VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU
Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

PODNIKOVÁ EKONOMIKA

Vysoká škola ekonomie a managementu
info@vsem.cz / www.vsem.cz

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

NÁZEV BAKALÁŘSKÉ PRÁCE/TITLE OF THESIS
Financování vozového parku společnosti XY

TERMÍN UKONČENÍ STUDIA A OBHAJOBA (MĚSÍC/ROK)
06/2020

JMÉNO A PŘÍJMENÍ STUDENTA / STUDIJNÍ SKUPINA
Pavel Štícha / PPE 15

JMÉNO VEDOUCÍHO BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
Ing. Cyril Kotulič, Ph.D., MBA

PROHLÁŠENÍ STUDENTA
Odevzdáním této práce prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci na uvedené téma vypracoval samostatně a že jsem ke zpracování této bakalářské práce použil pouze literární prameny v práci uvedené. Jsem si vědom skutečnosti, že tato práce bude v souladu s § 47b zák. o vysokých školách zveřejněna, a souhlasím s tím, aby k takovému zveřejnění bez ohledu na výsledek obhajoby práce došlo. Prohlašuji, že informace, které jsem v práci užil, pocházejí z legálních zdrojů, tj. že zejména nejde o předmět státního, služebního či obchodního tajemství či o jiné důvěrné informace, k jejichž použití v práci, popř., k jejichž následné publikaci v souvislosti s předpokládanou veřejnou prezentací práce, nemám potřebné oprávnění. Datum a místo: 10. 03. 2020, Praha

PODĚKOVÁNÍ
Rád bych tímto poděkoval vedoucímu bakalářské práce za metodické vedení a odborné konzultace, které mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce.

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

SOUHRN

1. Cíl práce:

Cílem této bakalářské práce je určit nejvhodnější variantu financování vozového parku pro společnost XY podle kritérií a preferencí fleet manažera této společnosti.

2. Výzkumné metody:

Tato bakalářská práce se dělí na dvě části. První část je teoretická, kde byl využit způsob zpracování ve stylu literární rešerše. Teoretická část obsahuje podrobnější informace o finančních produktech, které se na českém trhu vyskytují. Dále teoretická část obsahuje informace o způsobech financování vozových parků. Tyto informace byly čerpány z veřejně dostupné odborné literatury. Praktická část je sestavena z cenových kalkulací nabídek společností, které možnost koupě, či jiného způsobu pořízení vozidel a jejich financování nabízí. Dále praktická část obsahuje komparaci nabídek na financování vozového parku a možnosti koupě vozidel do vozového parku. Nabídky byly čerpány od čtyř odlišných společností, které se zabývají těmito finančními produkty, zároveň byla také zpracována nabídka na přímou koupi vozidel od výrobce těchto vozidel. Rozbor nabídek byl v této bakalářské práci sestaven pomocí bodovací metody vícekriteriálního rozhodování. Také byla v této bakalářské práci stanovena čtyři hodnotící kritéria, která byla následně využita v bodovací metodě vícekriteriálního rozhodování. Velká část podmínek a kritérií byla získána pomocí polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY, který je zapsán v příloze č. 1, další informace, které obsahovaly statistiky, byly získány z oficiálních webových stránek Policie České republiky, Českého svazu dovozců automobilů, České kanceláře pojistitelů, z jejich tiskových zpráv a oficiálních veřejně dostupných statistik.

3. Výsledky výzkumu/práce:

Výzkum prokázal, že nejvhodnější možností financování vozového parku je koupě vozidel. Tento výsledek vzešel z nabídek na financování pomocí operativního leasingu, finančního leasingu a bankovního úvěru. Výsledná možnost financování se projevila jako nejvhodnější i přes dvě různé varianty pojištění a předplaceného servisu. Rozdíl u těchto variant se projevil u druhého místa, kdy při pojištění vozidel pouze povinným ručením a předplacením servisu pouze variantou Standard, která neobsahuje kompletní servis vozidla, byla na druhém místě varianta financování pomocí finančního leasingu, naopak při havarijním pojištění a předplacení servisu vozidla variantou Plus, která obsahuje kompletní servisní zákroky dle potřeby, byla na druhém místě varianta financování pomocí operativního leasingu. Do výsledného hodnocení se také započítávaly i ceny za vozidla, která se prodala po řádném ukončení financování vozidel.

