

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Bakalářská práce

Operativní leasing

Anna Brožová

© 2018 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Anna Brožová

Provoz a ekonomika

Název práce

Operativní leasing

Název anglicky

Operating lease

Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce je vyhodnocení operativního leasingu jako zdroje financování vybraných majetkových složek v podnikové praxi. Hlavní cíl je dále rozčleněn na cíle dílčí:

1. vymezení základních charakteristik leasingu z hlediska právní úpravy, daňových aspektů, historie, atd.;
2. vývoj leasingu v ČR a jeho porovnání s jinými alternativními formami financování majetku;
3. porovnání a zhodnocení využití operativního leasingu a jiných forem financování v podnikání dle předem definovaných kritérií (dotazníkové šetření).

Metodika

Teoretická část bakalářské práce bude zpracována metodou deskripce na základě studia odborné literatury a dostupných odborných zdrojů. Vlastní část bakalářské práce bude založena na sběru pokladových údajů prostřednictvím dotazníku. Získaná data budou pomocí vybraných metodických nástrojů kvalitativní a kvantitativní analýzy vyhodnocena a budou z nich vyvozeny odpovídající závěry.

Bakalářská práce bude vyhotovena v následující struktuře:

1. Úvod
2. Cíl a metodika
3. Teoretická východiska
4. Vlastní část práce
5. Diskuze a závěr
6. Seznam literatury
7. Přílohy

Doporučený rozsah práce

40 stran

Klíčová slova

leasing, financování movitých věcí, ČLFA, vozový park

Doporučené zdroje informací

KISLINGEROVÁ, E. – SYNEK, M. *Podniková ekonomika*. V Praze: C.H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-274-8.

PULZ, J. – ZELINGER, P. *Leasing v teorii a praxi*. Praha: Grada, 1993. ISBN 80-7169-021-.

ŘEHOŘ, V. – SRPOVÁ, J. *Základy podnikání : teoretické poznatky, příklady a zkušenosti českých podnikatelů*. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3339-5.

SOUČEK, I. – FOTR, J. *Investiční rozhodování a řízení projektů : jak připravovat, financovat a hodnotit projekty, řídit jejich riziko a vytvářet portfolio projektů*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3293-0.

SOUČEK, I. – FOTR, J. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-247-0939-2.

SYNEK, M. *Manažerská ekonomika*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3494-1.

VALOUCH, P. *Leasing v praxi : praktický průvodce*. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-247-0745-4.

Předběžný termín obhajoby

2017/18 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Ludmila Pánková, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 22. 2. 2018

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 22. 2. 2018

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 14. 03. 2018

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Operativní leasing" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15.3.2018 _____

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Ludmile Pánkové, Ph.D., za vedení bakalářské práce, konzultace a podnětné připomínky k jejímu zpracování.

Operativní leasing

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá problematikou operativního leasingu se zaměřením na jeho využití v podnikání. Teoretická část práce definuje operativní leasing a alternativní formy financování osobních a nákladních vozidel, strojů a zařízení. Leasing je vymezen z hlediska historie, základních charakteristik, právní úpravy, daňových a účetních aspektů a je porovnán s jinými formami financování. Praktická část práce je založena na zpracování a vyhodnocení dotazníkového šetření mezi podnikatelskými subjekty. Výsledky jsou prezentovány pomocí popisných statistik a zpracovány graficky. Práce obsahuje ověření předem stanovených hypotéz. V závěru práce je shrnutí dosažených výsledků.

Klíčová slova: leasing, financování movitých věcí, ČLFA, vozový park

Operating lease

Abstract

The bachelor thesis deals with the issue of operative leasing with a focus on its use in business. The theoretical part of the thesis defines operational leasing and alternative forms of financing of passenger cars and trucks, machines and equipment. Leasing is defined in terms of history, basic characteristics, legal regulations, tax and accounting aspects and is compared to other forms of financing. The practical part of the thesis is based on the processing and evaluation of the questionnaire survey among entrepreneurial subjects. The results are presented using descriptive statistics and processed graphically. The thesis contains verification of predetermined hypotheses. At the end of the work is a summary of achieved results.

Keywords: leasing, finance of movables, CLFA, fleet

Obsah

1 Úvod.....	10
2 Cíl práce a metodika	11
2.1 Cíl práce	11
2.2 Metodika	11
3 Teoretická východiska	14
3.1 Charakteristika leasingu	14
3.1.1 Historie leasingu	14
3.1.2 Podstata a definice leasingu	15
3.1.3 Účastníci leasingu	16
3.1.4 Statistika vývoje leasingu	18
3.2 Právní úprava leasingu	22
3.2.1 Právní úprava do 31.12.2013	22
3.2.2 Právní úprava od 1.1.2014	23
3.3 Daňové a účetní aspekty.....	23
3.4 Operativní leasing	24
3.4.1 Full servis leasing	26
3.5 Finanční leasing	28
3.6 Zpětný leasing	29
3.7 Úvěr.....	30
3.8 Koupě v hotovosti	31
3.9 Srovnání leasingu s ostatními formami financování.....	31
4 Vlastní část práce	33
4.1 Dotazníkové šetření.....	33
4.1.1 Charakteristika respondentů	34
4.1.2 Podnikatelské subjekty nevyužívající operativní leasing	37
4.1.3 Podnikatelské subjekty využívající operativní leasing	38
4.2 Výsledky dotazníku v závislosti na právní formě podnikání.....	41
4.2.1 OSVČ.....	41
4.2.2 Obchodní společnost.....	42
4.2.3 Ostatní právní formy podnikání.....	43
4.2.4 Závislost využití operativního leasingu na právní formě podnikání.....	44
4.3 Výsledky dotazníku dle ekonomického sektoru	45
4.3.1 Ekonomické sektory podnikání	45
4.3.2 Závislost využití operativního leasingu na ekonomickém sektoru.....	46
4.4 Využití operativního leasingu v budoucnu	47
4.5 Otázka ekonomické výhodnosti operativního leasingu.....	49

4.6	Parametry operativního leasingu.....	51
5	Závěr a diskuze.....	54
6	Seznam použitých zdrojů	57
7	Seznam obrázků, tabulek a příloh.....	59
7.1	Seznam obrázků	59
7.2	Seznam tabulek	60
7.3	Seznam příloh.....	60

1 Úvod

Téma bakalářské práce bylo zvolena s ohledem na trend častějšího využití operativního leasingu k financování osobních automobilů v podnikání. Operativní leasing lze považovat za běžně dostupný produkt, který je nabízen leasingovými společnostmi, jak podnikatelským subjektům, tak i subjektům nepodnikatelským.

Vývoj leasingu je mapován již od starověku, dnešní forma vznikla v 50. letech 20. století v USA. U nás byl jeho vývoj ovlivněn centrálně řízenou ekonomikou a k jeho rozvoji, tak dochází až v roce 1990. Jako jednoduchý zdroj financování nachází rychle své uplatnění v rozvíjejícím se tržním hospodářství, které trpělo nedostatkem zdrojů.

Při dnešním rychlém vývoji technologií je zejména u strojů a zařízení kladen vysoký nárok na možnost přizpůsobení se vývoji. Toto není vždy možné, a proto je dnes operativní leasing, který je považován za nájem věci, využíván i k pořízení těchto technologií. Funkcí operativního leasingu je funkce užívací a s doplněním služeb nefinančního charakteru poskytuje tento typ leasingu bezstarostné užívání po dobu, kdy má nájemce zvýšenou potřebu předmětu leasingu. Jednou z hlavních výhod operativního leasingu je, že při nájmu věci nepotřebuje nájemce vlastní zdroje a jelikož má předmět pouze v nájmu a není jeho vlastníkem, je i náročnost získání tohoto typu leasingu jednodušší.

Dnes je operativní leasing využíván hlavně v oblasti osobních automobilů, jedním z hlavních argumentů pro jeho využití je pokles ceny nového osobního auta za jeden rok. Poskytovatelé operativního leasingu argumentují, že roční náklady na splátky tohoto leasingu jsou nižší než pokles ceny auta s náklady na jeho opravy, servis a pojištění. I zde je kladen důraz na nové technologie. Je argumentováno hlavně otázkou bezpečnosti, kde vývoj převážně asistentů řízení je velmi rychlý a při sjednání kratší doby leasingu je možnost rychlé obnovy vozového parku vždy s nejnovějšími technologiemi. Otázkou zůstává cena – měsíční splátka, která se odvíjí od pořizovací ceny automobilu, která roste s jeho výbavou.

Při rozhodování o využití typů leasingu, úvěrů či financování z vlastních zdrojů je vždy nutné zvážit, zda má být předmět užíván krátkodobě či dlouhodobě a zda je k užívání nutné i jeho vlastnictví a zda s jeho vlastnictvím není spojeno více nákladů než užitku.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je vyhodnocení operativního leasingu jako zdroje financování vybraných majetkových složek v podnikové praxi. Hlavní cíl je dále rozčleněn na cíle dílčí:

1. vymezení základních charakteristik leasingu z hlediska právní úpravy, daňových aspektů, historie atd.;
2. vývoj leasingu v ČR a jeho porovnání s jinými alternativními formami financování majetku;
3. porovnání a zhodnocení využití operativního leasingu a jiných forem financování v podnikání dle předem definovaných kritérií (dotazníkové šetření).

2.2 Metodika

Teoretická část bakalářské práce bude zpracována metodou deskripce na základě studia odborné literatury a dostupných odborných zdrojů. Vlastní část bakalářské práce bude založena na sběru pokladových údajů prostřednictvím dotazníku. Získaná data budou pomocí vybraných metodických nástrojů kvalitativní a kvantitativní analýzy vyhodnocena a budou z nich vyvozeny odpovídající závěry.

Bakalářská práce bude vyhotovena v následující struktuře:

1. Úvod
2. Cíl a metodika
3. Teoretická východiska
4. Vlastní část práce
5. Diskuze a závěr
6. Seznam literatury
7. Přílohy

Bakalářská práce je rozdělena do dvou hlavních částí, první část se zabývá teoretickým vymezením leasingu z hlediska jeho charakteristiky, historie, právní úpravy, účetních a daňových aspektů a také jeho rozlišením na jednotlivé druhy leasingu a porovnání s jinými formami financování, kde jsou definovány hlavní rozdíly těchto forem s ohledem na využitelnost informací pro rozhodování se o metodě financování pro podnikatelské subjekty. V praktické části jsou na základě dotazníkového šetření analyzovány informace o využití operativního leasingu, jeho směřování a vnímání ze

strany podnikatelských subjektů. Součástí je vyhodnocení doplňujících informací o alternativách financování osobních automobilů, nákladních automobilů, strojů a zařízení a jejich využívání. Dále se zaměřuje na zjištění závislosti využití operativního leasingu na právní formě podnikání, ekonomickém sektoru a také jeho vlivu na budoucí využití operativního leasingu a názoru na jeho ekonomickou výhodnost. Dotazníkové šetření probíhalo od 1.9.2017 do 31.10.2017 mezi podnikatelskými subjekty. Šetření se účastnilo 103 respondentů z 300 oslovených. Dotazník se skládal z 28 otázek – uzavřené, polouzavřené, otevřené. K naplnění cíle práce je využito popisné statistiky (pravděpodobnosti, číselné charakteristiky náhodných veličin) a testů pro závislost kvantitativních znaků (Pearsonův Chí-kvadrát test) a měření síly této závislosti, toto je aplikováno na ověření následujících hypotéz:

H0: neexistuje závislost mezi využitím operativního leasingu a právní formou podnikání.

H0: neexistuje závislost mezi využitím operativního leasingu a ekonomickým sektorem podnikání.

H0: neexistuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a jeho využitím v budoucnu.

H0: neexistuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názorem na ekonomickou výhodnost.

H0: neexistuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názoru na důležitost parametrů.

Hypotézy budou ověřovány výpočty v programu Statistica 12 CZ, nejprve budou ověřovány četnosti, aby byly naplněny podmínky pro použití testování, poté budou vypočteny hodnoty Chí – kvadrát testu a síly závislosti. Ověření bude na hladině významnosti 5 %.

Chí – kvadrát testem o nezávislosti jsou ověřovány nulové hypotézy: mezi sledovanými znaky neexistuje závislost.

$$\chi^2 = \sum \sum \frac{(n_{ij} - n_{oj})^2}{n_{oj}} \quad (1)$$

Vypočtenou hodnotu testového kritéria porovnáme s kritickou hodnotou $\chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$, kde k představuje počet obměn prvního znaku a m počet obměn znaku druhého.

Je-li $\chi^2 > \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$, nulovou hypotézu o nezávislosti zamítáme. Test nelze provést automaticky, nejprve je nutné ověřit podmínky jeho použitelnosti. Podmínkou je,

že podíl teoretických četností menších než 5, nesmí překročit 20 % a žádná z teoretických četností nesmí být menší než 1. Jestliže není splněna tato podmínka, nelze test použít přímo, ale až po spojení slabých skupin. Sloučení musí zachovat logické uspořádání. Poté se opět vyjádří teoretické četnosti a zjišťuje se jejich podíl (Svatošová, a další, 2008).

3 Teoretická východiska

3.1 Charakteristika leasingu

Původ slova leasing se nachází v anglickém slově „to lease“ neboli „pronajmout“, či ve slově „lease“ neboli „nájem“. Doslovný překlad slova leasing z angličtiny zní pronajímání, nájem (Pulz, a další, 1993, s. 15).

3.1.1 Historie leasingu

Nejstarší zmínky o závazkových vztazích, na základě, kterých byl užíván majetek patřící jinému subjektu, se nalézají na sumérských hliněných deskách pocházejících z města Ur z 3. tisíciletí před naším letopočtem. První obecně závazné normy upravující vztahy při užívání cizího majetku se nalézají v Chammurapiho zákoníku z 18. století př.n.l. V Sumérské společnosti prakticky neexistovalo soukromé vlastnictví, majetek byl vlastněn chámy, které zejména půdu přenechávaly k hospodaření zemědělcům. Okolo roku 500 př.n.l. existuje záznam o pronájmu půdy a dobytka bankou (Farská, a další, 2003, s. 1).

Na evropském území se objevují záznamy o pre-leasingových vztazích v antickém Řecku ve vztahu ke stříbrným dolům v období okolo roku 370 př.n.l. Kromě záznamů o nájemních vztazích se objevuje i institut zajišťovacího prodeje věci. *„Rovněž ve starém Římě byly leasingové vztahy rozšířené a lze zaznamenat různé formy těchto vztahů připomínajících z dnešního pohledu rozdělení leasingu na leasing finanční a operační. Tyto různé formy byly kodifikovány ve slavném Corpus Iuris Civilis císaře Justiána ze 6. století n.l., a to ve třetí knize (Institutiones)“* (Farská, a další, 2003, s. 2).

V období středověku je předmětem nájemních vztahů především půda, nemovitosti, ke kterým se přidává i pronájem („leasing“) lodí a vojenského vybavení. Z pohledu trojstranného schématu leasingu jsou považovány za kolébku vzniku moderního leasingu Spojené státy americké. V 18. a 19. století k rozvoji leasingu dochází v důsledku osídlování západu a průmyslové revoluce. Různé formy leasingu byly využívány k financování dostavníků a železnice. Dopravní spojení se západem vyvolalo poptávku po investicích, které byly pro banky rizikové, a právě zde se objevuje třetí strana – investor, která kupuje do svého majetku železniční vybavení a přenechává je k užívání železničním společnostem, které je po splacení závazku získávají do svého majetku. Rovněž ve Velké Británii se vznik leasingu váže k průmyslové expanzi (Farská, a další, 2003, s. 2-3).

Ve 20. století se k leasingu přidává i splátkový prodej a dochází k posilování koupěschopnosti a využívání těchto forem financování i velkými producenty, což díky nerozeznání rizik spojených s tímto financováním přispělo ke krizi ve třicátých letech (Farská, a další, 2003, s. 4-5).

Leasing v dnešním pojetí vznikl prakticky v 50. letech v USA a velmi rychle se přenesl do západní Evropy (Pulz, a další, 1993, s. 15). V tomto období dochází k růstu spotřeby a v USA probíhají změny v daňovém zákonodárství, což příznivě ovlivňuje rozvoj leasingu. V druhé polovině 20. století se leasing rozvíjí i v kontinentální Evropě, kde je spíše vnímán jako daňový instrument určený pro podnikatelské vztahy (Farská, a další, 2003, s. 4-5).

Roku 1972 je založena Evropská asociace leasingových společností Leaseurope, která sdružuje evropské leasingové asociace jednotlivých zemí.

V Československu se první leasingové smlouvy objevují v 60 a 70. letech minulého století, avšak v tehdejších ekonomických podmínkách nedochází k většímu rozvoji a leasingové operace se objevují spíše výjimečně v případě dovozu strojů a přístrojů ze zahraničí (Valach, 2005, s. 389). „*Leasing ze zahraničí byl prováděn v rámci plně centralizované a rigidní devizové politiky*“ (Pulz, a další, 1993, s. 255).

Tato situace trvá až do roku 1990, kdy s rozvojem tržní ekonomiky dochází i k rozvoji leasingového financování. Díky liberalizaci podnikání vstupují na trh společnosti zabývající se poskytováním leasingových služeb. Nedostatek kapitálu v soukromém sektoru zvyšoval poptávku po těchto službách. Na trhu působilo více jak 200 společností poskytujících leasingové služby.

V tehdejší ČSFR od poloviny roku 1991 působila na trhu Asociace leasingových společností ČSFR, která měla 7 základajících členů – APRA, a.s., CORFIN, a.s., Motokov, a.s., ČSOB, a.s., B.O.I.S.s.r.o., Investiční banka, Agrobanka, a.s. a v roce 1992 se stala členem Leaseurope. V září roku 1992 byla založena Asociace leasingových společností České Republiky, která pod novým názvem od roku 2005 vystupuje jako Česká finanční a leasingová asociace (ČLFA). ČLFA sdružuje poskytovatele leasingu, faktoringu, prodejce na splátky a některé poskytovatele spotřebitelského úvěru. Aktuálně sdružuje 40 členů.

3.1.2 Podstata a definice leasingu

„Za leasing se tedy obecně považuje smluvní vztah mezi pronajímatelem (zpravidla vlastníkem předmětu smlouvy) a nájemcem (dočasným uživatelem předmětu smlouvy), na

základě, kterého pronajímatel poskytuje za úplatu nebo jiné nepeněžité plnění nájemci právo určitou věc po sjednanou dobu používat“ (Vychopeň, 2010, s. 15).

Z hlediska vlastnictví zůstává předmět po dobu leasingu v majetku pronajímatele, tedy užívání majetku není spjata s jeho vlastnictvím. V problematice účetnictví se setkáme s pojmem ekonomické vlastnictví, které umožňuje nájemci odpisy předmětu leasingu, tato problematika však není součástí českých účetních předpisů.

