem vybavení a ceny – typicky rodinné automobily pro sportovně orientované klienty. Velikost vozového parku v Norsku, která více než počet obyvatel odráží rozlehlost jeho území, obnáší trvalou poptávku po kvalitní provozní vybavení (pneumatiky a náhradní díly). Součástí environmentální koncepce v dopravě je zvýšení podílu pravidelné cyklistiky v mixu dopravních prostředků pro každodenní dojíždění za prací. V norských aglomeracích s příznivým terénním profilem se propaguje používání elektrokol, v některých případech i se subvencemi městských rad.

## PALESTINA

Na území Palestiny neprobíhá výroba ani montáž osobních, užitkových vozů nebo jiných dopravních prostředků. Výlučným způsobem dopravy je pozemní silniční doprava (není přítomna železnice ani městská/příměstská kolejová doprava). Systém veřejné dopravy je postaven na příměstských taxi a minibusích a meziměstských autobusech (včetně autobusů pro přepravu turistů). Osobní automobilová doprava je primárním způsobem přepravy osob. Vozový park je průběžně obnovován a vedle nových vozů představuje významný trh rovněž segment použitých vozů. Poptávány jsou lehce použité vozy ze zemí EU. Poptávány jsou dále náhradní díly, pneumatiky a další příslušenství pro osobní i užitkové vozy.

## POLSKO

Automobilový průmysl je i nadále perspektivním odvětvím pro český export, konkrétně se jedná o příležitosti vývozu osobních automobilů a jiných motorových vozidel a především součástí pro výrobu osobních a nákladních vozidel. V roce 2016 byla v Polsku zprovozněna další továrna společnosti Volkswagen na výrobu užitkového vozu Crafter. V červnu 2017 byl položen základní kámen investice německé společnosti Daimler AG, a tímto začal proces výstavby první továrny na výrobu motorů v Polsku. Jedná se o investici v hodnotě 0,5 mld. EUR, přičemž zahájení výroby ve městě Jawor v Dolním Slezsku je plánováno v roce 2019.

Polsko je teprve na začátku své cesty k elektromobilitě, nicméně záměry vlády v této oblasti jsou velmi ambiciózní. Plán rozvoje elektromobility předpokládá, že do roku 2025 bude na polských silnicích jezdit milion elektromobilů. Do roku 2020 hodlá polská vláda vynaložit na program rozvoje elektromobility až 19 mld. PLN (118 mld. CZK). Dále má být provozováno 14 čerpacích stanic na palivo LNG a polský dopravní sektor tak bude, díky realizaci vládních plánů v této oblasti, čím dál více využívat elektřinu nebo plyn na úkor ropy.

## RUSKO

Ruský trh silničních vozidel je jeden z největších v Evropě a ve střednědobém horizontu je perspektivní, a to především z důvodu jeho nízké nasycenosti. Od roku 2017 po předchozím čtyřletém propadu je patrně

oživení růstu prodejů a tento trend by měl pokračovat i v následujících letech. Automobilový průmysl se vyznačuje vysokým stupněm lokalizace, většina produkce se vyrábí a kompletuje v Rusku. Dlouhodobý plán rozvoje ruského automobilového průmyslu do roku 2025 počítá i v nadcházejících letech s finančními impulsy v rámci státních programů. Velmi perspektivní položkou je také segment automobilových komponentů, kde se ale lokalizace výroby stává stále důležitější podmínkou pro úspěšný postup na ruském trhu. Dílčí příležitosti v návaznosti na mírný nárůst prodejů existují i u navýšení dodávek těžkých nákladních vozů, a to zejména nákladních vozů pro vysoce specializované účely, kde se nemůže uplatnit levnější domácí produkce.