4. Závěry a doporučení:

Na základě výsledků z hodnocení možností financování se doporučuje nákup vozidel z vlastních zdrojů bez využití operativního leasingu, finančního leasingu a bankovního (podnikatelského) úvěru. Důvodem tohoto doporučení je finanční úspora, která neovlivňuje zabezpečení vozidel proti nahodilým událostem a ani neovlivňuje odpovědnost za kvalitu zpracování vozidel, kdy předplacený servis tyto nedostatky odstraní. Dalším důvodem tohoto doporučení je určitá shodnost kvality pojištění a servisní podpory pro všechny druhy financování vozového parku zmíněné v této bakalářské práci. Výsledek byl také opodstatněn nejvyšší prioritou, kterou byla celková cena se všemi náklady, které je nutné vynaložit za vozidlo a na základě této priority je nejlepší volbou financování vozového parku koupě vozidel.

KLÍČOVÁ SLOVA

Financování, leasing, vozový park, leasingová společnost, operativní, finanční, zpětný, koupě.

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMIE A MANAGEMENTU

Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

SUMMARY

1. Main objective:

The aim of the bachelor thesis is to select the best option of financing the vehicles of company XY. The selection of the best alternative of financing is based on criteria and preferences of fleet manager in the selected company.

2. Research methods:

This bachelor thesis is divided into two parts. The first theoretical part is based on the literature review. The theoretical part includes information about different financial products used in the Czech market and ways of financing the vehicles of companies. All these informations are based on different sources of specialized literature. The practical part of the bachelor thesis is dealing with the analyses of four price quotation prepared by vehicle fleet specialists in comparison to direct new buy quotation financed by equity and prepared by vehicles producers. The multiple criteria decision method was employed in the practical part. There were selected four main criteria (types insurance and types of prepaid services) for decision making process of price quotation evaluating. The semi-structured interview was employed to define the selected criteria by the XY company´s fleet manager (see Annex 1). Other sources of information influencing the analytical process of evaluation come from official statistics and webpage of Police of the Czech Republic, Cars Importers Association and Czech Insurers´ Bureau.

3. Result of research:

Based on the results, the best possibility of financing the company´s vehicles are the new direct buying of vehicles. Based on the analyse of operative lease, financial lease, bank loan and direct financing by equity, the new direct buying vehicles financed by equity is the best alternative of all options employed. This final option financed by equity is the best one in spite of two different varieties of vehicle insurance (car insurance or complex car insurance) and prepaid services (standard services or complex services). Different results are presented in the second place. The second position in comparing the alternatives with car insurance and standard services is typical for financial lease. Opposite in alternatives with complex car insurance and complex services, the operational lease shows the second position. All alternatives take into consideration the price vehicles sold after the end of financing period.

4. Conclusions and recommendation:

The evaluation of different options in financing the company´s vehicles shows the alternative financed by equity as the best one in comparing to operative lease, financial lease or bank loan. The main reason of this results can be seen in the financial savings, because of the prepaid services cover the risk of unexpected situations and quality of vehicles as well. Another argument, supporting the final selected alternative, is the accordance in quality of insurance and supporting services in all alternatives of financing the vehicles and the lowest purchase prices and the lowest cost of financing.

KEYWORDS

Financing, leasing, leasing, fleet, leasing company, operative, financial, leaseback, purchase.