„Z právního hlediska představuje klasický leasing třístranný právní vztah mezi dodavatelem, pronajímatelem a nájemcem, při kterém pronajímatel kupuje od dodavatele majetek a poskytuje jej za úplatu do užívání nájemci. Vlastníkem majetku je pronajímatel, který s nájemcem uzavírá leasingovou smlouvu na předmět leasingu. (...) Z finančního hlediska můžeme leasing charakterizovat jako alternativní speciální formu financování potřeb podniku cizím kapitálem (Valach, 2005, s. 389).“

V rovině časové je důležité rozlišit, zda předmět leasingu je určen k dočasnému či dlouhodobému užívání, kdy je volen druh leasingu.

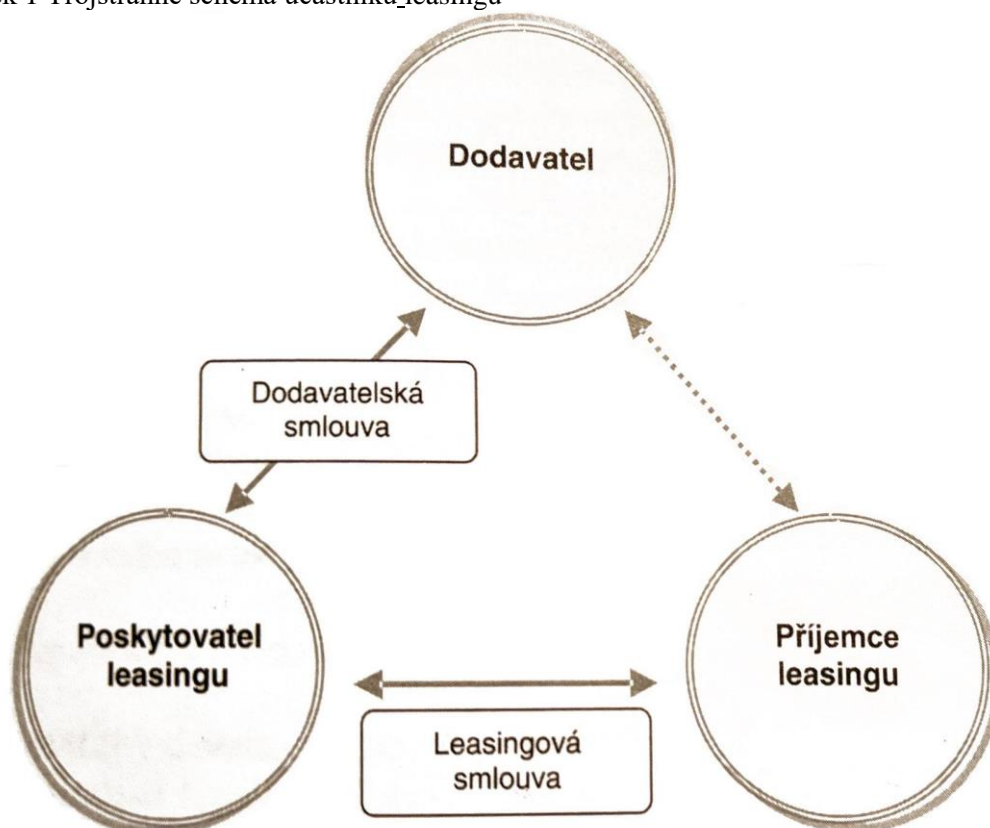
Z obecného hlediska leasing umožňuje financování dlouhodobých potřeb podniku s aplikací nových technologických a vědeckých poznatků, a to rychle a efektivně, bez nutnosti vlastních zdrojů podniku, s možností různé frekvence splácení dle nastavení leasingové smlouvy.

Dnes je leasing důležitou součástí finančního trhu rozšiřující nabídku v oblasti financování podniku s rozšiřující se nabídkou doplňkových služeb nefinančního charakteru.

3.1.3 Účastníci leasingu

V klasickém pojetí leasingu lze charakterizovat tři základní účastníky leasingu: dodavatel (výrobce), poskytovatel leasingu (pronajímatel, leasingová společnost) a příjemce leasingu (nájemce), jejichž vztah charakterizuje trojstranné schéma na Obr.1.

Obrázek 1 Trojstranné schéma účastníků leasingu



Zdroj: Farská, a další, 2003, s. 9

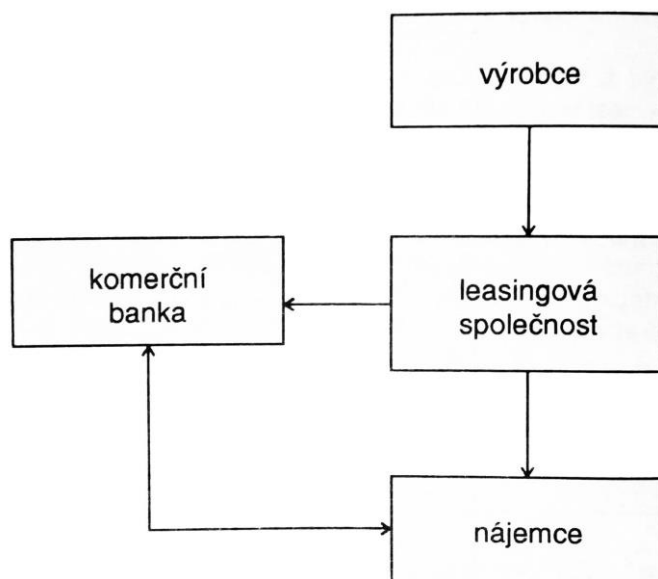
„Leasing v klasickém pojetí předpokládá, že předmět leasingu je u dodavatele poptáván a vybírán příjemcem leasingu, který má zájem o jeho pořízení a užívání. Na základě této poptávky a výběru je uzavírána leasingová smlouva, na základě které poskytovatel leasingu pořizuje věc do svého vlastnictví za účelem jeho přenechání do užívání příjemci leasingu“ (Farská, a další, 2003, s. 9).

Dodavatel obvykle není účastníkem leasingové smlouvy a je pouze účastníkem smlouvy kupní mezi jím a poskytovatelem leasingu, ale jelikož dodavatel je poskytovatelem záruky na předmět leasingu, může leasingová smlouva upravovat i vztah smluvních stran k dodavateli.

Lze se setkat i s formami leasingu, kde není přítomna třetí strana, a to zejména ve dvou případech. Prvním je případ, kdy poskytovatel leasingu je zároveň dodavatelem předmětu leasingu, například výrobce či prodejce poskytuje leasingovou službu na pořízení věci, kterou již má ve svém vlastnictví (releasing). Druhým případem chybějící třetí strany je zpětný leasing, při kterém je příjemce leasingu zároveň dodavatelem (Farská, a další, 2003, s. 10).

Do leasingových operací se zhruba ve 20 % všech případů zapojují i komerční banky na žádost pronajímatelů (leasingových společností), kteří se tak zajišťují před případnou insolventností nebo bankrotem nájemce (Pulz, a další, 1993, s. 17). Vztah charakterizuje Obr. 2.

Obrázek 2 Čtyřstranné schéma účastníků leasingu



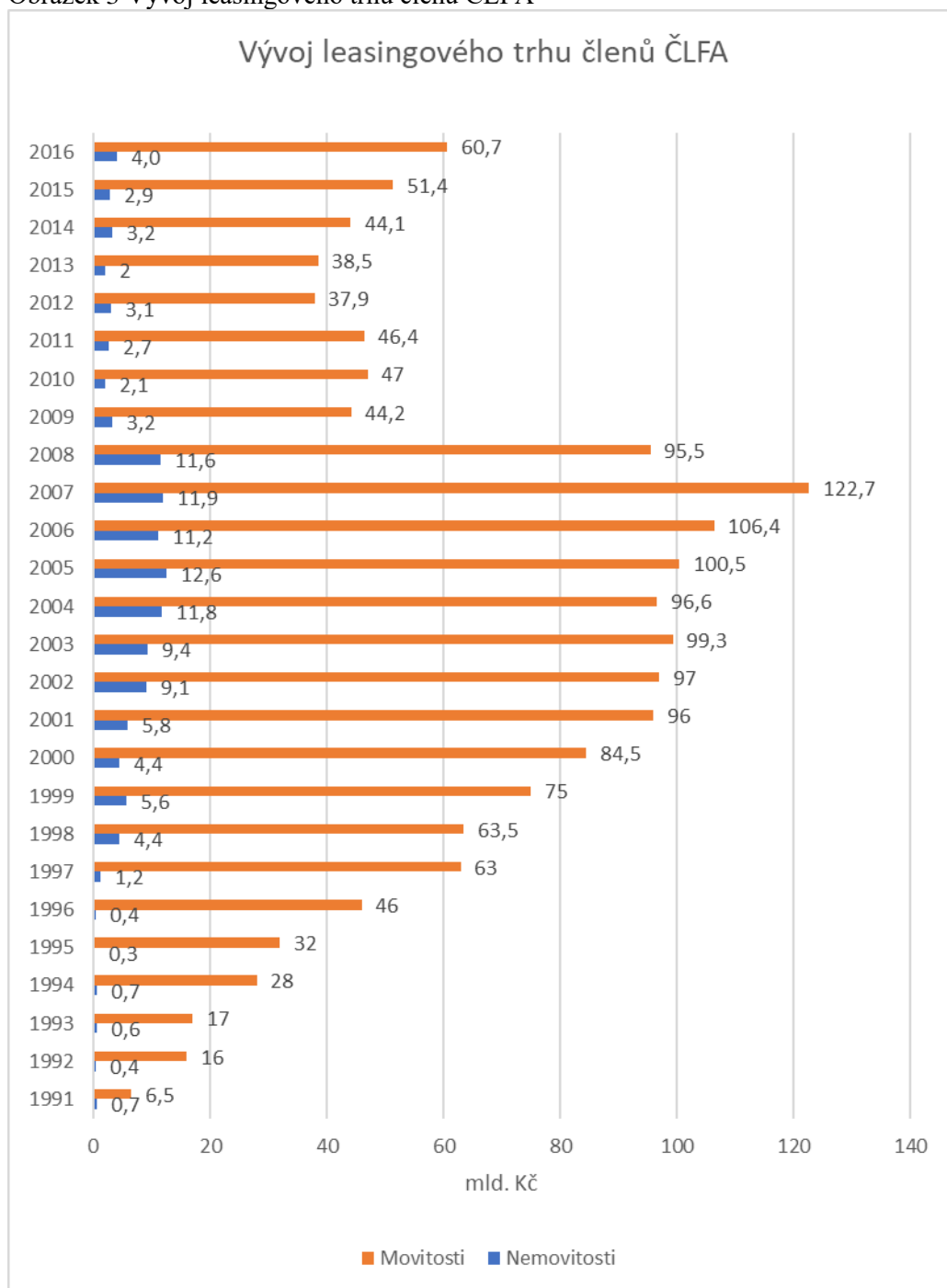
Zdroj: Pulz, a další, 1993, s. 18

3.1.4 Statistika vývoje leasingu

V rámci leasingového trhu České Republiky sleduje a zpracovává data Česká leasingová a finanční asociace. Statistiky a data jsou přístupná na stránkách www.clfa.cz. Data jsou ve formě tiskových zpráv, grafů a žebříčků k dispozici od roku 2000, některá data jsou k dispozici od roku 1991.

Obr. 3 představuje vývoj leasingových obchodů v oblasti movitého a nemovitého majetku od roku 1991 do roku 2016.

Obrázek 3 Vývoj leasingového trhu členů ČLFA



Zdroj: ČLFA, 2016

Z grafu vyplývá, že od roku 1991 do roku 2007 dochází k nárůstu leasingových obchodů v obou oblastech. V roce 2008 s příchodem ekonomické krize je poté vidět pokles v oblasti leasingu směřovaného k movitému majetku, v oblasti nemovitostí se krize projevuje až v roce 2009, kdy dochází k výraznému propadu poskytnutého leasingu v obou oblastech. Rok 2009 byl spojen s ekonomickou recesí a poklesem investičních aktiv, poklesem poptávky a zpřísněním kritérií pro poskytnutí leasingu, a to i z důvodu

zvyšujícího se počtu pohledávek po splatnosti. V roce 2010 dochází k mírnému oživení v oblasti leasingu movitých věcí a následnému mírnému poklesu v roce 2011 a 2012. Od roku 2013 do roku 2016 roste spolu s růstem ekonomiky i objem leasingových obchodů. Data k roku 2017 nejsou k dispozici.

Z hlediska vývoje leasingu z pohledu počtu uzavíraných (Tab. 1) a probíhajících (Tab. 2) smluv, je sledován zvyšující se podíl operativního leasingu na celkovém počtu leasingových smluv, z hlediska podílu operativního leasingu na celkovém leasingu movitých investic je též patrný nárůst z 33 % v roce 2011 na 60,1 % v roce 2016 (ČLFA, 2008 - 2016).

Tabulka 1 Počet nových leasingových smluv strojů, zařízení a dopravních prostředků pro podnikatele

Rok	celkem	finančního leasingu	operativního leasingu	full servis leasingu	krátkodobého pronájmu
2011	47464	20888	26576		
2012	42026	16195	7466	17018	1347
2013	42021	15349	6333	19584	755
2014	44527	16043	7062	20423	999
2015	54403	15122	10601	25669	3011
2016	65103	14852	13512	33096	3643

Zdroj: zpracováno autorem

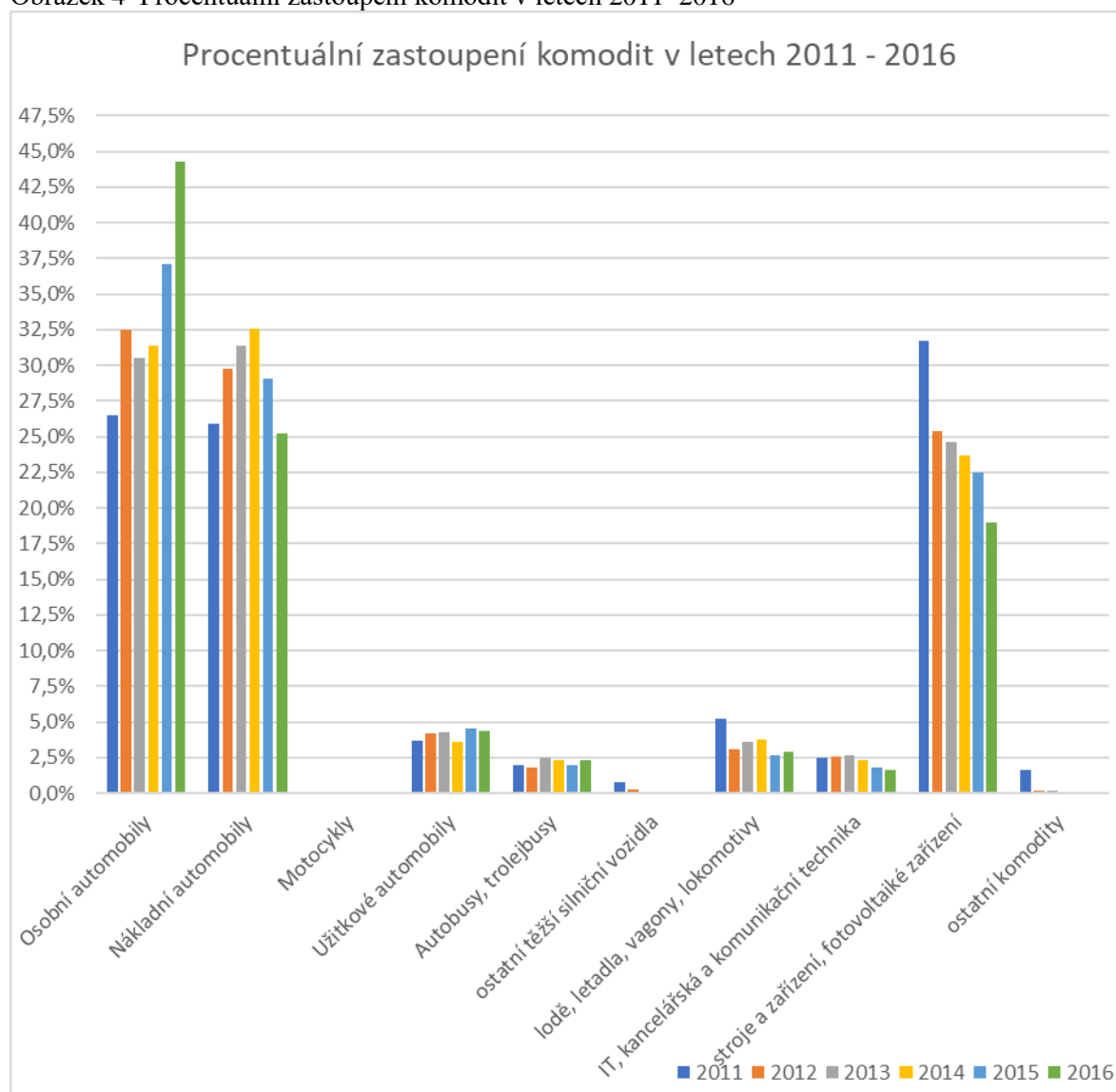
Tabulka 2 Počet leasingových smluv strojů, zařízení a dopravních prostředků pro podnikatele probíhajících ke konci roku

Rok	celkem	finančního leasingu	operativního leasingu	full servis leasingu	krátkodobého pronájmu
2011	196535	130901	65634		
2012	197800	120966	20846	55675	313
2013	170137	89036	20504	60361	236
2014	165415	80420	20114	64044	837
2015	175121	77249	24751	70930	2191
2016	192472	75944	28010	86366	2152

Zdroj: zpracováno autorem

Na následujícím Obr. 4, který znázorňuje směřování leasingu dle komodit, je patrný nárůst v oblasti financování vozových parků, a to u osobních automobilů, v roce 2016 byl tento podíl na úrovni 41 % z toho 96,5 % směřovalo k pořízení nových automobilů. V oblasti strojů a zařízení vidíme pokles na 20,2 %.

Obrázek 4 Procentuální zastoupení komodit v letech 2011–2016



Zdroj: zpracováno autorem

Za rok 2017 jsou k dispozici data k třetímu čtvrtletí, kde je dále patrný nárůst operativního leasingu na 63,2 % z hlediska podílu operativního leasingu na celkovém leasingu movitých investic, dále nárůst podílu v oblasti financování osobních automobilů na 45,6 % za mírného poklesu financování nových osobních automobilů na 95,3 %. Dále klesá i podíl financování strojů a zařízení na 19,2 %. Financování nákladních automobilů,

kde je patrný pokles od roku 2015, klesá i ve třetím čtvrtletí roku 2017 a to na 19,8 %, meziročně oproti stejnému období 2016 je to o 7,5 % (ČLFA, 2008 - 2017).