### SAÚDSKÁ ARÁBIE

S rozvojem železniční sítě probíhá i rozvoj hromadné dopravy městských aglomerací se zaměřením na kolejovou a autobusovou dopravu. V roce 2012 byl zahájen projekt integrované dopravy Rijádu zahrnující kombinaci 180 km metra a 600 km autobusových linek, hodnota projektu cca 25 mld. USD. Dodavatelé na projekt metra i autobusů (22 linek, 1 200 km, 6 765 zastávek) zde již byli vybráni (metro: 3 konsorcia nadnárodních firem, autobusy – pařížský dopravní podnik, v r. 2016 však prezentována spolupráce s tureckými experty vč. dodávek autobusů). V současné době je ve fázi úvah a základní přípravy dopravní řešení města Džidyy zahrnující kombinaci 108 km povrchového metra (3 linky s 208 vozy) a 750 km autobusových linek (816 autobusů), hodnota projektu cca 12 mld. USD a dopravní řešení města Mekky zahrnující 188 km lehkého metra s 88 stanicemi a 60 km autobusových linek, hodnota projektu 16 mld. USD. V roce 2014 byl schválen projekt integrované dopravy Dammámu ve výši 5 mld. USD zahrnující metro a autobusy, nebyl však zaznamenán další pokrok. S ohledem na momentální nedostatek financí je osud řady projektů nejistý, v současnosti realizované projekty se potýkají se značnými zpožděními plateb ze strany státu (9 měsíců až rok), což přináší sekundární platební neschopnost i do soukromého sektoru. Pokud však dojde ke stabilizaci saúdské ekonomiky, pak je obor jednoznačně perspektivní.



### SLOVENSKO

Vývoj slovenské ekonomiky je dlouhodobě svázan s rozvojem automobilového průmyslu. Osobní auta a autodíly budou nadále představovat významné dovozní komodity Slovenské republiky. V zemi budou na konci roku 2018 v provozu již 4 automobilky (Volkswagen, PSA Group, Kia a Jaguar Land Rover). Exportní příležitosti existují pro dodavatele autodílů a příslušenství pro klasická auta se spalovacím motorem, ale i pro elektromobily. Další příležitosti v automobilovém průmyslu nabízí tzv. oběhová ekonomika, a to například lepší management při recyklaci odpadů z výroby aut, větší využívání použitých materiálů, recyklace složitých kompozitních materiálů a lithium-iontových autobaterií, zvýšení kapacity autobaterií.



### SLOVINSKO

Slovinsko se nachází ve fázi modernizace automobilové dopravy, což se projevuje zvýšenou poptávkou po vyprošťovacích automobilech, jeřábových automobilech, požárních automobilech, nákladních automobilech s míchačkou na beton, zametacích automobilech, kropicích automobilech aj. Opomenout nelze ani modernizaci hromadné městské dopravy s důrazem na vozidla s nízkými emisemi (autobusy na metan, menší elektrická vozidla apod.). Narůstající poptávku je možné zaznamenat také v oblasti elektromobility (budování nabíjecích stanic pro elektromobily, výroba elektromotorů, systémy autonomního řízení).

**SPOJENÉ ARABSKÉ EMIR TY**

Automobilový trh Spojených arabských emirátů je 2. největší v GCC a roste tempem cca 6 % ročně souběžně s růstem populace a zvyšováním celkové životní úrovně. S posílením USD (na který je pevně fixován kurz AED) o cca 20 % v roce 2015 oproti EUR se zlevnily ceny automobilů dovážených z Evropy. To se projevilo mimo jiné i několikanásobným růstem českého vývozu osobních automobilů. Roste zejména trh s menšími vozy, které se staly dostupnější pro osoby s nižšími příjmy. Budování infrastruktury spojené s EXPO 2020 v Dubaji zvýšilo poptávku po vozidlech nákladní přepravy. Země je též regionálním centrem obchodu s ojetými vozidly a náhradními díly.

**SÝRI**

Tento sektor zaznamenává pravděpodobně nejrychlejší obnovu svých výrobních kapacit. S ohledem na místní regulační prvky dochází k obnovení provozů montážních závodů. Jednotlivé součásti (karosérie, podvozky, plasty) jsou dováženy do místních montoven zejména z Číny a Íránu. Poptávku tvoří obráběcí stroje, lisy, svářecí stroje. Poptávka je tažena také nedostatkem nákladních vozů a traktorů.

**VÝCARSKO**

Perspektivním dopravním segmentem jsou jedno- i dvoustopé dopravní prostředky pro volnočasové aktivity, které respektují specifika polohy a orografické členění Švýcarska a jsou přizpůsobeny potřebám místního náročného spotřebitele.