3.2 Právní úprava leasingu

Historicky se u nás první leasingové smlouvy uzavíraly již v prostředí socialistického práva a v podmínkách centrálně řízené ekonomiky. Tehdejší právo neobsahovalo konkrétní úpravy leasingu. „*Na tenkrát nepočtené leasingové operace byla uplatňována analogicky ustanovení a právní instituty právního řádu, který vycházel ze státně-administrativního řízení spolupráce „socialistických organizací“ a nevytvářel podmínky pro rovnoprávné smluvní vztahy hospodářských subjektů*“ (Pulz, a další, 1993, s. 137).

Leasing, leasingové operace, leasingová smlouva nejsou v českém právu výslovně definovány ani dnes. Následující podkapitoly jsou věnovány úpravě leasingu v období před 1.1.2014, tedy vstoupení platnosti nového občanského zákoníku a po tomto datu. Právní úpravou účetního a daňového aspektu leasingu se zabývá samostatná kapitola 3.3.

3.2.1 Právní úprava do 31.12.2013

„*Základními právními normami upravujícími leasing (resp. Nájem, pronájem, či výpůjčku) je zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník a zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník v platném znění*“ (Valouch, 2009, s. 12).

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník byl v platnosti od 5.3.1964 s účinností od 1.4.1964 a byl zrušen 1.1.2014. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník upravuje smlouvu o výpůjčce a to v § 659 - § 662. Smlouvou o výpůjčce vznikne vypůjčitelovi právo věc po dohodnutou dobu bezplatně užívat. Dále smlouvu nájemní v § 663 - § 723. V § 663 - § 684 jsou řešena obecná ustanovení, nájemné a skončení nájmu. Nejdůležitější rozdíl mezi nájemní smlouvou a smlouvou o výpůjčce spočívá v platbě nájmu, tj. smlouva o výpůjčce je sjednána bez úplaty. V § 685 - § 716 občanského zákoníku jsou upravena zvláštní ustanovení o nájmu bytu, práva a povinnosti plynoucí z nájmu bytu, nájemné a úhrada za plnění poskytovaná s užíváním bytu, společný nájem bytu, přechod nájmu bytu zánik nájmu bytu, úprava práv nájemců při vzájemné výměně bytu, v § 717 - § 718 nájem obytných místností v zařízeních určených k trvalému bydlení, v § 719 podnájem bytu (části bytu), v § 720 nájem a podnájem nebytových prostor s odkazem na zákon č. 116/1990 Sb., o nájmu a podnájem nebytových prostor, v § 721 - § 723 zvláštní ustanovení o podnikatelském nájmu věcí movitých (Sb., 1964).

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník byl v platnosti od 18.12.1991 s účinností od 1.1.1992 a byl zrušen 1.1.2014. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník upravuje smlouvu o nájmu podniku v § 488b - § 488i, smlouvu o koupi najaté věci v § 489 - § 496, smlouvu o nájmu dopravního prostředku v § 630 - § 637 (Sb., 1991).

České právní předpisy upravovaly celou řadu nájemních vztahů a smluv, ale přímou definici leasingové smlouvy neobsahovaly.

3.2.2 Právní úprava od 1.1.2014

„Podle našeho platného práva může v ČR vystupovat jako poskytovatel leasingu subjekt (obchodní společnost, fyzická osoba) s živnostenským oprávněním ke koupi za účelem dalšího prodeje. Poskytovatelé leasingu nepodléhají bankovnímu dohledu. Banky jsou oprávněny k provozování operací finančního leasingu přímo ze zákona č. 21/92 Sb., o bankách“ (ČBS, 2016).

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník nedefinuje leasingovou smlouvu, ale umožňuje její uzavření a to podle § 1746 - Zákonná ustanovení upravující jednotlivé typy smluv se použijí na smlouvy, jejichž obsah zahrnuje podstatné náležitosti smlouvy stanovené v základním ustanovení pro každou z těchto smluv. (2) Strany mohou uzavřít i takovou smlouvu, která není zvláště jako typ smlouvy upravena. Nový občanský zákoník též definuje nájem a to v § 2201 - § 2331 (Sb., 2012).

3.3 Daňové a účetní aspekty

Leasing je populární formou financování nejen díky jednoduchosti vyřízení, ale také proto, že nájemné je dle zákona o dani z příjmu uznatelným nákladem. Od roku 2008 došlo k několika změnám, které daňovou výhodnost leasingu zmenšují (Valouch, 2012).

Obecná společná ustanovení o finančním leasingu jsou zakotvena v § 21d odst. 1 zákona o dani z příjmu. Úplata u finančního leasingu ve výdajích (nákladech) uživatele je podle § 24 odst. 2 písm. h) zákona o dani z příjmu plnění v podobě úplaty u finančního leasingu výdajem (nákladem) na dosažení, zajištění a udržení příjmů za podmínky uvedené v § 24 odst. 4 ZDP, tj. pokud po ukončení finančního leasingu je předmět finančního leasingu zahrnut do obchodního majetku, kterým se pro účely daní z příjmů rozumí u fyzických osob část majetku, o které bylo nebo je účtováno anebo je nebo byla uvedena v daňové evidenci, v případě poplatníka daně z příjmů právnických osob veškerý majetek, který mu patří, pokud jde o poplatníka právnickou osobu, nebo k němu patří, pokud jde o poplatníka, který není právnickou osobou. Uvedenou podmínku nelze splnit v případě

poplatníka daně uplatňujícího výdaje procentem z příjmu (Vychopeň, 2017). Z hlediska daňové uznatelnosti je nutno dbát zásad časového rozlišování nájemného, tuto povinnost mají všechny účetní jednotky vedoucí účetnictví dle zákona č. 563/1991 Sb., Zákon o účetnictví. Osoby vedoucí daňovou evidenci musí časově rozlišovat nájemné pouze u finančního leasingu s následnou koupí najaté věci, u operativního leasingu povinnost časově rozlišovat nájemné nemají (Valouch, 2012, s. 26-27). V případě platby akontace (první zvýšené splátky) musí být tato splátka definována ve smlouvě a být dle zákona o účetnictví časově rozlišena po dobu nájmu. Zákon o dani z příjmu dále definuje i postupy při předčasném ukončení leasingu, cesi leasingové smlouvy, technickém zhodnocení majetku, opravě majetku (Hájek, 2013).

Dle Zákona č. 235/2004 Sb. zákon o dani z přidané hodnoty je operativní leasing považován za poskytnutí služby, datum uskutečnění zdanitelného plnění je odvozeno od data uvedeného v nájemní smlouvě, ke kterému je předmět nájmemci přenechán, případně datum úhrady nájemného (den, který nastane dříve). U finančního leasingu záleží na posouzení nájemní smlouvy, pokud je nájemce explicitně vázán k nabytí předmětu nájmu, odvádí daň ke dni vzniku práva věc užívat. V případě sjednání pouze práva odkupu bude nájem považován za službu a dodáním zboží bude až převedení vlastnictví (Hájek, 2013).

Další daní s vlivem na leasingový vztah je zákon č. 16/1993 Sb., zákon České národní rady o dani silniční, v případě leasingových smluv financujících vozidla. Pro leasingové smlouvy financující nemovitosti je to zákon č. 338/1992 Sb., zákon České národní rady o dani z nemovitých věcí.

Z hlediska mezinárodních účetních standardů je platná norma IAS 17, která klasifikuje leasing do dvou typů – finanční a provozní (operativní). IAS 17 předepisuje účetní standardy pro nájemce i pronajímatele pro oba typy leasingu (IFRS). Tento účetní standard bude od 1.1.2019 nahrazen standardem IFRS 16 Leasing, který výrazně mění účtování a vykazování leasingu na straně nájemce, tato změna se výrazně projeví v rozvaze nájemce, kde se promítnou i závazky z operativních leasingů (Krupová, 2017).

3.4 Operativní leasing

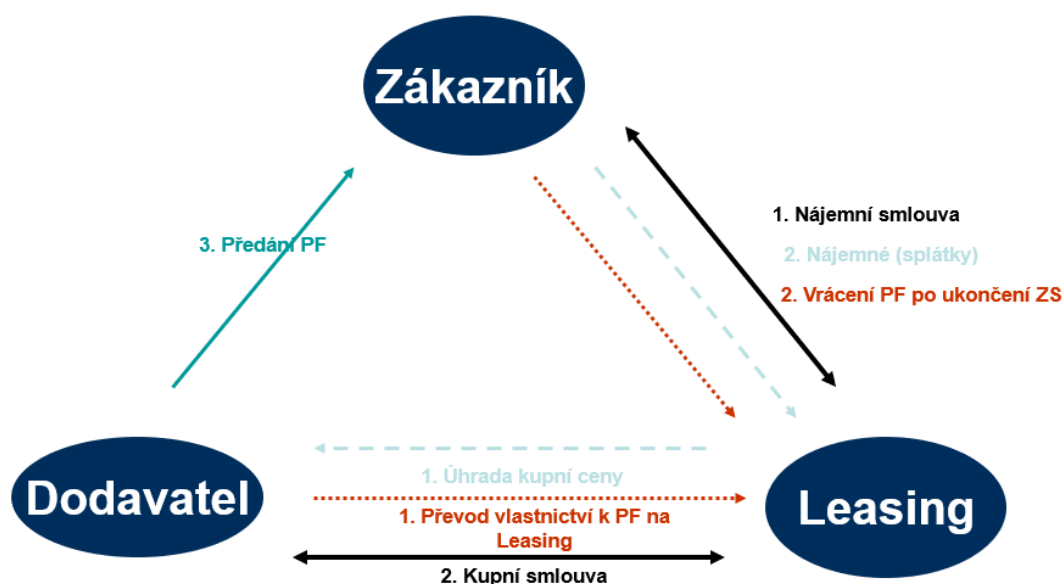
Operativní leasing neboli provozní leasing, se obvykle charakterizuje jako krátkodobý pronájem. Jedná se o typ leasingu, kdy nedochází k přenosu rizik spojených s vlastnictvím předmětu. Doba nájmu je kratší než životnost předmětu a cena nájmu tak vychází z rozdílu ceny pořizovací a zůstatkové hodnoty v době ukončení nájmu. Minimální doba nájmu není definována a může být omezena dobou nebo například u vozového parku

počtem najetých kilometrů. Nájemce nemá smluvní nárok na přechod vlastnictví předmětu leasingu a předpokládá se, že po ukončení nájmu bude předmět leasingu vrácen pronajímateli, který může předmět znovu pronajmout, popřípadě prodat, a to i původnímu nájemci.

Primární funkcí operativního leasingu je tedy funkce užívací. Hlavním ekonomickým účelem je umožnit nájemci časově omezené užívání předmětu nájmu za úplatu (Farská, a další, 2003, s. 8). Operativní leasing je využíván hlavně v oblasti pronájmu osobních automobilů, softwaru nebo pořízení strojů a zařízení, k pokrytí dočasné zvýšené potřeby.

V historii nájemních vztahů, potažmo operativního leasingu, lze nalézt zajímavý příklad v roce 1694, kdy švédský král na dobu 10 let předal do užívání stockholmskou loděnici. Ve dvacátém století se již objevují společnosti specializující se na pořízení a přenechání zařízení do užívání nájemci, kdy povinnosti z vlastnictví na nájemce nepřechází, zde lze naleznout počátky moderního operativního leasingu (Farská, a další, 2003, s. 3).

Obrázek 5 Schéma průběhu operativního leasingu



Zdroj: Slažanská, 2015

I u operativního leasingu existuje trojstranné schéma, viz. Obr. 5. Na základě nájemní smlouvy uzavřené mezi zákazníkem (nájemcem) a leasingem (pronajímatel) uzavírá leasing s dodavatelem kupní smlouvu. Po úhradě kupní ceny je předmět

financování převeden do vlastnictví leasingu a předmět financování je předán dodavatelem zákazníkovi, který dle ustanovení nájemní smlouvy hradí nájemné, a to buď již před předáním či až po předání. Po ukončení nájemní smlouvy je předmět financování vrácen zpět leasingu.

3.4.1 Full servis leasing

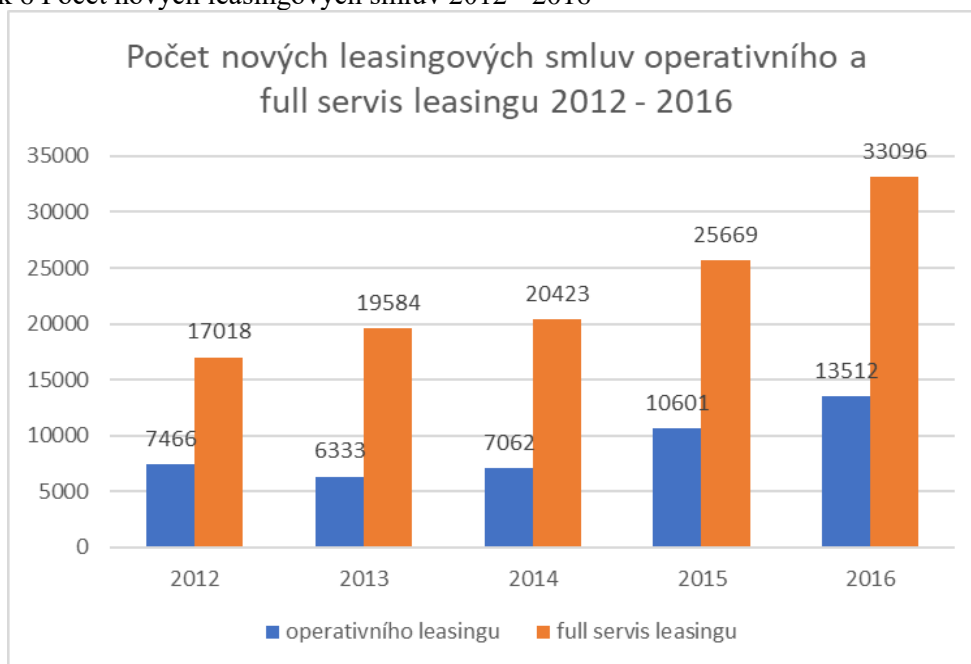
Full servis leasing je nadstavbou operativního leasingu. Společnosti poskytující operativní leasing nabízejí služby nefinančního charakteru, které jsou pro provoz důležité, zejména v oblasti vozového parku. Jedná se o outsourcing v oblasti správy vozového parku. Outsourcing je vyčlenění činnosti podniku, kterou podnik není schopen sám zajistit nebo je pro něj ekonomicky výhodnější či efektivnější tuto činnost přenést na specializovanou organizaci. Cena těchto služeb je ve většině případů započítána do leasingové splátky. Rozsah těchto služeb je definován ve smlouvě dle nabídky poskytovatele leasingu a poptávky příjemce leasingu.

Mezi tyto služby řadíme:

- Pravidelná údržba, servis – záruční i pozáruční
- Pneuservis – pořízení, uskladnění a výměna pneumatik (zimní, letní období), při delší době pronájmu i výměnu ojetých pneumatik
- Úhrada silniční daně za motorové vozidlo
- Tankovací karta
- Dálniční známka
- Úhrada rozhlasových poplatků
- Náhradní vozidlo – pro případ poruchy, havárie
- Asistenční služby
- Telemetrické služby
- Flotilový reporting
- Pojištění – povinné ručení (zákonné) i havarijní pojištění

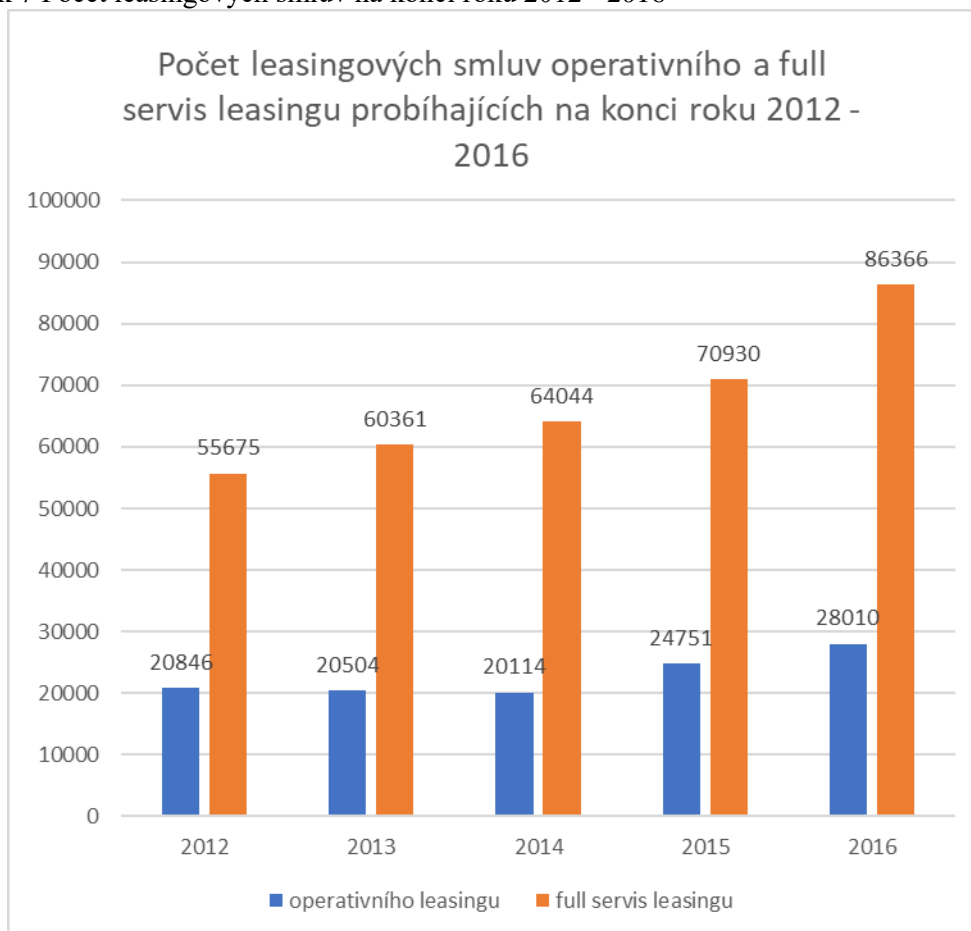
V oblasti operativního leasingu full servis leasing dominuje hlavně v oblasti pořízení osobních a užitkových automobilů. Z Obr. 6 a 7 je zřejmé, že počet nových uzavíraných smluv a probíhajících smluv ke konci roku v oblasti full servis leasingu výrazně převyšuje počet smluv operativního leasingu (bez těchto služeb).

Obrázek 6 Počet nových leasingových smluv 2012 - 2016



Zdroj: zpracováno autorem

Obrázek 7 Počet leasingových smluv na konci roku 2012 - 2016



Zdroj: zpracováno autorem

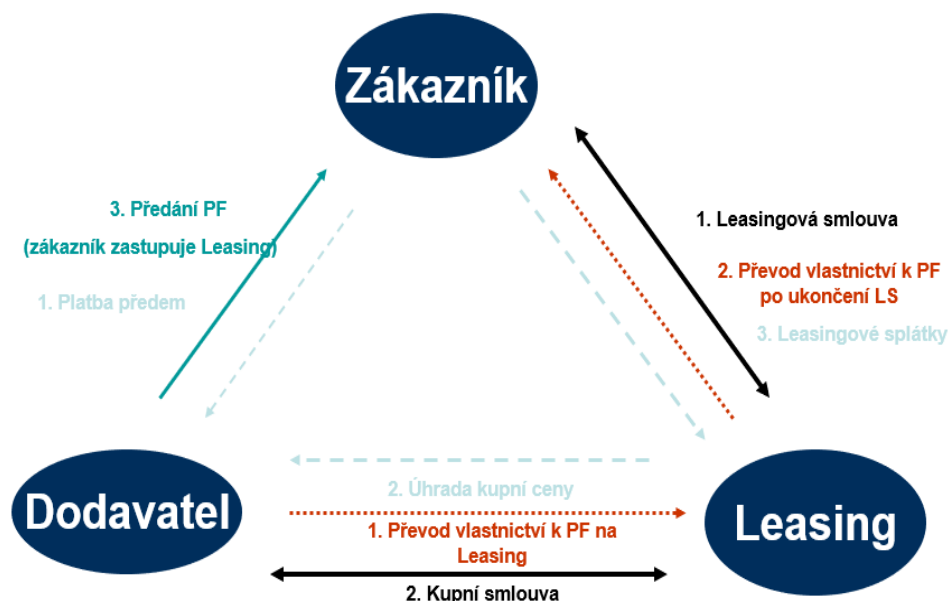
Tento typ leasingu je využíván u velkých i malých firem, fyzických osob podnikajících, a i v soukromém sektoru osob nepodnikajících. Hlavní výhodou je, že příjemce leasingu má komplexní službu, která zajišťuje bezproblémový provoz bez nutnosti dalších finančních zdrojů.

Jednou z forem operativního leasingu je i krátkodobý pronájem, ten je uzavírán na dobu od několika hodin až na jeden rok. Tento způsob pronájmu je spíše využíván na překlenutí kratší doby zvýšené potřeby majetku. Službami se dle nabídky společností většinou neliší od jimi poskytovaného operativního leasingu.

3.5 Finanční leasing

Finanční leasing se charakterizuje jako dlouhodobý pronájem s následnou koupí pronajaté věci. Pronajímatel převádí na nájemce některá rizika a výnosy, spojená s fungováním a užíváním předmětu leasingu. Doba leasingu se v podstatě kryje s dobou ekonomické životnosti pronajímaného majetku a cena leasingu v sobě mimo pořizovací ceny obsahuje i ziskovou marži leasingové společnosti a eventuální úroky komerční banky zajišťující úvěr na koupi předmětu leasingu leasingovou společností. Minimální doba trvání leasingu je většinou upravena daňovými zákony (Valach, 2005, s. 392). Finanční leasing je možné definovat jako závazkový vztah, kde leasingová společnost předá do užívání předmět leasingu nájemci, kterou do svého vlastnictví leasingová společnost pořizuje na základě poptávky nájemce. Nájemce se v leasingové smlouvě zavazuje k úhradě nákladů spojených s pořízením předmětu leasingu leasingové společnosti. V případě finančního leasingu má nájemce právo ke koupi předmětu leasingu do svého majetku za zůstatkovou či zbytkovou cenu, která vyjadřuje cenu pořizovací sniženou o leasingové splátky. Nájemce přebírá rizika s užíváním předmětu leasingu a provozní náklady na údržbu, daně, pojištění. Primární funkce finančního leasingu je funkce pořizovací (Farská, a další, 2003, s. 5-6). Finanční leasing v této podobě je tedy pouze službou finanční.

Obrázek 8 Schéma průběhu finančního leasingu



Zdroj: Slažanská, 2015

Na Obr. 8 nalezneme trojstranné schéma, které popisuje průběh leasingové smlouvy. Na základě leasingové smlouvy uzavřené mezi zákazníkem (nájemcem) a leasingem (pronajímatel) uzavírá leasing s dodavatelem kupní smlouvu. Po úhradě kupní ceny je předmět financování převeden do vlastnictví leasingu a předmět financování je předán dodavatelem zákazníkovi, který dle ustanovení leasingové smlouvy hradí leasingové splátky. Po ukončení leasingové smlouvy a splnění jejich podmínek je předmět financování převeden do vlastnictví zákazníka.

Finanční leasing se svojí povahou blíží půjčce peněz, kde taktéž nemusí nájemce (příjemce úvěru) disponovat vlastním kapitálem a zavazuje se k pravidelným splátkám. Leasingové zatížení tedy představuje pro příjemce obdobné riziko jako zatížení dluhem v celkové kapitálové struktuře. V případě půjčky peněz přechází majetek do vlastnictví ihned a vlastník jej odepisuje, u leasingu majetek odepisován není a leasingová splátka je považována za náklad snižující daňovou základnu (Valach, 2005, s. 392).

3.6 Zpětný leasing

Zpětný leasing (sale and lease back, buy and lease back) není další formou leasingu, nýbrž zde hovoříme o typu leasingu finančního či operativního. „Účelem zpětného leasingu je opatřit si provozní kapitál, využít účetních a daňových výhod s leasingem spojených, popřípadě refinancovat původní koupi zařízení a převést ji na střednědobou či dlouhodobou bázi“ (Pulz, a další, 1993, s. 31). Průběh leasingového

vztahu závisí na typu leasingu, v případě zpětného operativního leasingu vlastník předmět leasingu prodá leasingové společnosti, která na základě nájemní smlouvy nadále zanechá předmět leasingu k užívání původnímu vlastníku. Po ukončení nájemní smlouvy vrací původní vlastník předmět leasingu leasingové společnosti. V případě zpětného finančního leasingu vlastník předmět leasingu prodá leasingové společnosti, která na základě leasingové smlouvy nadále zanechá předmět leasingu k užívání původnímu vlastníku, po ukončení leasingové smlouvy přechází vlastnictví předmětu leasingu zpět na původního vlastníka.

3.7 Úvěr

„Obecně lze úvěr charakterizovat jako dočasně poskytnutou peněžní částku věřitelem dlužníkovi a následné splacení této částky zvětšené o úroky“ (Vychopeň, 2010, s. 141). Při koupi majetku na úvěr nepotřebuje podnik volné finanční zdroje, ty si obstará prostřednictvím půjčky od komerční banky či jiné úvěrové instituce. Tyto prostředky pak investuje do nákupu majetku, který získává do svého vlastnictví. Z daňového a účetního hlediska je oprávněn majetek odepisovat ihned po jeho převzetí. Úvěr představuje cizí zdroj financování a v účetnictví je vykazován v pasivech, má tedy vliv na finanční bilanci podniku.

Úvěry se dělí podle více hledisek, z pohledu časového na krátkodobé (do jednoho roku) a dlouhodobé (splacené za dobu delší než jeden rok), z pohledu směřování investic na provozní (určené na financování provozních nákladů) a investiční (pořízení dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku).

Bankovní úvěry (úvěry od jiných finančních institucí) mohou podniky získat nejčastěji jako termínovanou půjčku nebo hypotekární úvěr. Termínované půjčky jsou většinou určeny na rozšiřování hmotného dlouhodobého majetku, trvalé rozšíření nehmotného majetku, na několikaleté rozlišování nákladů příštích období, nebo nákup dlouhodobých cenných papírů. Hypotekární úvěry může podnik obdržet oproti zástavě nemovitého majetku (pozemek, bytový majetek). Vedle úvěrů bankovních se objevují i úvěry dodavatelské, které jsou založeny na dodávce strojů a zařízení, které odběratel splácí postupně včetně úroků (Valach, 2005, s. 369-372).

U živnostníků se lze setkat i s praxí, kdy pro podnikání využívají jako zdroj financování spotřebitelské úvěry, toto vychází z faktu, že živnostník často nerozlišuje majetek na soukromý a určený k podnikání, např. u vozidel, které využívá jak v podnikání (doprava za zákazníkem), tak i v soukromí (dovolená) a i ze samotné definice podnikání -

živností je soustavná činnost provozovaná samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených tímto zákonem (Sb., 1991. Živnostník tedy ručí za své podnikání i svým soukromým majetkem, proto v praxi často tento majetek nerozlišuje.

3.8 Koupě v hotovosti

Základním předpokladem nákupu majetku v hotovosti je, že podnik má tyto zdroje k dispozici, ale i v takovém případě nemusí být koupě v hotovosti nejlepším řešením. Je nutné zvážit alternativní zdroje pořízení (leasing, úvěr) a náklady obětované příležitosti (Valouch, 2009, s. 17). „*Náklady příležitosti představují hodnotu toho, čeho se vzdáme za účelem získání něčeho jiného. Alternativní náklad je tvořen hodnotou ztracené výhody z relativně zamítnuté nejlepší alternativy. Nákladem obětované příležitosti rozumíme hodnotu nejlepší nerealizované alternativy využití příslušného ekonomického statku.*“ (Brčák, a další, 2010, s. 23).

V případě koupě v hotovosti se stejně jako u úvěru stává podnik vlastníkem majetku ihned a je tedy i oprávněn k odpisu majetku z účetního a daňového hlediska. Tento odpis není v případě dlouhodobého majetku jednorázový, tím pádem se náklad negativně projeví v cash-flow podniku (Valouch, 2009, s. 17). Zároveň za majetek zodpovídá.

3.9 Srovnání leasingu s ostatními formami financování

Jeden ze základních rozdílů při financování majetku spočívá ve vlastnictví majetku. V případě leasingu je majetek ve vlastnictví pronajímatele, kdy u operativního leasingu nepřechází vlastnické právo na nájemce ani po skončení nájemní smlouvy a u finančního leasingu vlastnické právo přechází na nájemce po skončení leasingové smlouvy. U operativního leasingu se tedy jedná pouze o nájem majetku a nájemní smlouvu. Tato skutečnost má vliv především na daňové a účetní odpisy majetku, kdy předmět leasingu odepisuje jeho vlastník tedy pronajímatel. Náklady spojené s užíváním předmětu nájmu, jeho opravy či povinné pojištění (u vozidel) jsou pak hrazeny dle ustanovení leasingové (nájemní) smlouvy buď nájemcem nebo pronajímatelem. V případě koupě v hotovosti či na úvěr vlastnictví přechází na majitele podpisem kupní smlouvy či převzetím věci, a to opravňuje majitele k odpisům, ale zároveň nese náklady spojené s užíváním předmětu a smí s majetkem disponovat např. prodat.

Při rozhodování mezi úvěrem a leasingem nemusí být rozhodující skutečností pouze vlastnictví majetku, ale i skutečnost, že leasing je ve srovnání s vyřízením úvěru méně administrativně náročný. Zajištění leasingu je obvykle vyžadováno u vysoké

pořizovací ceny majetku. Zejména pak u leasingu dopravních prostředků bývá zakotveno již v leasingové smlouvě i povinné či havarijní pojištění, které bývá poskytováno za zvýhodněné ceny. Úvěrové společnosti a banky se snaží omezit administrativní náročnost pořízení úvěru, aby mohly konkurovat leasingovým společnostem, přesto je požadavek na zajištění úvěru vyšší než u leasingu, a to vyplývá již ze samotné podstaty leasingu, kdy předmět leasingu až do jeho splacení je v majetku leasingové společnosti a ta v případě platební neschopnosti pronajímatele může předmět leasingu pronajmout jiné osobě nebo prodat. V případě úvěru je tedy zajištění daleko důležitější, protože úvěrující společnost není vlastníkem předmětu financování, zajištění úvěru může být movitým i nemovitým majetkem (Valouch, 2009, s. 19, 20).

4 Vlastní část práce

V této kapitole bude vyhodnoceno dotazníkové šetření. Dotazník (viz. Příloha č. 1) se skládá z 28 otázek. První sada 4 uzavřených otázek sloužila k zařazení respondentů dle právní formy podnikání, velikosti podniku v závislosti na počtu zaměstnanců a ekonomického sektoru, dále dle využívání či nevyužívání operativního leasingu, respondenti vybírali pouze jednu odpověď v každé otázce. Druhá sada 8 otázek byla určena respondentům nevyužívající operativní leasing, v šesti uzavřených otázkách, respondenti volili jednu odpověď, ve dvou polouzavřených otázkách měli možnost zvolit kromě předdefinovaných odpovědí, odpověď vlastní, opět pouze jednu možnost. Třetí část dotazníku byla určena respondentům využívajících operativní leasing, obsahovala jednu polouzavřenou otázku s možností jedné odpovědi, dále byla část rozčleněna dle směřování operativního leasingu k jednotlivým komoditám, tedy do tří částí:

- Osobní automobily – podotázky: uzavřené (jedna odpověď) - počet automobilů, průměrná měsíční splátka, průměrný roční nájezd kilometrů, průměrná doba operativního leasingu, polouzavřené (více odpovědí) – sjednané doplňkové služby
- Nákladní automobily – podotázky: uzavřené (jedna odpověď) - počet automobilů, průměrná měsíční splátka, průměrný roční nájezd kilometrů, průměrná doba operativního leasingu
- Stroje a zařízení – podotázky: počet strojů a zařízení, průměrná měsíční splátka, průměrná doba operativního leasingu

V případě, že respondent odpověděl na otázku počtu 0, neodpovídal dále na ostatní podotázky. Dvě otázky této části byly uzavřené s možností jedné odpovědi. Poslední otázka byla otevřená a odpovídali na ni všichni respondenti.

4.1 Dotazníkové šetření

Podstatou vlastního zpracování je vyhodnocení vrácených dotazníků. Respondenti byli vybráni dle právní formy podnikání s ohledem na místo podnikání, tak aby byli zastoupeni respondenti rovnoměrně dle formy a celé České Republiky. Dotazníky byly rozeslány podnikatelským subjektům na základě předchozí domluvy e-mailem, z 300 oslovených respondentů vrátilo vyplněný dotazník 103 respondentů, vyplněné dotazníky bylo možné odeslat od 1.9.2017 do 31.10.2017. Část respondentů odmítla vyplnit dotazník elektronicky, u těchto respondentů byl dotazník vyplněn na základě osobního setkání či

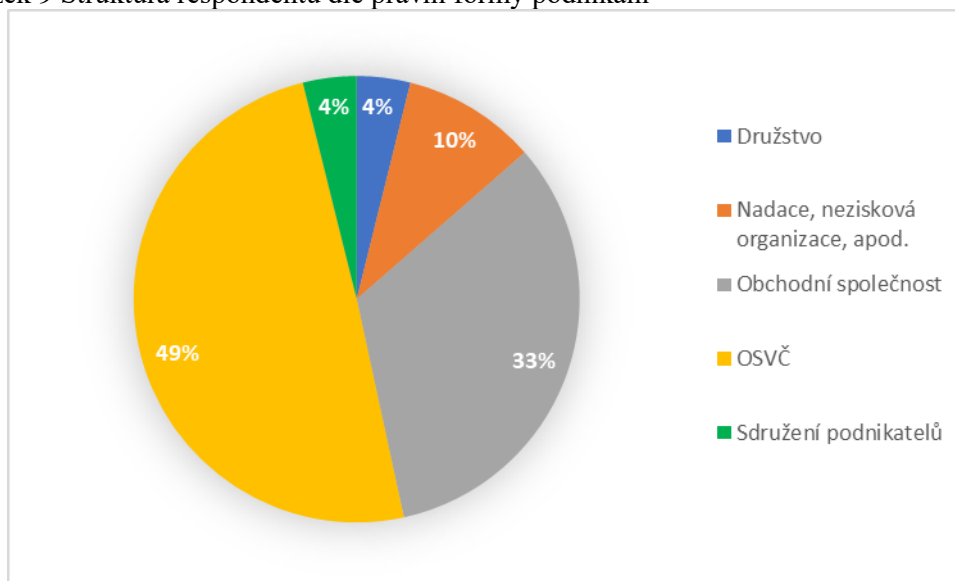
telefonicky. Návratnost dotazníků byla 34 %, velké ztráty v návratnosti byly u právních forem podnikání – družstva, nadace, neziskové organizace apod. a sdružení podnikatelů.

4.1.1 Charakteristika respondentů

První část dotazníku slouží k zařazení respondentů dle právní formy podnikání, velikosti podniku v závislosti na počtu zaměstnanců a ekonomického sektoru (primární, sekundární, terciální, kvartérní), dále odkazuje na další skupinu otázek dle využívání či nevyužívání operativního leasingu.

První otázka rozděluje respondenty dle právní formy podnikání, toto rozdělení ukazuje Obr. 9, z kterého je patrné, že odpovědi od osob samostatně výdělečně činných a obchodních společností převažují, 49 % odpovědí je od OSVČ, 33 % od obchodních společností, 10 % od nadací, neziskových organizací, a shodně po 4 % od družstev a sdružení podnikatelů. Charakteristika respondentů nekopíruje původní poměrné zastoupení jednotlivých forem při odesílání dotazníku.

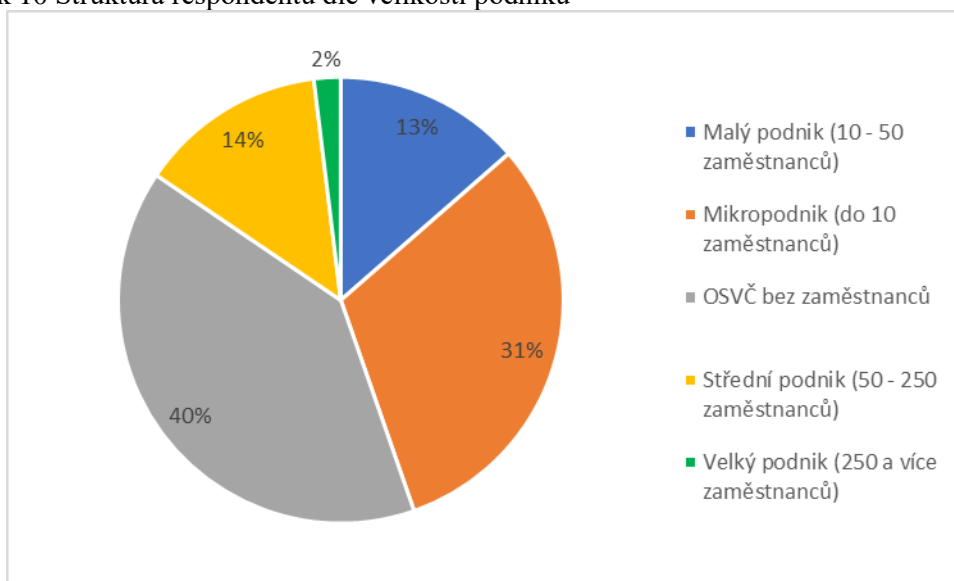
Obrázek 9 Struktura respondentů dle právní formy podnikání



Zdroj: zpracováno autorem

Druhá otázka byla zaměřena na velikost podniku dle počtu zaměstnanců, odpovědi vyjadřuje Obr. 10. Převažují odpovědi od OSVČ bez zaměstnanců 40 % a mikropodniků 31 %.