**TUNISKO**

Prohlubující se obchodní deficit země negativně ovlivňuje import vozidel, který má pro rok 2018 stanovený limit 40 tis. vozidel, tj. pokles o 20 % oproti roku 2016. Tunisko vyváží mechanické a elektrické díly pro automobily a zásobuje mj. i 10 továren VW Group. Vývoz autodílů představuje 40 % tuniského exportu. Tunisko má předpoklady pro kompletní výrobu automobilů, první domácím výrobkem bude Peugeot pick-up. Vzhledem k plánům na modernizaci a dostavbu silniční infrastruktury bude Tunisko potřebovat nákladní vozy a stavební stroje. Tuniská vláda rovněž usiluje o modernizaci a dobudování autobusových linek, což předpokládá kompletní dodávky zařízení a dopravních prostředků.

**TURECKO**

Důležitou položkou turecké průmyslové výroby jsou automobily a jejich příslušenství. Tento sektor také zůstává největší a stále rostoucí položkou vzájemného obchodu. Turecký trh je v tomto segmentu 6. největší v Evropě. Toto odvětví se podílelo v roce 2014 na celkovém exportu země cca 23 mld. USD. V letošním roce se očekává další růst, počet vyrobených vozů v Turecku by měl dosáhnout přibližně 1,3 mil. kusů. Vládní investiční pobídky jsou součástí širší strategie snižování závislosti na importu v důležitých sektorech a současně snahou o vylepšení tradičně záporné obchodní bilance. Systém vládních pobídek již přilákal na místní trh mnoho světových producentů, kteří zde umisťují svou výrobu (Renault, FIAT, Mercedes, FORD). Například společnost Toyota oznámila v lednu 2016 investici v řádu 366 mil. USD na výstavbu nového závodu na výrobu motorů. Mercedes Benz pak oznámil zdvojnásobit svou výrobu nákladních vozidel v Turecku, přičemž do rozšíření své haly plánuje investovat 113 mil. EUR. Automobilka Renault do svého výrobního závodu v roce 2016 investovala 225 mil. USD za účelem rozšířit jeho výrobní kapacity. Díky této investici se v ní začala vyrábět poslední řada modelu Mégane Sedan. Expanze tohoto sektoru na místním trhu představuje pro české exportéry příležitost v subdodavatelské struktuře.

Na tureckém subdodavatelském trhu je velká řada firem hlavně v oblasti Bursa, Kocaeli, Manisa, Izmir, Istanbul a Adana.



### VELKÁ BRITÁNIE

Ještě v roce 2016 dosáhl britský automobilový průmysl svého 17letého rekordu v počtu 1,7 mil. vyrobených vozů, z nichž 1,3 mil. bylo exportováno, především na trh EU. Rok 2017 znamenal pro britské automobilky první pokles objemu vyrobených aut od roku 2009, především v důsledku čtvrtinového propadu poptávky britských zákazníků po nových vozech. Jelikož přes 80 % produkce aut směřuje na export, na celkové produkci britských automobilek se nižší domácí prodeje aut promítnou méně. Pokles domácí poptávky je zdůvodňován obavami spotřebitelů z vývoje ekonomiky po brexitu a nejistotou ohledně budoucnosti diesellových aut v důsledky aféry „dieseldate“. Pokud jde o diesely, v roce 2017 poklesl jejich prodej o 20 % a od dubna 2018 bude zvýšena silniční daň pro nově registrované diesellové vozy, které nesplňují nejpřísnější emisní limit (netýká se však dodávek). Současně britská města mohou pro zlepšení kvality vzduchu zavádět vlastní nízkoemisní zóny se zákazem vjezdu méně ekologických vozů (např. od října 2017 auta neplnící normu EURO 4 platí denní poplatek za vjezd do centra Londýna ve výši 21,5 GBP a od dubna 2019 budou pravidla zóny zpřísněna a bude pokrývat celý Londýn; Oxford se chystá úplně zakázat vjezd benzinových i diesellových aut do úzkého centra města od 2020, atd.). UK však i nadále zůstává po Německu druhým největším evropským výrobcem luxusních vozů a třetím největším evropským výrobcem vůbec. Celkem 18 z 20 největších světových automobilek je přítomno v UK. I po referendu o vystoupení z EU některé automobilky (zejm. Nissan/Infinity, Aston Martin, Toyota, a Jaguar Land Rover) v Británii staví nové a rozšiřují a modernizují stávající továrny, ačkoliv tempo investic bylo výrazně zpomalen v souladu s nejistotou ohledně dopadu brexitu na automobilový sektor (případná nedohoda mezi EU a Británií o obchodních vztazích a přechod na WTO tarify by znamenaly 10 % clo na vyvážené a dovážené nové vozy). V roce 2018 se očekává další pokles objemu výroby aut v Británii, k rizikům patří i omezení a možné uzavření jedné ze dvou britských továren automobilky Vauxhall, nově od roku 2017 vlastněné francouzským PSA. V roce 2019 by nástup nových modelů Nissan's Qashqai a X-Trail a nových modelů Range Rover Evoque a Jaguar EJ měl výrobu zvýšit. V souladu s celosvětovým trendem směřování k tzv. „intelligent, connected car“ (a z dlouhodobějšího hlediska k plně autonomním vozidlům) britská vláda podporuje využití nových technologií v automobilovém průmyslu, zejm. tedy technologie pokročilého infotainmentu včetně připojení k internetu, elektromobility, hybridního pohonu a autonomního řízení. Nová průmyslová strategie Británie z listopadu 2017 označila automobilový průmysl za jeden z „národních šampionů“ a vytyčila cíl navýšit domácí podíl na vyráběných vozech na 50 % do roku 2020 (z dnešních 41 %) pomocí nového Programu konkurenceschopnosti dodavatelských řetězců. K rozvoji sektoru slouží tzv. „technologické katapulty“, např. Centrum pro vývoj pokročilého pohonu, Úřad pro nízkoemisní vozidla, Centrum pro propojená a autonomní vozidla. Vláda podporuje vybudování testovací infrastruktury pro samo řídicí auta, jejichž testy v provozu již v UK probíhají (podpora ve výši 100 mil. GBP), i instalaci nových nabíjecích stanic pro elektromobily (80 mil. GBP). V roce 2017 již 57 % britských automobilek vyvíjelo technologii autonomního řízení (a dalších 18 % to plánovalo) a 64 % vyvíjelo ultra nízkoemisní či elektrické vozy. Automobilky Jaguar Land Rover, Nissan, Mini a Aston Martin plánují výrobu celoelektrických vozů do roku 2022. Výrobu lehkých užitkových vozů a autobusů na elektřinu pak připravuje britský start-up Arrival. Automatizace výroby, autonomní roboti, lehké kompozitní materiály, nový uživatelský interface v podobě rozšířené reality (head-up displeje a pokročilý infotainment), 3D tisk (a související možnost budoucí rychlé výměny bezpečných, jednorázových dílů karoserie), nové typy

baterií, technologie pohybu v karavanách autonomních vozidel, obchodní modely časového sdílení vozů, ale i vývoj vodíkového pohonu patří k dalším cestám, jak se britské automobilky připravují na budoucnost. Velké příležitosti budou i nadále v oblasti dodavatelského řetězce v sektoru klasických spalovacích motorů – Británie je dlouhodobě evropskou špičkou v oblasti vývoje a výroby motorů a nové příležitosti mimo jiné vznikají i díky dlouhodobému programu rozvoje motorů Jaguar Land Rover typu Ingenium (aktuálně probíhá rozšíření motorárny Jaguar Land Rover). Z hlediska materiálů i britské automobilky ve stále větší míře využívají hliník coby lehčí konstrukční prvek. Tyto trendy znamenají příležitost pro výrobce komponent automobilového průmyslu, kteří dokáží včas přijít s inovativním řešením. Čeští producenti již mají vytvořené dodavatelské vztahy jak s automobilkami, tak nadnárodními společnostmi, které mají v Británii svá vývojová centra (např. Honda UK, Nissan UK).

### VIETNAM

Rozvoj automobilového průmyslu ve Vietnamu je v posledních letech velmi bouřlivý. V roce 2017 se v zemi prodalo 272 tis. automobilových dopravních prostředků (osobní, nákladní vozy a autobusy). Rychlý růst prodeje by měl pokračovat i v dalších letech. V roce 2020 se celkové prodeje odhadují na 400 tis. automobilů a v roce 2035 dokonce na 1,5 milionu automobilů. Růst poptávky po automobilech vychází zejména z růstu kupní síly vietnamské populace, která v roce 2018 dosáhne 95 mil. Počet koupěschopných obyvatel spadajících do střední třídy (s příjmy nad 714 USD měsíčně) by se měl do roku 2020 zdvojnásobit na 33 mil. Vietnamský automobilový trh nabízí příležitosti nejenom pro české výrobce automobilů, ale také pro subdodavatele a výrobce automobilových součástí.