Obrázek 10 Struktura respondentů dle velikosti podniku

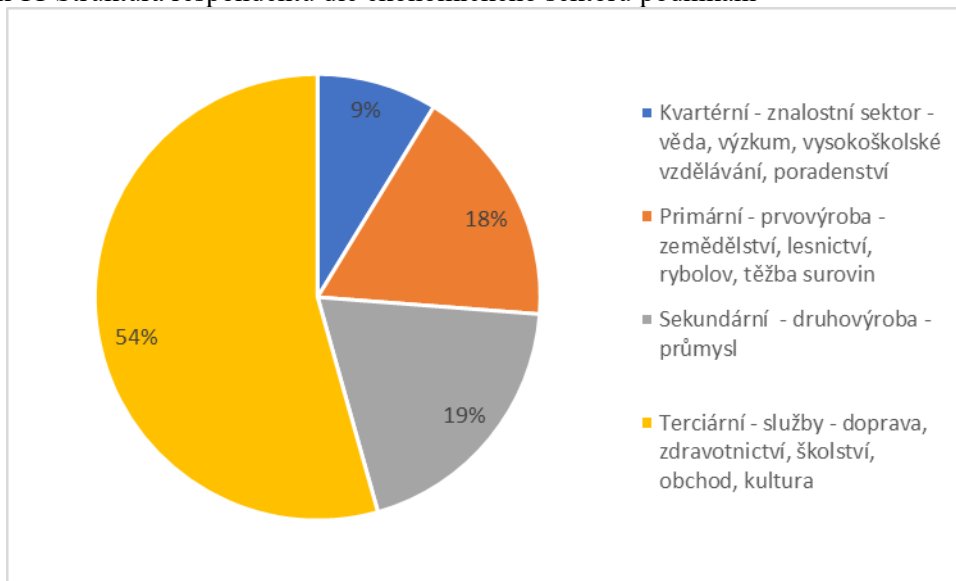


Zdroj: zpracováno autorem

Rozdělení respondentů v závislosti na právní formě podnikání a velikosti podniku je u OSVČ - bez zaměstnanců 38,3 %, do 10 zaměstnanců 10,7 %, u obchodních společností – do 10 zaměstnanců 11,7 %, do 50 zaměstnanců 7,8 %, do 250 zaměstnanců 11,7 %, nad 250 zaměstnanců 1,9 %, u nadací, neziskových organizací apod.- do 10 zaměstnanců 4,9 %, 50 zaměstnanců 2,9 %, do 250 zaměstnanců 1,9%, u družstev - do 10 zaměstnanců 1 %, 50 zaměstnanců 2,9 % a u sdružení podnikatelů - bez zaměstnanců 1 %, do 10 zaměstnanců 2,9 %.

Odpovědi na třetí otázku rozdělují respondenty dle sektoru podnikání viz. Obr. 11. 54 % respondentů podniká v oblasti služeb – terciální sektor.

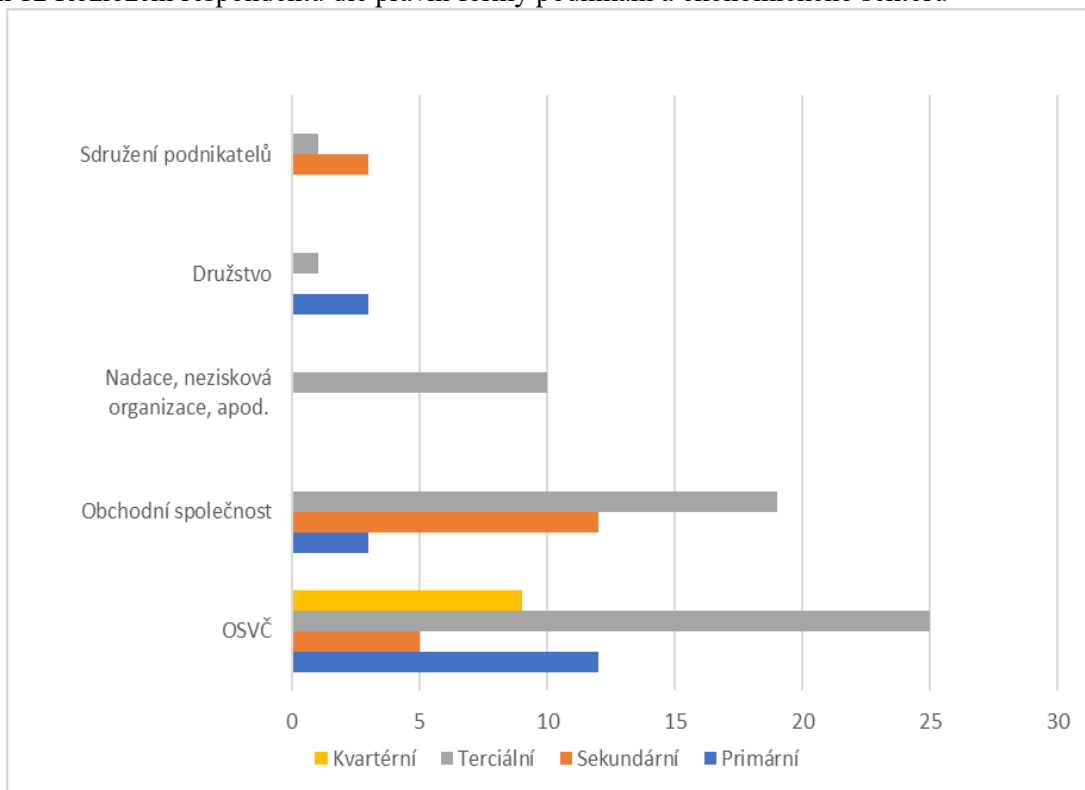
Obrázek 11 Struktura respondentů dle ekonomického sektoru podnikání



Zdroj: zpracováno autorem

Rozložení respondentů v závislosti právní formy podnikání a ekonomického sektoru zobrazuje obrázek č. 12.

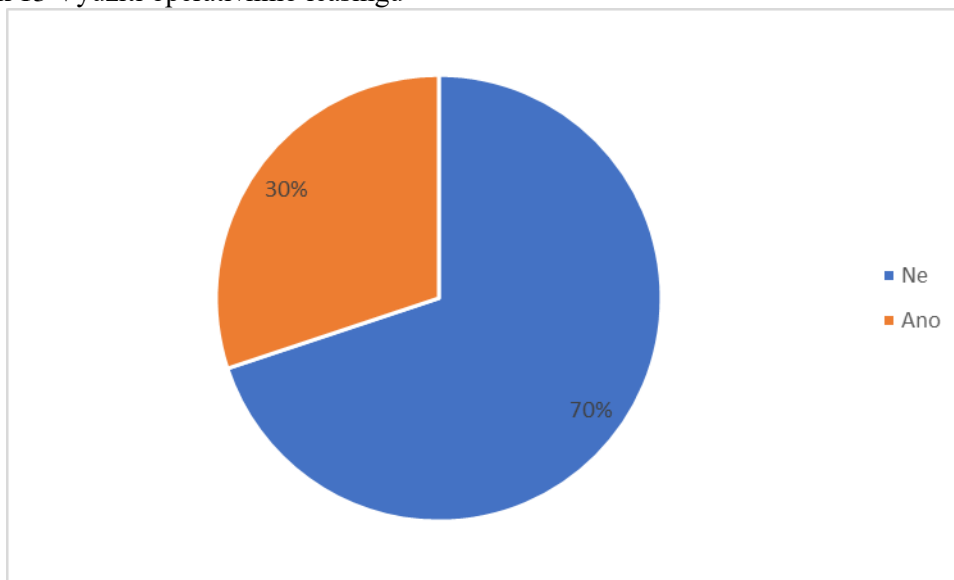
Obrázek 12 Rozložení respondentů dle právní formy podnikání a ekonomického sektoru



Zdroj: zpracováno autorem

Poslední otázka první části dotazníku rozděluje respondenty dle využití operativního leasingu pro financování motorových vozidel, strojů a zařízení. 70 % respondentů odpovědělo na otázku ne, 30 % ano, toto zobrazuje Obr. 13.

Obrázek 13 Využití operativního leasingu



Zdroj: zpracováno autorem

4.1.2 Podnikatelské subjekty nevyužívající operativní leasing

Druhá část dotazníku byla zaměřena na podnikatelské subjekty, které nevyužívají operativní leasing.

Na polouzavřenou otázku, z jakého důvodu nevyužíváte možnost operativního leasingu měli respondenti možnost vybrat ze čtyř možností:

- Tento způsob financování neznám
- Využívám jiný způsob financování
- Operativní leasing považuji za nevýhodný
- Vlastní odpověď

41,7 % respondentů využívá jiný způsob financování, 22,2 % odpovědělo, že tento způsob financování nezná, 18,1 % považuje operativní leasing za nevýhodný, ostatní zvolili vlastní odpověď, kde se opakovali odpovědi ve smyslu nepotřebuji financovat, vlastním vozidlo, mám vlastní kapitál, nezaujala mě nabídka.

Další otázky byly zaměřeny na jiné způsoby financování. Finanční leasing využívá 16 % respondentů, jiný typ úvěru (termínované půjčky, hypotekární úvěry) 27,7 %, vlastní

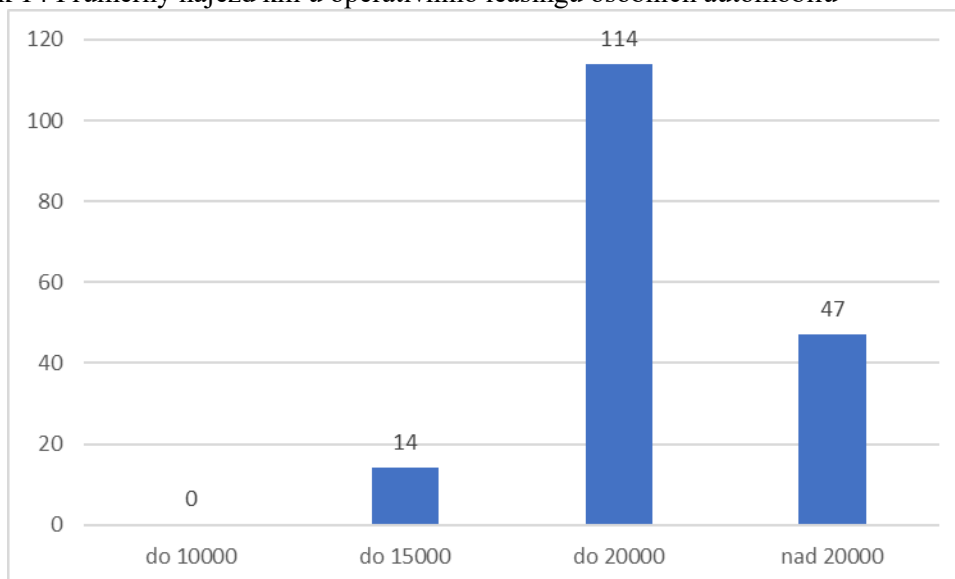
zdroje 86,1 %, dotace 23,61 %, tyto zdroje jsou využívány v různých kombinacích. Na pořízení jednoho předmětu se zpravidla nekombinuje finanční leasing a dotace.

4.1.3 Podnikatelské subjekty využívající operativní leasing

Třetí část dotazníku byla zaměřena na podnikatelské subjekty využívající operativní leasing.

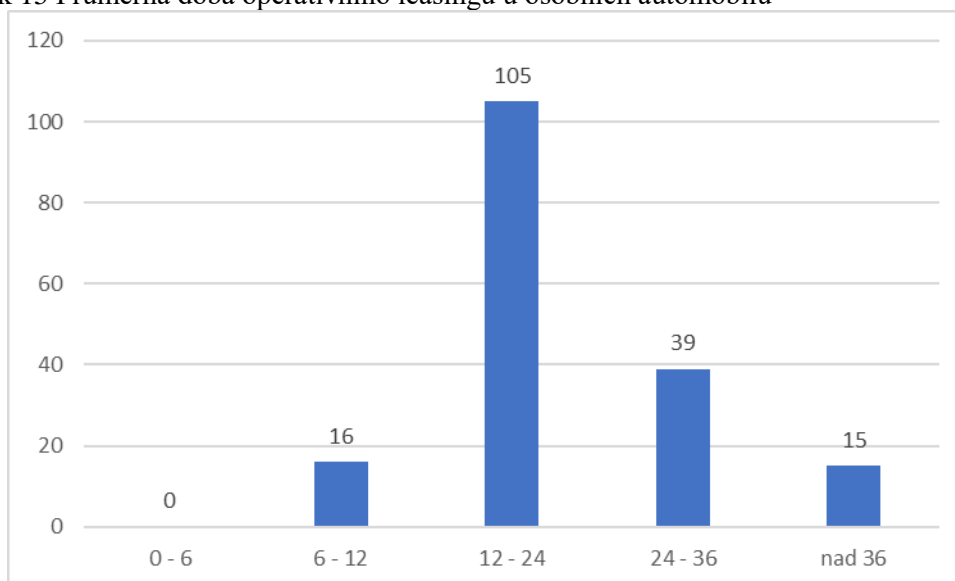
V oblasti financování osobních vozidel odpovědělo kladně 28 respondentů, pomocí operativního leasingu financovali celkem 175 osobních automobilů, v průměru 6,25 automobilu na jednoho respondenta využívajícího operativní leasing k financování osobního automobilu, minimální počet byl 1, maximální počet 30. Maximální měsíční splátka leasingu byla do 18000Kč. Roční nájezd kilometrů byl nejčastěji do 20.000 km/rok, minimální hodnota do 15.000 km/rok. Průměrný nájezd u smluv operativního leasingu dle počtu osobních automobilů je zobrazen na Obr. 14, 65 % smluv je uzavřeno s nájezdem od 15000 km/rok do 20000 km/rok.

Obrázek 14 Průměrný nájezd km u operativního leasingu osobních automobilů



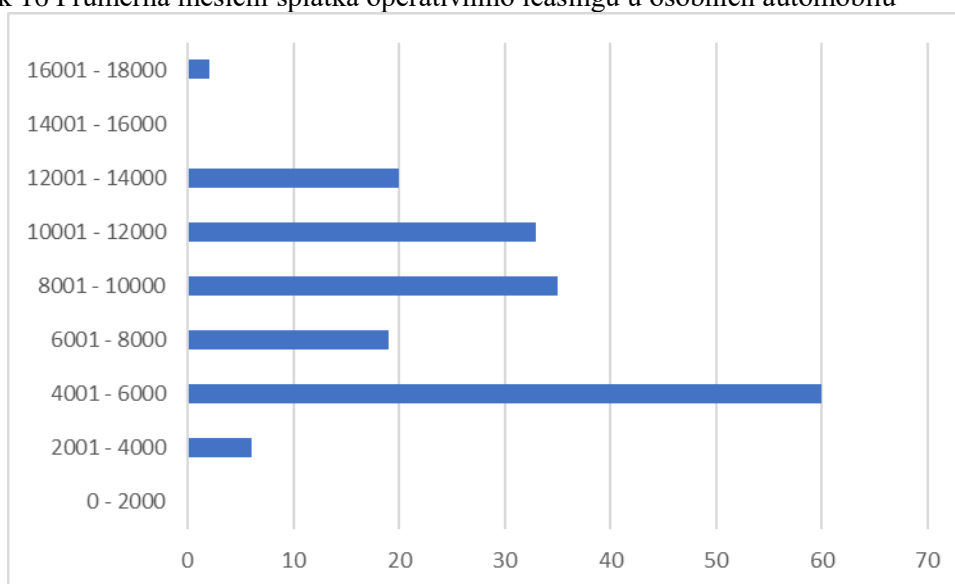
Průměrná doba nájmu byla u 9 respondentů do 12 měsíců, u 15 respondentů do 24 měsíců, u 3 respondentů do 36 měsíců a 1 respondent více než 36 měsíců. Průměrná doba operativního leasingu dle počtu osobních automobilů je zobrazena na Obr. 15, 16 leasingových smluv bylo uzavřeno na dobu 6 až 12 měsíců, 105 smluv na dobu 12 až 24 měsíců, 39 smluv na dobu 24 až 36, 15 smluv na dobu delší než 36 měsíců. Doba nájmu u operativního leasingu není vázána na daňové a účetní odpisy pronajímatele, proto umožňuje sjednání smlouvy na dobu, která neodpovídá době odpisu.

Obrázek 15 Průměrná doba operativního leasingu u osobních automobilů



Zdroj: zpracováno autorem

Obrázek 16 Průměrná měsíční splátka operativního leasingu u osobních automobilů



Zdroj: zpracováno autorem

Obr. 16 zobrazuje průměrnou splátku hrazenou respondenty v závislosti na počtu uzavřených smluv, splátka je z 34 % v intervalu 4001 až 6000 Kč/m. Pro výpočet váženého aritmetického průměru měsíční splátky bylo využito vzorce na Obr. 17, hodnota průměrné splátky je 8131,43 Kč/m.

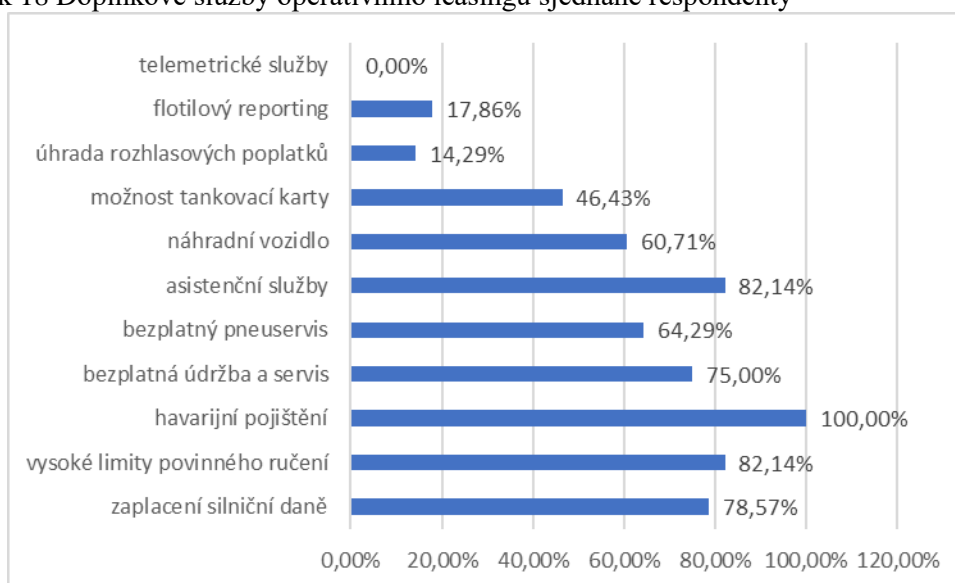
Obrázek 17 Vzorec pro výpočet váženého aritmetického průměru

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i p_i}{\sum_{i=1}^n p_i}$$

Zdroj: zpracováno autorem

U financování osobních automobilů je i důležité sjednání doplňkových služeb, jejich využití charakterizuje Obr. 18, který znázorňuje procentuální využití jednotlivých služeb.