Současné vysoké celní zatížení a vysoká spotřební daň na osobní vozy neumožňuje masívnější expanzi evropských výrobců automobilů ve Vietnamu. Tato situace se dramaticky změní v roce 2018, kdy by měla vstoupit v platnost dohoda o volném obchodu mezi EU a Vietnamem. U malých a středních vozů, kde nyní ve Vietnamu dovozní clo činí 70–78 %, bude do 10 let sníženo na nulu, u vyšší kubatury vozů nad 3 litry do 9 let, u nákladních vozů (nyní clo 65 %) bude clo eliminováno do 10 let. Náhradní díly pro automobily budou mít progresivnější postup a clo bude zrušeno do 7 let.

## AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Konkrétní příležitosti	Země
HS 3917 - Trubky, potrubí a hadice a jejich příslušenství z plastů	Francie, Maroko
HS 4009 - Trubky, potrubí a hadice, z vulkanizovaného kaučuku, jiného než tvrdého kaučuku	Maroko
HS 4010 - Dopravníkové nebo převodové pásy nebo řemeny z vulkanizovaného kaučuku	Maroko
HS 4011 - Nové pneumatiky z kaučuku	Bulharsko, Francie, Chile, Island, Katar, Kuvajt, Maroko, Mexiko, Norsko, Rumunsko, Saúdská Arábie, Sýrie, Turecko
HS 4013 - duše pryžové	Mexiko
HS 5113 - tkaniny z chlupů zvířecích hrubých a zíní	Mexiko
HS 5204 - nitě šicí bavlněné, upravené pro prodej	Mexiko
HS 6094 - Traktory	Sýrie
HS 7007 - Bezpečnostní sklo sestávající z tvrzeného nebo vrstveného skla	Francie
HS 7308 - Konstrukce jn. a části a součásti pro použití v konstrukcích, ze železa, oceli	Francie
HS 7315 - Řetězy, řetízky, jejich části z železa, oceli	Francie
HS 7318 - Šrouby a vruty, svorníky nýty, aj. ze železa, oceli	Maroko
HS 7320 - Pružiny, listy, pružin, z železa, oceli	Maroko
HS 7325 - Ost. výrobky odlité ze železa, oceli	Francie
HS 7506 - desky, plechy, pásy, folie niklové	Mexiko
HS 7610 - Hliníkové konstrukce, desky, tyče, profily, trubky ap.	Francie
HS 8205 - Ruční nástroje a nářadí, jinde neuved.; pájecí lampy; svěráky ap. nářadí	Maroko
HS 8207 - Vyměnitelné nástroje pro ruční nástroje a nářadí	Nizozemsko
HS 8307 - Ohebné trubky, z obecných kovů, též s příslušenstvím (fitinky)	Polsko
HS 8407 - Vratné, rotační zážehové spalovací pístové motory s vnitřním spalováním	Írán, Rusko
HS 8408 - Motory pístové, vznětové, s vnitřním spalováním	Írán
HS 8409 - Části a součásti vhodné pro motory pístové	Írán, Sýrie
HS 8412 - Ost. motory a pohony	Írán
HS 8414 - Čerpadla vývěvy vzduchové kompresory aj.	Sýrie
HS 8415 - Stroje přístroje klimatizační	Brazílie
HS 8427 - Vidlicové stohovací vozíky; ost. vozíky vybavené zdvihacím nebo manipulačním zařízením	Norsko
HS 8429 - Samohybné buldozery, stroje na vyrovnávání terénu, rypadla, ap. s pohonem	Litva, Palestina