Obrázek 18 Doplňkové služby operativního leasingu sjednané respondenty



Zdroj: zpracováno autorem

Všech 28 respondentů má sjednáno havarijní pojištění, 23 asistenční služby a vysoké limity povinného ručení. Tyto služby jsou standardní nabídkou leasingových společností. Výhodou sjednání přímo přes leasingovou společnost je většinou nižší cena, v případě sjednání smlouvy nájemcem je cena ovlivněna jeho bonusy/malusy. Leasingová společnost má při sjednání vlastní smlouvy o pojištění jistotu, že vozidlo je pojištěno a že plní zákonné povinnosti a zároveň je vozidlo pojištěno pro případ havárie, odcizení a nehrozí tak ztráta jeho hodnoty pro tyto případy. Ostatní doplňkové služby již nejsou vždy v nabídce leasingových společností nebo je možnost je do smluv nesjednat, protože jejich cena samozřejmě ovlivňuje i cenu měsíční splátky.

Nákladní automobily pomocí operativního leasingu financuje 6 respondentů, 4 respondenti financují jeden nákladní automobil, 1 respondent 7 automobilů, 1 respondent 15 automobilů, celkem je tedy financováno 26 nákladních automobilů, v průměru 4,33

automobilu na jednoho respondenta využívajícího operativní leasing k financování nákladního automobilu. Průměrná doba nájmu byla u 2 respondentů do 24 měsíců, u 3 respondentů do 36 měsíců a 1 respondent více než 36 měsíců.

Stroje a zařízení financuje také 6 respondentů, celkem je financováno 16 strojů a zařízení.

Celkem tedy respondenti, kteří využívají operativního leasingu mají uzavřeno 217 smluv operativního leasingu, tj. 7 smluv na jednoho respondenta odpovídajícího v této části dotazníku a 2,1 smlouvy na jednoho respondenta odpovídajícího na tento dotazník celkem.

4.2 Výsledky dotazníku v závislosti na právní formě podnikání

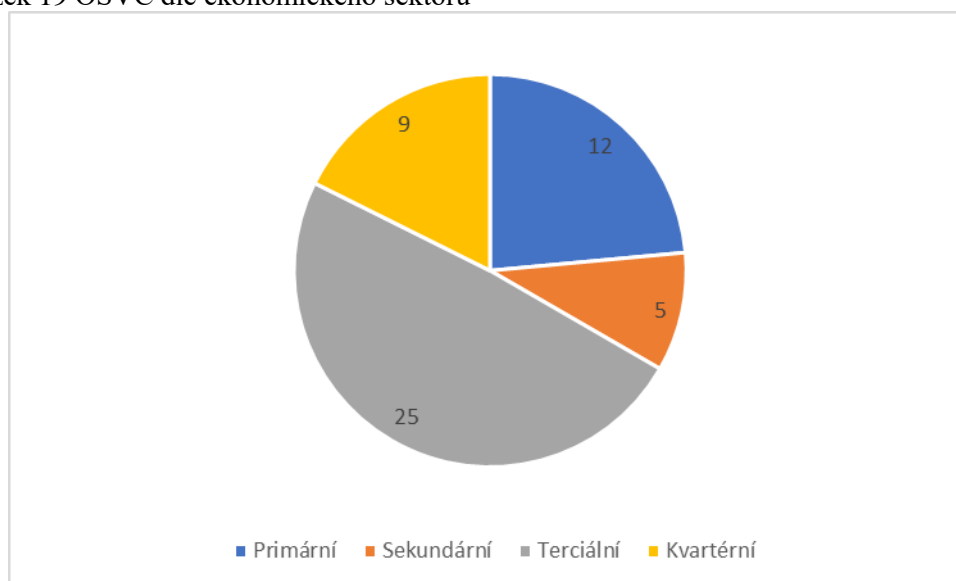
V této kapitole jsou vyhodnoceny dotazníky z hlediska právní formy podnikání. Detailně je vyhodnocena oblast OSVČ a oblast obchodních společností.

4.2.1 OSVČ

Dotazníkového šetření se účastnilo celkem 51 respondentů – OSVČ, což odpovídá 49,5 % respondentů, 40 z nich nemá zaměstnance, 11 má do 10 zaměstnanců. Operativní leasing využívá 12 respondentů (24 %), nevyužívá 39 respondentů (76 %).

Rozdělení v rámci sektorů charakterizuje Obr. 19, z kterého je patrné, že nejvíce respondentů podniká v oblasti služeb.

Obrázek 19 OSVČ dle ekonomického sektoru



Zdroj: zpracováno autorem

V primárním sektoru podniká 12 OSVČ, žádný nevyužívá operativního leasingu ani finančního leasingu, dva respondenti využívají jiný úvěr (termínované, hypotekární úvěry), sedm respondentů využívá dotace či jiné podpory. V sekundárním sektoru odpovědělo 5 OSVČ, taktéž nevyužívajících operativního leasingu, 3 respondenti využívají finančního leasingu, pouze jeden využívá dotací.

V terciálním sektoru odpovědělo 25 OSVČ, z nichž 9 využívá operativního leasingu a ze zbylých 16 respondentů využívají 2 finanční leasing, 3 jiný úvěr a žádný z respondentů nevyužívá dotací.

V kvartérním sektoru odpovědělo 9 respondentů, 3 využívají operativního leasingu, z 6 respondentů nevyužívajících operativní leasing využívají 2 jiný úvěr.

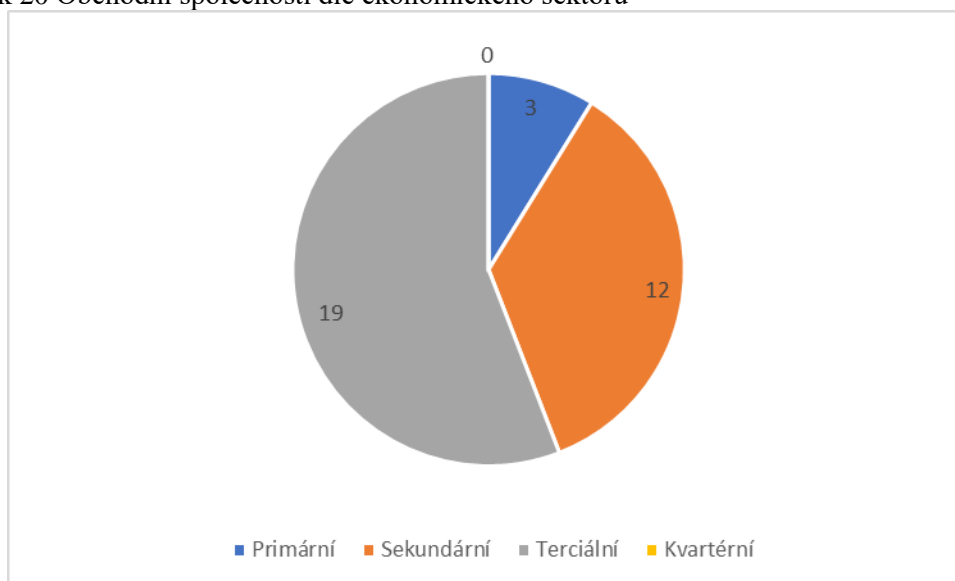
Z hlediska směřování operativního leasingu, 11 respondentů financuje osobní automobily, v sedmi případech 1 automobil, ve dvou případech 2 a v jednom případě 3 a 4 automobily. Zajímavostí je, že v jednom případě využívá OSVČ bez zaměstnanců 3 osobní automobily a v druhém 2 osobní automobily. Toto může být spojeno s tím, že užívání automobilu není vázáno ve většině případů na účastníka smlouvy, ale je možné využití předmětu leasingu i mezi rodinnými příslušníky, smlouvy pouze upravují dlouhodobé zapůjčení předmětu leasingu, které je zakázané. OSVČ tedy může v takovémto případě využívat splátek operativního leasingu k optimalizaci nákladů podnikání. 1 respondent financuje nákladní automobil a 2 respondenti financují stroje a zařízení.

4.2.2 Obchodní společnost

Dotazníkového šetření se účastnilo celkem 34 obchodních společností, což odpovídá 33 % respondentů. Operativní leasing využívá 16 respondentů (47,1 %), nevyužívá 18 respondentů (52,9 %).

Rozdělení v rámci sektorů charakterizuje Obr. 20, z kterého je patrné, že nejvíce respondentů podniká v terciálním sektoru.

Obrázek 20 Obchodní společnosti dle ekonomického sektoru



Zdroj: zpracováno autorem

V primárním sektoru podnikají 3 obchodní společnosti, jedna využívá operativního leasingu, zbylé dvě využívají jiný úvěr a jedna z nich i dotace, finanční leasing nevyužívají. V sekundárním sektoru odpovědělo 12 obchodních společností, operativního leasingu využívá 8 z nich, zbylé 4 využívají ve dvou případech jiný úvěr, jedna finanční leasing a jedna dotace.

V terciálním sektoru odpovědělo 19 obchodních společností, z nichž 7 využívá operativního leasingu a ze zbylých 12 respondentů využívají 4 finančního leasingu, 3 jiný úvěr a žádný z respondentů nevyužívá dotaci.

Z hlediska směřování operativního leasingu 15 obchodních společností financuje osobní automobily v minimálním počtu 2 a maximálním 30, v celkovém počtu 155 automobilů. 4 respondenti financují nákladní automobily v celkovém počtu 24 a 3 respondenti financují stroje a zařízení.

4.2.3 Ostatní právní formy podnikání

V případě nadací, neziskových organizací apod. odpovědělo na dotazník 10 respondentů, všichni působí v terciálním sektoru a pouze 2 respondenti využívají operativního leasingu (financování osobních automobilů a strojů a zařízení), ze zbylých 8 respondentů využívá 1 finančního leasingu, 2 jiný úvěr a 5 dotací a jiných podpor.

4 odpovědi jsou od družstev, 3 působí v primárním sektoru, 1 v terciálním. Operativní leasing využívá pouze 1 respondent (financování nákladního automobilu), zbylí využívají ve dvou případech jiný úvěr a shodně i dotací.

Od sdružení podnikatelů byly zaznamenány 4 odpovědi, 3 ze sekundárního sektoru, 1 z terciálního sektoru. Žádný z respondentů nevyužívá operativní leasing, jeden využívá finanční leasing, dva využívají jiný úvěr.

4.2.4 Závislost využití operativního leasingu na právní formě podnikání

Je ověřována hypotéza, zda existuje závislost mezi využitím operativního leasingu a právní formou podnikání. K výpočtu je využit program Statistica 12 CZ. Jsou ověřovány hypotézy:

- H0: neexistuje závislost mezi využitím operativního leasingu a právní formou podnikání.
- H1: existuje závislost mezi využitím operativního leasingu a právní formou podnikání.

Jelikož rozsah souboru je větší než 40, je použit Pearsonův chí-kvadrát test pro nezávislost. Obr. 21 zobrazuje kontingenční tabulku četností využití operativního leasingu u jednotlivých forem podnikání.

Obrázek 21 Tabulka četností

2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Tabulka1)						
Četnost označených buněk > 10						
Prom1	Prom2 OSVÁŠ	Prom2 ObchodnĀ- spoleĀřnost	Prom2 Nadace, neziskovĀ organizace, apod.	Prom2 DruĀřstvo	Prom2 SdruĀřenĀ- podnikatelĀ	ŘĀdk. souĀty
Ne	39	18	8	3	4	72
Ano	12	16	2	1	0	31
Celk.	51	34	10	4	4	103

Zdroj: zpracovĀno autorem

OĀekĀvanĀ četnosti (Obr. 22) jsou v 50 % niĀřší neĀ 5, nelze tedy pĀřmo pouĀit chí-kvadrĀt test, je nutnĀ nejprve slouĀit slabřší skupiny.

Obrázek 22 Tabulka oĀekĀvanĀch četností

2-r. tabulka (shr.): OĀekĀvanĀ četnosti (Tabulka1)						
Četnost označených buněk > 10						
Prom1	Prom2 OSVĀŠ	Prom2 ObchodnĀ- spoleĀřnost	Prom2 Nadace, neziskovĀ organizace, apod.	Prom2 DruĀřstvo	Prom2 SdruĀřenĀ- podnikatelĀ	ŘĀdk. souĀty
Ne	35,65049	23,76699	6,99029	2,796117	2,796117	72,0000
Ano	15,34951	10,23301	3,00971	1,203883	1,203883	31,0000
Celk.	51,00000	34,00000	10,00000	4,000000	4,000000	103,0000

Zdroj: zpracovĀno autorem

Po slouĀenĀ skupin sdruĀenĀ podnikatelĀ, nadace, neziskovĀ organizace, apod. a druĀstva, jsou novĀ četnosti v Obr. 23 a oĀekĀvanĀ četnosti v Obr. 24, z nĀhoĀ vyplĀvĀ, ŀe oĀekĀvanĀ četnosti jsou vyřřší neĀ 5, je tedy moĀnĀ vyuĀit testovĀnĀ zvolenou metodou.

Obrázek 23 Tabulka četností po úpravě skupin

2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti Četnost označených buněk > 10				
Prom1	Prom2 ost.	Prom2 OSVC	Prom2 O.S.	Řádk. součty
Ne	15	39	18	72
Ano	3	12	16	31
Celk.	18	51	34	103

Zdroj: zpracováno autorem

Obrázek 24 Tabulka očekávaných četností po úpravě

2-r. tabulka (shr.): Očekávané četnosti (Tabulka1) Četnost označených buněk > 10				
Prom1	Prom2 ost.	Prom2 OSVC	Prom2 O.S.	Řádk. součty
Ne	12,58252	35,65049	23,76699	72,0000
Ano	5,41748	15,34951	10,23301	31,0000
Celk.	18,00000	51,00000	34,00000	103,0000

Zdroj: zpracováno autorem

Obrázek 25 Chí-kvadrát test

Statist. : Prom1(2) x Prom2(3) (Tabulka1)			
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	7,238286	df=2	p=,02681
M-V chí-kvadr.	7,119900	df=2	p=,02844
Fí	,2650936		
Kontingenční koeficient	,2562428		
Cramér. V	,2650936		

Zdroj: zpracováno autorem

Vypočtená hodnota testového kritéria je 7,23 (Obr. 25), kritická hodnota 5,991 ($\chi^2_{0,05 (2-1)(3-1)}$ tabulková hodnota), vypočtená hodnota $p=0,026$, hladina významnosti $\alpha=0,05$. Z porovnání je patrné, že $\chi^2 > \chi^2_{0,05 (k-1)(m-1)}$ a zároveň $p < \alpha$, zamítáme tedy H_0 . Při 5% hladině významnosti existuje závislost mezi využitím operativního leasingu a právní formou podnikání. Tato závislost je slabá.

4.3 Výsledky dotazníku dle ekonomického sektoru

V této kapitole jsou vyhodnoceny dotazníky z hlediska ekonomického sektoru podnikání.

4.3.1 Ekonomické sektory podnikání

Dotazníkového šetření se účastnilo celkem 18 respondentů podnikajících v primárním sektoru, tj. zemědělství, lesnictví, rybolov, těžba surovin. Pouze dva respondenti využívají operativního leasingu, a to v jednom případě pro financování nákladního automobilu a v druhém pro financování sedmi osobních automobilů a jednoho

stroje a zařízení. Ostatní respondenti nevyužívají finanční leasing, šest využívá jiný úvěr, deset z respondentů využívá dotace. V primárním sektoru jsou často využívány dotace, jejichž využití je podmíněno vlastnictvím financovaného majetku, proto ani není možné v těchto případech využít formu leasingu. Naopak banky a úvěrové společnosti přistupují k příjemcům dotací vstřícně a dotace zvyšují úvěruschopnost žadatele.

Respondentů podnikajících v sekundárním sektoru, tedy zabývajících se zpracováním produktů z prvovýroby a výrobou hmotných statků – průmysl, odpovědělo na dotazník celkem dvacet, osm z nich využívá operativní leasing pro financování osobních automobilů a zároveň dva z nich pro financování nákladních automobilů a jeden z nich pro financování strojů a zařízení. Dvanáct podnikatelských subjektů operativní leasing nevyužívá, v pěti případech využívají finanční leasing, ve čtyřech případech jiný úvěr a ve dvou případech dotace.

Dotazníkového šetření se účastnilo celkem 56 respondentů podnikajících v terciálním sektoru, tj. ve službách – doprava, zdravotnictví, školství, obchod kultura. Osmnáct respondentů využívá operativní leasing, a to v sedmnácti případech pro financování osobních automobilů a ve dvou případech shodně pro financování nákladních automobilů a strojů a zařízení. Ostatních 38 respondentů využívá v sedmi případech finanční leasing, v osmi případech jiný úvěr, v pěti případech dotace.

Pouze 9 respondentů podnikajících v kvartérním sektoru odpovědělo na dotazník, tři z nich využívají operativní leasing, dva pro financování osobních automobilů, jeden pro financování nákladního automobilu, dva pro financování strojů a zařízení.

4.3.2 Závislost využití operativního leasingu na ekonomickém sektoru

Je ověřována hypotéza, zda existuje závislost mezi využitím operativního leasingu a ekonomického sektoru podnikání. K výpočtu je využit program Statistica 12 CZ. Jsou ověřovány hypotézy:

- H0: neexistuje závislost mezi využitím operativního leasingu a ekonomickým sektorem podnikání.
- H1: existuje závislost mezi využitím operativního leasingu a ekonomickým sektorem podnikání.

Jelikož rozsah souboru je větší než 40, je použit Pearsonův chí-kvadrát test pro nezávislost. Obr. 26 zobrazuje kontingenční tabulku četností využití operativního leasingu

v jednotlivých ekonomických sektorech, méně jak 20 % očekávaných četností je menších než 5, test je možné použít.

Obrázek 26 Tabulka četností

2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Tabulka42)					
Četnost označených buněk > 10					
Prom1	Prom2 1	Prom2 2	Prom2 3	Prom2 4	Řádk. součty
Ne	16	12	38	6	72
Ano	2	8	18	3	31
Celk.	18	20	56	9	103

Zdroj: zpracováno autorem

Obrázek 27 Chí-kvadrát test

Statist.	Statist. : Prom1(2) x Prom2(4) (Tabulka42)		
	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	4,172490	df=3	p=,24343
M-V chí-kvadr.	4,741909	df=3	p=,19170
Fí	,2012700		
Kontingenční koeficient	,1973131		
Cramér. V	,2012700		

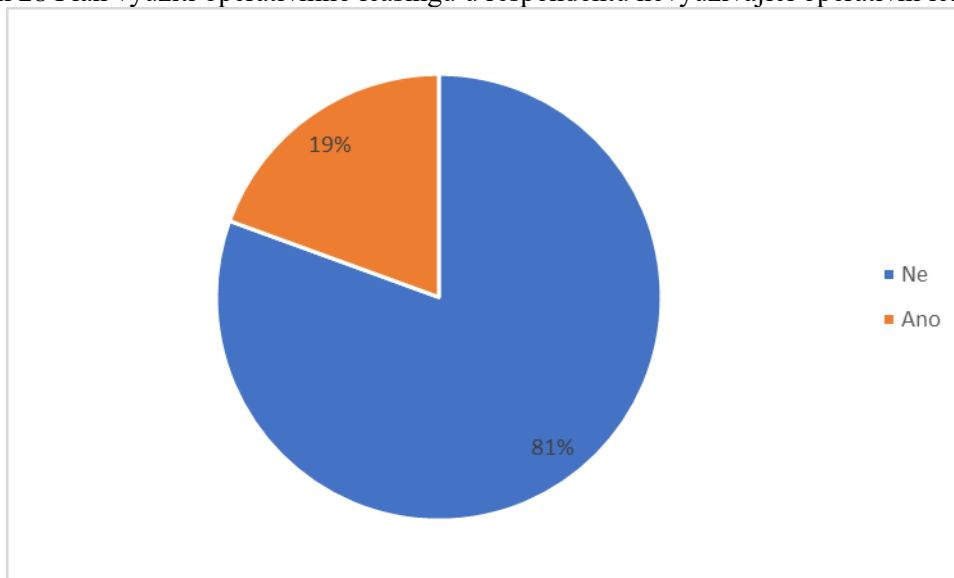
Zdroj: zpracováno autorem

Vypočtená hodnota testového kritéria je 4,17 (Obr. 27), kritická hodnota 7,815 ($\chi^2_{0,05 (2-1)(4-1)}$ tabulková hodnota), vypočtená hodnota $p=0,24$, hladina významnosti $\alpha=0,05$. Z porovnání je patrné, že $\chi^2 < \chi^2_{0,05 (k-1)(m-1)}$ a zároveň $p > \alpha$, zamítáme tedy H_1 . Při 5% hladině významnosti neexistuje závislost mezi využitím operativního leasingu a ekonomickým sektorem podnikání.

4.4 Využití operativního leasingu v budoucnu

Jedna z otázek dotazníku směřovala i k plánovanému využití operativního leasingu v budoucnu. Tato otázka byla položena všem respondentům. Zatímco všichni respondenti využívající operativní leasing odpověděli, že ho plánují využívat i nadále, respondenti, jež nevyužívají operativní leasing jeho využití neplánují v 81 % - Obr. 28.

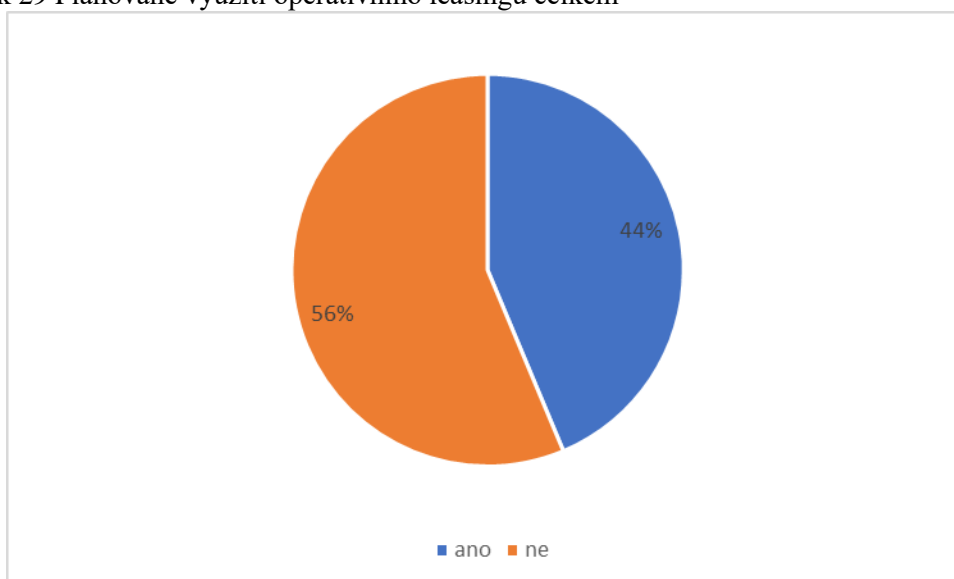
Obrázek 28 Plán využití operativního leasingu u respondentů nevyužívající operativní leasing



Zdroj: zpracováno autorem

Z pohledu celkového počtu respondentů plánuje jeho využití 44 %, vztah je vidět na Obr. 29.

Obrázek 29 Plánované využití operativního leasingu celkem



Zdroj: zpracováno autorem

Z celkového pohledu je tedy plánované využití operativního leasingu v budoucnu poměrně vysoké.

Je ověřována hypotéza, zda existuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a jeho využitím v budoucnu. K výpočtu je využit program Statistica 12 CZ, stejně jako u předchozích hypotéz. Budou ověřovány hypotézy:

- H0: neexistuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a jeho využitím v budoucnu.
- H1: existuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a jeho využitím v budoucnu.

Jelikož rozsah souboru je větší než 40, je použit Pearsonův chí-kvadrát test pro nezávislost. Obr. 30 zobrazuje kontingenční tabulku četností využití/nevyužití operativního leasingu s využitím v budoucnu, očekávané četnosti jsou vyšší než 5, lze tedy Pearsonův chí-kvadrát test použít.

Obrázek 30 Tabulka četností

2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Tabulka4) Četnost označených buněk > 10			
vyuziti_OL	plan_vyuziti_OL Ne	plan_vyuziti_OL Ano	Řádk. součty
Ne	58	14	72
Ano	0	31	31
Celk.	58	45	103

Zdroj: zpracováno autorem

Obrázek 31 Chí-kvadrát test

Statist. : vyuziti_OL(2) x plan_vyuziti_OL(2) (Tabulka4)			
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	57,15864	df=1	p=,00000
M-V chí-kvadr.	70,20823	df=1	p=0,0000

Zdroj: zpracováno autorem

Vypočtená hodnota testového kritéria je 57,15 (Obr. 31), kritická hodnota 3,841 ($\chi^2_{0,05 (2-1)(2-1)}$ tabulková hodnota), vypočtená hodnota $p=0,00$, hladina významnosti $\alpha=0,05$. Z porovnání je patrné, že $\chi^2 > \chi^2_{0,05 (k-1)(m-1)}$ a zároveň $p < \alpha$, zamítáme tedy H0. Při 5% hladině významnosti existuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a jeho využitím v budoucnu.

Z rozložení četností v kontingenční tabulce lze usoudit, že vliv na budoucí využití je v případě současného využití pozitivní. Síla závislosti je určena pomocí Koeficientu asociace $|V|=0,74$, závislost je přímá silná.

4.5 Otázka ekonomické výhodnosti operativního leasingu

Na otázku ekonomické výhodnosti taktéž odpovídali všichni respondenti. Podnikatelské subjekty nevyužívající operativní leasing ho považují za nevýhodný v 16 případech, výhodný v 9 případech a nevědí ve 47 případech. Naopak subjekty využívající

operativní leasing ho považují za výhodný ve 22 případech, nevědí v 7 případech a pouze ve 2 případech, ho považují za nevýhodný, toto ukazuje i tabulka četností Obr. 32.

Obrázek 32 Tabulka četností

2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Tabulka12)				
Četnost označených buněk > 10				
vyuzivani OL	ekonomicka vyhodnost Ano	ekonomicka vyhodnost Nevim	ekonomicka vyhodnost Ne	Řádk. součty
Ne	9	47	16	72
Ano	22	7	2	31
Celk.	31	54	18	103

Zdroj: zpracováno autorem

Je ověřována hypotéza, zda existuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názoru na ekonomickou výhodnost. Výpočet je proveden za pomoci programu Statistica 12 CZ. Jsou ověřovány hypotézy:

- H0: neexistuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názorem na ekonomickou výhodnost.
- H1: existuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názorem na ekonomickou výhodnost.

Jelikož rozsah souboru je větší než 40, použijeme Pearsonův chí-kvadrát test pro nezávislost. Obr. 33 zobrazuje kontingenční tabulku četností využití/nevyužití operativního leasingu a názoru na ekonomickou výhodnost. Očekávané četnosti jsou vyšší než 5, je tedy možné test použít.

Obrázek 33 Očekávané četnosti

2-r. tabulka (shr.): Očekávané četnosti (Tabulka12)				
Četnost označených buněk > 10				
vyuzivani OL	ekonomicka vyhodnost Ano	ekonomicka vyhodnost Nevim	ekonomicka vyhodnost Ne	Řádk. součty
Ne	21,66990	37,74757	12,58252	72,0000
Ano	9,33010	16,25243	5,41748	31,0000
Celk.	31,00000	54,00000	18,00000	103,0000

Zdroj: zpracováno autorem

Obrázek 34 Chí-kvadrát test

Statist. : vyuzivani OL(2) x ekonomicka vyhodnost(3)				
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p	
Pearsonův chí-kv.	35,23232	df=2	p=,00000	
M-V chí-kvadr.	34,44413	df=2	p=,00000	

Zdroj: zpracováno autorem

Vypočtená hodnota testového kritéria je 35,23 (Obr. 34), kritická hodnota 5,991 ($\chi^2_{0,05 (2-1)(3-1)}$ tabulková hodnota), vypočtená hodnota $p=0,00$, hladina významnosti $\alpha=0,05$.

Z porovnání je patrné, že $\chi^2 > \chi^2_{0,05 (k-1)(m-1)}$ a zároveň $p < \alpha$, zamítáme tedy H_0 . Při 5% hladině významnosti existuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názorem na jeho ekonomickou výhodnost.

Obrázek 35 Závislost znaků

Statist.		Statist. : vyuzivani OL(2) x ekonomicka vyhodnost(3)		
	Chi-kvadr.	sv	p	
Pearsonův chí-kv.	35,23232	df=2	p=,00000	
M-V chí-kvadr.	34,44413	df=2	p=,00000	
Fí	,5848601			
Kontingenční koeficient	,5048540			
Cramér. V	,5848601			

Zdroj: zpracováno autorem

Z rozložení četností v kontingenční tabulce lze usoudit, že vliv názoru na ekonomickou výhodnost je v případě současného využití pozitivní. Síla závislosti je určena pomocí Koeficientu asociace $|V|=0,5848$ závislost je přímá středně silná. Vypočtené hodnoty závislosti ukazuje Obr. 35.

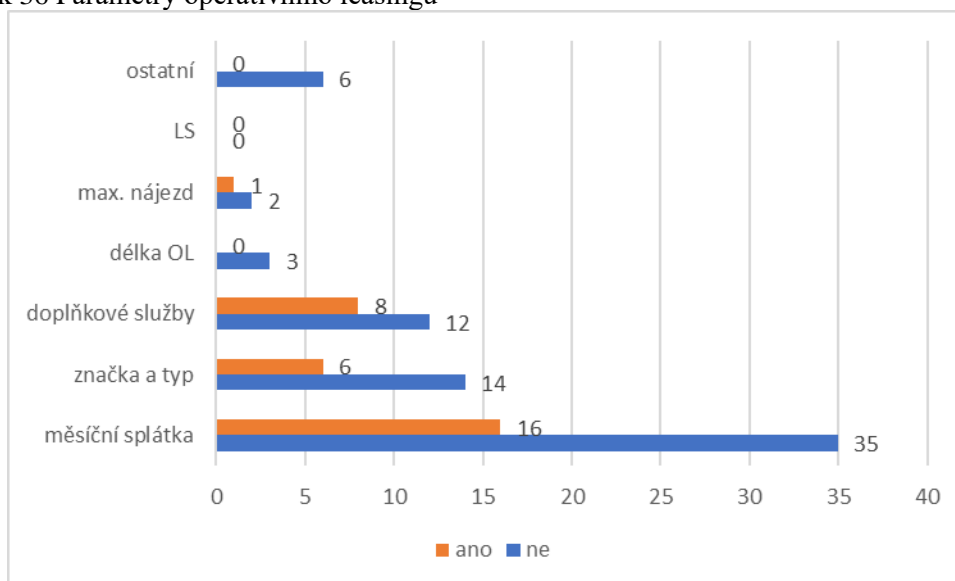
4.6 Parametry operativního leasingu

Následující statistiky se zabývají parametry operativního leasingu. Respondenti odpovídali na otázky:

- V případě, že byste využil operativního leasingu, který parametr by pro Vás byl nejdůležitější? – respondenti nevyužívající operativní leasing
- Který parametr je pro Vás nejdůležitější? – respondenti využívající operativní leasing

Souhrnný přehled odpovědí představuje Obr. 36, který zobrazuje odpovědi na výše uvedené otázky. U obou skupin převažuje odpověď měsíční splátka.

Obrázek 36 Parametry operativního leasingu



Zdroj: zpracováno autorem

Je ověřována hypotéza, zda existuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názoru na důležitost parametrů. Jsou testovány hypotézy:

- H0: neexistuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názoru na důležitost parametrů.
- H1: existuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názoru na důležitost parametrů.

Rozsah souboru je větší než 40, použijeme Pearsonův chí-kvadrát test pro nezávislost. Obr. 37 zobrazuje kontingenční tabulku četností využití/nevyužití operativního leasingu a názoru na ekonomickou výhodnost. Očekávané četnosti dle Obr. 38 jsou v 50 % nižší než 5, je tedy nutné sloučit slabší skupiny – délka operativního leasingu, maximální nájezd kilometrů, ostatní.

Obrázek 37 Tabulka četností

2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Tabulka65)							
Četnost označených buněk > 10							
Prom1	Prom2 měsíční splátka	Prom2 doplňkové služby	Prom2 značka a typ	Prom2 ost.	Prom2 max. nájezd	Prom2 délka OL	Řádk. součty
Ne	35	12	14	6	2	3	72
Ano	16	8	6	0	1	0	31
Celk.	51	20	20	6	3	3	103

Zdroj: zpracováno autorem

Obrázek 38 Tabulka očekávaných četností

		2-r. tabulka (shr.): Očekávané četnosti (Tabulka65) Četnost označených buněk > 10					
Prom1	Prom2 mesicni splatka	Prom2 doplnkove sluzby	Prom2 znacka a typ	Prom2 ost.	Prom2 max. najezd	Prom2 delka OL	Řádk. součty
Ne	35,65049	13,98058	13,98058	4,194175	2,097087	2,097087	72,0000
Ano	15,34951	6,01942	6,01942	1,805825	0,902913	0,902913	31,0000
Celk.	51,00000	20,00000	20,00000	6,000000	3,000000	3,000000	103,0000

Zdroj: zpracováno autorem

Upravené hodnoty prezentuje Obr. 39. Očekávané četnosti upravené tabulky jsou v souladu s pravidly pro testování pomocí vybrané metody, lze tedy test použít.

Obrázek 39 Upravená tabulka četností

		2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Tabulka65) Četnost označených buněk > 10				
Prom1	Prom2 mesicni splatka	Prom2 doplnkove sluzby	Prom2 znacka a typ	Prom2 ost.	Řádk. součty	
Ne	35	12	14	11	72	
Ano	16	8	6	1	31	
Celk.	51	20	20	12	103	

Zdroj: zpracováno autorem

Obrázek 40 Chí-kvadrát test

		Statist. : Prom1(2) x Prom2(4) (Tabulka65)		
Statist.	Chí-kvadr.	sv	p	
Pearsonův chí-kv.	3,673433	df=3	p=,29896	
M-V chí-kvadr.	4,318930	df=3	p=,22902	
Fí	,1888502			
Kontingenční koeficient	,1855701			
Cramér. V	,1888502			
Spearmanovo poř. R	-,090073	t=,9089	p=,36556	

Zdroj: zpracováno autorem

Vypočtená hodnota testového kritéria je 3,67 (Obr. 40), kritická hodnota 7,815 ($\chi^2_{0,05 (2-1)(4-1)}$ tabulková hodnota), vypočtená hodnota $p=0,00$, hladina významnosti $\alpha=0,05$. Z porovnání je patrné, že $\chi^2 < \chi^2_{0,05 (k-1)(m-1)}$ a zároveň $p > \alpha$, zamítáme tedy H_1 . Při 5% hladině významnosti neexistuje závislost mezi využitím/nevyužitím operativního leasingu a názorem na důležitost parametrů operativního leasingu.

5 Závěr a diskuze

Tématem předkládané bakalářské práce byl operativní leasing. Téma bylo nejprve vymezeno teoretickými východisky z oblasti historie, právní úpravy daňového a účetního hlediska a porovnání s jinými typy financování majetku podniku. Teoretická východiska byla zpracována z dostupné literatury, informačních zdrojů a statistik, čímž byly naplněny první dva cíle této bakalářské práce. Vlastní část práce byla zpracována na základě dotazníkového šetření mezi podnikatelskými subjekty a vyhodnocení těchto dotazníků pomocí vybraných nástrojů kvalitativní a kvantitativní analýzy.

K rozvoji leasingu v České Republice ve větší míře dochází až s rozvojem tržní ekonomiky od roku 1990. Na vrcholu byl v roce 2007 a s příchodem ekonomické krize roku 2008 došlo k poklesu využití, dnes s růstem ekonomiky roste i leasingový trh, který zejména díky operativnímu leasingu nachází využití i mezi nepodnikateli. Teoretická část práce uceluje téma leasingového financování a definuje hlavní rozdíly mezi druhy leasingu a jinými alternativami financování.

Hlavním cílem práce bylo porovnání a zhodnocení využití operativního leasingu a jiných forem financování v oblasti pořízení osobních automobilů, nákladních automobilů a strojů a zařízení, což jsou tři kategorie nejčastějšího směřování leasingu a dále zjištění, jakou jinou formou je tento majetek pořizován. Dotazníkového šetření se účastnilo 103 respondentů.