Konkrétní příležitosti	Země
HS 8467 – Ruční nástroje a nářadí, pneumatické, hydraulické nebo s motorem	Maroko
HS 8477 – Stroje na zpracování kaučuku, plastů a na zhotovování výrobků z těchto materiálů	Maroko
HS 8480 – Rámy, základny, formovací modely pro formy aj.	Maroko
HS 8482 – Valivá ložiska (kuličková, válečková, jehlová ap.)	Maroko
HS 8483 – Převodové hřídele a kliky; ložisková pouzdra; převodovky, setrvačníky, spojky aj.	Etiopie, Kanada
HS 8484 – Těsnění ap. výrobky kovoplastové; soubory, sestavy, mechanické ucpávky	Maroko, Mexiko
HS 8501 – Elektrické motory a generátory (kromě generátorových soustrojí)	Írán, Kanada, Slovinsko
HS 8503 – Části a součásti motorů, elektr. Generátorů, soustrojí ap.	Írán
HS 8507 – Elektrické akumulátory, včetně separátorů	Bulharsko, Jordánsko, Spojené arabské emiráty
HS 8512 – Elektrické přístroje osvětlovací nebo signalizační, elektrické stěrače ap.	Írán, Jordánsko, Kuvajt
HS 8530 – El. přístroje signalizační, bezpečnostní nebo pro řízení dopravy	Írán
HS 8539 – Žárovky, výbojky el. ultrafial., infra., obloukovky	Indonésie
HS 8548 – Odpad a zbytky galvanických článků, baterií a el. akumulátorů ap. jinde neuvedené	Korejská republika
HS 8605 – Železniční, tramvajové osobní vozy aj. vozy bez vlastního pohonu	Indonésie
HS 8607 – Části železničních nebo tramvajových lokomotiv nebo kolejových vozidel	Indonésie
HS 8701 – Traktory a tahače	Ghana, Irsko, Korejská republika
HS 8702 – Motorová vozidla pro dopravu deseti nebo více osob, včetně řidiče	Bulharsko, Etiopie, Francie, Indie, Indonésie, Írán, Itálie, Katar, Kuvajt, Makedonie, Mongolsko, Německo, Nigérie, Palestina, Saúdská Arábie, Slovinsko, Spojené arabské emiráty, Švýcarsko, Velká Británie, Vietnam
HS 8703 – Osobní automobily aj. motorová vozidla pro přepravu osob	Bulharsko, Francie, Ghana, Chile, Chorvatsko, Indie, Indonésie, Irák, Írán, Irsko, Island, Itálie, Jordánsko, Kambodža, Kolumbie, Konžská demokratická republika, Makedonie, Malta, Německo, Norsko, Palestina, Polsko, Řecko, Slovensko, Spojené arabské emiráty, Turecko, Vietnam
HS 8704 – Motorová vozidla pro přepravu nákladu	Etiopie, Chorvatsko, Indie, Indonésie, Írán, Island, Katar, Kolumbie, Konžská demokratická republika, Kuvajt, Makedonie, Norsko, Saúdská Arábie, Sýrie, Tunisko, Turecko
HS 8705 – Motorová vozidla pro zvláštní účely, ne vozidla konstruovaná, především pro dopravu osob nebo nákladu	Etiopie, Chile, Írán, Katar, Kuvajt, Makedonie, Saúdská Arábie, Slovinsko

## AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Konkrétní příležitosti	Země
HS 8706 – Podvozky (chassis) vybavené motorem, pro motorová vozidla čísel 8701 až 8705	Indie, Spojené arabské emiráty
HS 8707 – Karoserie (kabiny pro řidiče) pro motorová vozidla čísel 8701 až 8705	Francie, Ghana, Německo, Nizozemsko, Polsko, Rusko, Turecko
HS 8708 – Části, součásti motorových vozidel čísel 8701 až 8705	Brazílie, Bulharsko, Francie, Ghana, Chorvatsko, Írán, Island, Itálie, Jordánsko, Kanada, Kolumbie, Korejská republika, Kuvajt, Litva, Malta, Mexiko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Rusko, Řecko, Saúdská Arábie, Slovensko, Spojené arabské emiráty, Sýrie, Turecko, Vietnam
HS 8711 – Motocykly a jízdní kola vybavená pomocným motorem, též s postranními vozíky	Etiopie, Chile, Malta, Norsko
HS 8716 – Přívěsy a návěsy; ost. vozidla bez mechanického pohonu; jejich části	Island, Sýrie, Katar, Kuvajt, Turecko
HS 9029 – Otáčkoměry, počítače výrobků, taxametry, měřiče ujeté vzdálenosti, krokoměry ap. přístroje	Írán, Polsko
HS 9401 – Sedadla (jiná než sedadla čísla 9402), též proměnitelná v lůžka, jejich části	Nigérie