První část dotazníku byla určena k získání základní charakteristiky respondentů a jejich zařazení dle právní formy podnikání, velikosti podniku a sektoru podnikání. Dále k rozdělení do dvou skupin dle využití či nevyužití operativního leasingu. Operativní leasing využívá 30 % dotázaných, ostatní využívají jiných forem financování.

Druhá část dotazníkového šetření byla zaměřena na subjekty nevyužívající operativní leasing, za účelem zjištění důvodu jeho nevyužití a zjištění forem financování. Z dotazníku bylo zjištěno, že 22,2 % respondentů nezná operativní leasing. Tato skutečnost je závažnější i s ohledem na to, že v poslední době je velký rozmach reklamy na operativní leasing směřující k široké škále spotřebitelů. Z hlediska financování jinými zdroji bylo zjištěno, že finanční leasing využívá 16 % respondentů, jiný typ úvěru 27,7 %, vlastní zdroje 86,1 %, dotace 23,61 %. V primárním sektoru není využíván finanční leasing u respondentů, tuto skutečnost lze spojit s častým využíváním dotací, a to zejména v zemědělství, kdy podmínkou dotace na koupi majetku bývá jeho vlastnictví do určitého krátkého termínu, a

to s ohledem na vázání délky finančního leasingu s dobou odpisu majetku, není možné splnit.

V třetí části dotazníku odpovídali respondenti využívající operativní leasing. Celkem respondenti mají uzavřeno 217 smluv operativního leasingu, výrazně převažuje leasing osobních automobilů (175 smluv), v menší míře směřuje leasing k nákladním automobilům (26 smluv) a strojům a zařízením (16 smluv). Průběžné statistiky roku 2017 ukazují na zvýšení směřování operativního leasingu k financování osobních automobilů a snižování směrem k nákladním automobilům a strojům a zařízením, což naznačují i data z dotazníkového šetření.

Na základě získaných dat byla zjišťována závislost využití operativního leasingu na právní formě podnikání a ekonomickém sektoru. U právní formy podnikání byla zjištěna slabá závislost, ale tento test byl ovlivněn nízkým počtem respondentů v oblasti družstev, nadací, neziskových organizací apod. a sdružení podnikatelů, kvůli kterému byly tyto skupiny subjektů sloučeny. Závislost na ekonomickém sektoru nebyla prokázána.

V oblasti plánovaného využití operativního leasingu v budoucnu bylo zjištěno, že respondenti využívající operativní leasing plánují i jeho využití do budoucna, a to společně s 19 % respondentů z druhé skupiny. Bylo prokázáno, že existuje přímá silná závislost na využití operativního leasingu s jeho plánovaným využitím v budoucnu. I přesto, že ne všichni uživatelé operativního leasingu jsou s jeho službami spokojeni, plánují jeho využití i v budoucnu, což lze spojit s relativní jednoduchostí jeho pořízení a službami s ním spojenými.

Využití operativního leasingu má vliv na názor na jeho ekonomickou výhodnost, byla prokázána středně silná závislost, tento vliv je pozitivní. Tato skutečnost odpovídá i zjištění, že využití operativního leasingu má vliv na plánované využití v budoucnu.

Respondenti odpovídali na otázku důležitosti parametrů operativního leasingu, kde 51 respondentů označilo za nejdůležitější parametr měsíční splátku. Testována byla existence závislosti volby důležitosti parametrů na využití operativního leasingu, tato závislost nebyla prokázána.

Operativní leasing je často využívanou formou financování převážně osobních automobilů. Jeho výhodou je malá administrativní náročnost a široká škála služeb. Neklade nárok na vlastní zdroje nájemce a jeho využití nemá vliv na cash-flow. Jelikož majetek je ve vlastnictví pronajímatele není kladen takový nárok na bonitu nájemce na rozdíl například

od úvěru. Nadále lze očekávat růst v oblasti operativního leasingu, a to s ohledem na očekávaný ekonomický růst a jeho častější využití i v soukromém sektoru.

Dotazníkové šetření bylo provedeno s ohledem na cíl práce mezi širokým spektrem podnikatelských subjektů. Rozšíření práce a výzkumu, s cílem zjištění dílčích závislostí mezi právními formami podnikání a ekonomickými sektory, by bylo využitelné pro poskytovatele leasingu k cílenému směřování nabídky a možnosti úpravy respondenty vnímaných nedostatků. Toto s ohledem na rozsah práce není její součástí.

6 Seznam použitých zdrojů

Brčák, Josef a Sekerka, Bohuslav. *Mikroekonomie*. 1. vyd. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2010. str. 261. ISBN 978-80-7380-280-6.

Farská, Petra a kol. *Finanční leasing v právní praxi*. 1. vyd. Praha : C. H. Beck, 2003. str. 248. ISBN 80-7179-836-3.

Krupová, Lenka. *Leasingy podle IFRS*. 1. vyd. Praha : 1. VOX, a.s., 2017. str. 116. ISBN 978-80-87480-54-0.

Pulz, Jiří a kol. *Leasing v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha : Grada a.s., 1993. str. 320. ISBN 80-7169-021-X.

Svatošová, Libuše a Kába, Bohumil. *Statistické metody II*. Praha : Česká zemědělská univerzita v Praze, 2008. str. 105. ISBN 978-80-213-1736-9.

Valach, Josef. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. 2. přepracované vyd. Praha : Ekopress, s.r.o., 2005. str. 465. ISBN 80-86929-01-9.

Valouch, Petr. *Leasing v praxi: praktický průvodce*. 5. aktualizované vyd. Praha : Grada Publishing, a.s., 2012. str. 120. ISBN 978-80-247-4081-2.

Valouch, Petr. *Leasing v praxi: praktický průvodce*. 4. aktualizované vyd. Praha : Grada Publishing, a.s., 2009. str. 128. ISBN 978-80-247-2923-7.

Odborné články

Hájek, Jan. 2013. Daňové aspekty leasingu. *Jurisprudence 8/2013*. 8 2013, 8.

Internetové zdroje

ČBS, Česká bankovní asociace. 2016. Finanční vzdělávání. [Online] 2016. [Citace: 2. 1 2018.] <http://www.financnivzdelavani.cz/svet-financi/leasing/pravni-uprava-leasingu-v-ceske-republice>.

- ČLFA, Česká leasingová a finanční asociace. ČLFA se představuje. [Online] [Citace: 25. 12 2017.] Dostupné z <https://www.clfa.cz/index.php?textID=1>.
- . 2016. Statistiky ČLFA (2007 - 2017). [Online] 2016. [Citace: 2. 10 2017.] Dostupné z <https://www.clfa.cz/index.php?textID=64>.
- . 2008 - 2017. Statistiky ČLFA (2007 - 2017). [Online] 2008 - 2017. [Citace: 2. 10 2017.] Dostupné z <https://www.clfa.cz/index.php?textID=64>.
- IFRS, Nadace. IFRS. [Online] [Citace: 5. 2 2018.] Dostupné z <http://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ias-17-leases/>.
- Sb., Zákon č. 40/1964. 1964. Zákony pro lidi. [Online] 1964. [Citace: 2. 1 2018.] Dostupné z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1964-40>.
- Sb., Zákon č. 455/1991. 1991. Zákony pro lidi. [Online] 1991. [Citace: 3. 2 2018.] Dostupné z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-455>.
- Sb., Zákon č. 513/1991. 1991. Zákony pro lidi. [Online] 1991. [Citace: 2. 1 2018.] Dostupné z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-513>.
- Sb., Zákon č. 89/2012. 2012. Zákony pro lidi. [Online] 2012. [Citace: 2. 1 2018.] Dostupné z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89>.
- Slažanská, Marta. 2015. ČLFA, Česká leasingová a finanční asociace. [Online] 24. 6 2015. [Citace: 5. 12 2017.] https://www.clfa.cz/dokumenty/CLFA_AMSP.ppt.
- Vychopeň, Jiří. 2017. Daně, účetnictví, právo, práce a mzdy pro profesionály. [Online] 6. 9 2017. [Citace: 10. 2 2018.] Dostupné z https://www.du.cz/33/financni-leasing-z-danoveho-pohledu-od-1-7-2017-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4Ese1lEiNjoMQzpNFxvtT-IToNRPIg1y6Hg/?uri_view_type=4.
- Vychopeň, Jiří. 2010. *Finanční leasing z účetního a daňového pohledu*. 1. vyd. Praha : Wolters Kluwer ČR, a.s., 2010. str. 160. ISBN 978-80-7357-590-8.

7 Seznam obrázků, tabulek a příloh

7.1 Seznam obrázků

Obrázek 1 Trojstranné schéma účastníků leasingu.....	17
Obrázek 2 Čtyřstranné schéma účastníku leasingu.....	18
Obrázek 3 Vývoj leasingového trhu členů ČLFA	19
Obrázek 4 Procentuální zastoupení komodit v letech 2011–2016.....	21
Obrázek 5 Schéma průběhu operativního leasingu.....	25
Obrázek 6 Počet nových leasingových smluv 2012 - 2016	27
Obrázek 7 Počet leasingových smluv na konci roku 2012 - 2016.....	27
Obrázek 8 Schéma průběhu finančního leasingu.....	29
Obrázek 9 Struktura respondentů dle právní formy podnikání.....	34
Obrázek 10 Struktura respondentů dle velikosti podniku.....	35
Obrázek 11 Struktura respondentů dle ekonomického sektoru podnikání	36
Obrázek 12 Rozložení respondentů dle právní formy podnikání a ekonomického sektoru	36
Obrázek 13 Využití operativního leasingu	37
Obrázek 14 Průměrný nájezd km u operativního leasingu osobních automobilů	38
Obrázek 15 Průměrná doba operativního leasingu u osobních automobilů	39
Obrázek 16 Průměrná měsíční splátka operativního leasingu u osobních automobilů	39
Obrázek 17 Vzorec pro výpočet váženého aritmetického průměru.....	40
Obrázek 18 Doplnkové služby operativního leasingu sjednané respondenty.....	40
Obrázek 19 OSVČ dle ekonomického sektoru	41
Obrázek 20 Obchodní společnosti dle ekonomického sektoru	43
Obrázek 21 Tabulka četností	44
Obrázek 22 Tabulka očekávaných četností	44
Obrázek 23 Tabulka četností po úpravě skupin.....	45
Obrázek 24 Tabulka očekávaných četností po úpravě.....	45
Obrázek 25 Chí-kvadrát test	45
Obrázek 26 Tabulka četností	47
Obrázek 27 Chí-kvadrát test	47
Obrázek 28 Plán využití operativního leasingu u respondentů nevyužívající operativní leasing	48
Obrázek 29 Plánované využití operativního leasingu celkem	48
Obrázek 30 Tabulka četností	49
Obrázek 31 Chí-kvadrát test	49
Obrázek 32 Tabulka četností	50
Obrázek 33 Očekávané četnosti.....	50
Obrázek 34 Chí-kvadrát test	50
Obrázek 35 Závislost znaků.....	51
Obrázek 36 Parametry operativního leasingu.....	52
Obrázek 37 Tabulka četností	52
Obrázek 38 Tabulka očekávaných četností	53
Obrázek 39 Upravená tabulka četností	53
Obrázek 40 Chí-kvadrát test	53

7.2 Seznam tabulek

Tabulka 1 Počet nových leasingových smluv strojů, zařízení a dopravních prostředků pro podnikatele.....	20
Tabulka 2 Počet leasingových smluv strojů, zařízení a dopravních prostředků pro podnikatele probíhajících ke konci roku.....	20

7.3 Seznam příloh

Příloha 1 Dotazník.....	61
-------------------------	----

Operativní leasing

využití operativního leasingu v podnikání pro financování osobních a nákladních automobilů, strojů a zařízení

*Povinné pole

1. Právní forma podnikání *

Označte jen jednu elipsu.

- OSVČ
- Obchodní společnost
- Nadace, nezisková organizace, apod.
- Družstvo
- Sdružení podnikatelů

2. Velikost podniku *

Označte jen jednu elipsu.

- OSVČ bez zaměstnanců
- Mikropodnik (do 10 zaměstnanců)
- Malý podnik (10 - 50 zaměstnanců)
- Střední podnik (50 - 250 zaměstnanců)
- Velký podnik (250 a více zaměstnanců)

3. Ekonomický sektor *

Označte jen jednu elipsu.

- Primární - prvovýroba - zemědělství, lesnictví, rybolov, těžba surovin
- Sekundární - druhovýroba - průmysl
- Terciární - služby - doprava, zdravotnictví, školství, obchod, kultura
- Kvartérní - znalostní sektor - věda, výzkum, vysokoškolské vzdělávání, poradenství

4. Využíváte možnosti financování motorových vozidel, strojů a zařízení pomocí operativního leasingu? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ano *Přeskočte na otázku 13.*
- Ne *Přeskočte na otázku 5.*

Nevyužívám operativní leasing

5. Z jakého důvodu nevyžíváte možnosti operativního leasingu? *

Označte jen jednu elipsu.

- Tento způsob financování neznám.
- Využívám jiný způsob financování.
- Operativní leasing považuji za nevýhodný.
- Jiné: _____

6. Využíváte finanční leasing? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ano
- Ne

7. Využíváte jiný typ úvěru? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ano
- Ne

8. Nakupujete z vlastních zdrojů? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ano
- Ne

9. Využíváte dotace nebo jiné podpory? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ano
- Ne

10. V případě, že byste využil možnost operativního leasingu, který parametr by pro Vás byl nejdůležitější? *

Označte jen jednu elipsu.

- Měsíční splátka
- Značka a typ motorového vozidla
- Doplnkové služby (zaplacení silniční daně, dálniční známka, platby za servis, pneuservis, parametry pojištění vozu,....)
- Délka operativního leasingu v měsících
- Maximální nájezd kilometrů
- Leasingová společnost
- Jiné: _____

11. Plánujete využití operativního leasingu v budoucnu? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ano
- Ne

12. Považujete operativní leasing za ekonomicky výhodný? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ano *Přeskočte na otázku 28.*
- Nevím *Přestaňte tento formulář vyplňovat.*
- Ne *Přeskočte na otázku 28.*

Využívám operativní leasing

13. Který parametr je pro Vás nejdůležitější? *

Označte jen jednu elipsu.

- Měsíční splátka
- Značka a typ motorového vozidla, stroje a zařízení
- Doplnkové služby (zaplacení silniční daně, dálniční známka, platby za servis, pneuservis, parametry pojištění vozu,...)
- Délka operativního leasingu v měsících
- Maximální nájezd kilometrů
- Leasingová společnost
- Jiné: _____

Osobní automobily

14. Počet osobních automobilů financovaných operativním leasingem *

Označte jen jednu elipsu.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- 37
- 38
- 39
- 40

- 41
- 42
- 43
- 44
- 45
- 46
- 47
- 48
- 49
- 50 a více
- 0 *Přeskočte na otázku 19.*

Operativní leasing osobních automobilů - doplňující otázky

15. Průměrná měsíční splátka operativního leasingu osobních automobilů *

Označte jen jednu elipsu.

- do 2000Kč
- do 4000Kč
- do 6000Kč
- do 8000Kč
- do 10000Kč
- do 12000Kč
- do 14000Kč
- do 16000Kč
- do 18000Kč
- do 20000Kč
- více jak 20000Kč

16. Sjednaný maximální roční nájezd kilometrů pro osobní automobily v průměru *

Označte jen jednu elipsu.

- do 10.000 km
- do 15.000 km
- do 20.000 km
- nad 20.000 km

17. Jaké doplňkové služby máte sjednány *

Zaškrtněte všechny platné možnosti.

- zaplacení silniční daně
- vysoké limity u povinného ručení
- havarijní pojištění
- bezplatná údržba a servis
- bezplatný pneuservis
- možnost tankovací karty
- asistenční služby
- náhradní vozidlo
- telemetrické služby
- flotilový reporting
- úhrada rozhlasových poplatků
- Jiné: _____

18. Průměrná doba operativního leasingu *

Označte jen jednu elipsu.

- do 6 měsíců
- do 12 měsíců
- do 24 měsíců
- do 36 měsíců
- více než 36 měsíců

Nákladní automobily

19. Počet nákladních automobilů financovaných operativním leasingem *

Označte jen jednu elipsu.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- 37
- 38
- 39
- 40

- 41
- 42
- 43
- 44
- 45
- 46
- 47
- 48
- 49
- 50 a více
- 0 *Přeskočte na otázku 23.*

Nákladní automobily - doplňující otázky

20. Průměrná měsíční splátka operativního leasingu nákladních automobilů *

Označte jen jednu elipsu.

- do 2000Kč
- do 4000Kč
- do 6000Kč
- do 8000Kč
- do 10000Kč
- do 12000Kč
- do 14000Kč
- do 16000Kč
- do 18000Kč
- do 20000Kč
- více jak 20000Kč

21. Sjednaný maximální roční nájezd pro nákladní automobilu v průměru *

Označte jen jednu elipsu.

- do 20.000 km
- do 40.000km
- do 60.000km
- do 80.000km
- do 100.000km
- nad 100.000km

22. Průměrná doba operativního leasingu *

Označte jen jednu elipsu.

- do 6 měsíců
- do 12 měsíců
- do 24 měsíců
- do 36 měsíců
- více než 36 měsíců

Operativní leasing strojů a zařízení

23. Počet strojů a zařízení financovaných operativním leasingem *

Označte jen jednu elipsu.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- 37
- 38
- 39
- 40

- 41
- 42
- 43
- 44
- 45
- 46
- 47
- 48
- 49
- 50 a více
- 0 *Přeskočte na otázku 26.*

Operativní leasing strojů a zařízení - doplňující otázky

24. Průměrná měsíční splátka operativního leasingu strojů a zařízení *

Označte jen jednu elipsu.

- do 2000Kč
- do 4000Kč
- do 6000Kč
- do 8000Kč
- do 10000Kč
- do 12000Kč
- do 14000Kč
- do 16000Kč
- do 18000Kč
- do 20000Kč
- více jak 20000Kč

25. Průměrná doba operativního leasingu *

Označte jen jednu elipsu.

- do 6 měsíců
- do 12 měsíců
- do 24 měsíců
- do 36 měsíců
- více než 36 měsíců

Využití operativního leasingu

26. Plánujete další využití operativního leasingu do budoucna? *

Označte jen jednu elipsu.

- Ano
- Ne

27. Považujete operativní leasing za ekonomicky výhodný? *

Označte jen jednu elipsu.

Ano *Přeskočte na otázku 28.*

Nevím *Přestaňte tento formulář vyplňovat.*

Ne *Přeskočte na otázku 28.*

Ekonomická výhodnost

28. Proč považujete operativní leasing za ekonomicky výhodný/nevýhodný? *