JEL CLASSIFICATION

G39 – Others Corporate Finance and Governance

Vysoká škola ekonomie a managementu
Nárožní 2600/9a, 158 00 Praha 5

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení:	Pavel Štícha
Studijní program:	Ekonomika a management (Bc.)
Studijní obor:	Podniková ekonomika
Studijní skupina:	PPE 15
Název BP:	Financování vozového parku firmy XY
Zásady pro vypracování (stručná osnova práce):	1. Úvod 2. Teoreticko-metodologická část 2.1 Leasing 2.2 Financování vozových parků firem 2.3 Metodika 3. Praktická část 3.1 Představení firmy XY a jejího vozového parku 3.2 Nabídky leasingových firem 3.3 Komparace a rozbor nabídek 3.4 Návrh doporučení na financování vozového parku 4. Závěr
Seznam literatury: (alespoň 4 zdroje)	• BREALEY, R. A. et al. *Teorie a praxe firemních financí*. Brno : BizBooks, 2014. ISBN 978-80-265-0028-5. • KOT, J. *Operativní leasing firemních vozidel*. Praha : Wolters Kluwer, 2019, 96 s. ISBN 978-80-7598-268-1. • KRUPOVÁ, L. *Leasingy podle IFRS: IFRS 16 leasingy, praktické aplikace, příklady*. Praha : 1. VOX, 2017, 116 s. ISBN 978-80-87480-54-0. • PICHRT, J. et al. *Sdílená ekonomika a delikty*. Praha : Wolters Kluwer, 2018, 263 s. ISBN 978-80-7598-235-3.
Harmonogram	• Zpracování cílů a metodiky do 19. 07. 2019 • Zpracování teoretické části do 02. 08. 2019 • Zpracování výsledků do 09. 08. 2019 • Finální verze do 30. 08. 2019
Vedoucí práce:	Ing. Cyril Kotulič, Ph.D., MBA

prof. Ing. Milan Žák, CSc.
rektor

V Praze dne 03. 06. 2019

Prof. Ing. Milan Žák CSc.
Digitálně podepsal Prof. Ing. Milan Žák CSc.
DN: cn=Prof. Ing. Milan Žák CSc., c=CZ, o=Vysoká škola ekonomie a managementu, a.s., givenName=Milan, sn=Žák, serialNumber=ICA - 10393535

Obsah

1 Úvod 1
2 Teoreticko-metodologická část 2
2.1 Leasing 2
2.1.1 Finanční leasing 3
2.1.2 Operativní leasing 5
2.1.3 Zpětný leasing 5
2.2 Financování vozových parků firem 6
2.2.1 Koupě za hotové 7
2.2.2 Bankovní úvěr 7
2.2.3 Leasing 8
2.3 Metodika 10
3 Praktická část 12
3.1 Představení společnosti XY a jejího vozového parku 12
3.2 Nabídky leasingových firem 13
3.2.1 Nabídka leasingů 27
3.2.2 Nabídka úvěru 29
3.2.3 Nabídka na koupi vozidel 30
3.3 Komparace a rozbor nabídek 30
3.4 Návrh doporučení na financování vozového parku 35
4 Závěr 36

Seznam tabulek

Tabulka 1 Žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2008 13
Tabulka 2 Žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2018 14
Tabulka 3 Žebříček podílů společností zabývající se operativním leasingem ke konci roku 2018 15
Tabulka 4 Žebříček podílů společností zabývající se finančním leasingem ke konci roku 2018 16
Tabulka 5 Žebříček podílů společností zabývající se bankovním úvěrem ke konci roku 2018 17
Tabulka 6 Ceny vybraných vozidel 18
Tabulka 7 Statistika vozového parku v České republice od roku 2015-2018 19
Tabulka 8 Statistika dopravních nehod od roku 2015-2018 19
Tabulka 9 Statistika firemních vozidel od roku 2015-2018 20
Tabulka 10 Výpočet nehodovosti firemních vozidel od roku 2015 do roku 2018 21
Tabulka 11 Zapsané ekonomické subjekty od roku 2015 do roku 2018 21
Tabulka 12 Průměrné hodnoty škod nehod v období od roku 2015 do roku 2018 22
Tabulka 13 Podíly vybraných pojišťoven na českém trhu od roku 2015 do roku 2018 23
Tabulka 14 Nabídky na pojištění vozidel u České pojišťovny na jeden rok 23
Tabulka 15 Nabídky na předplacení servisu na 48 měsíců 25
Tabulka 16 Prodejní ceny modelových vozidel 26
Tabulka 17 Procento zachování hodnoty vybraných vozidel 27
Tabulka 18 Nabídka na operativní leasing od společnosti ŠkoFin s.r.o. 28
Tabulka 19 Nabídka na finanční leasing od společnosti ČSOB Leasing, a.s. 28
Tabulka 20 Nabídka na podnikatelský úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s. 29
Tabulka 21 Nabídka ke koupi vozidel od společnosti ŠKODA AUTO a.s. 30
Tabulka 22 Kalkulace nabídek spojená s minimálními náklady 31
Tabulka 23 Kalkulace nabídek spojená s kompletními náklady 32
Tabulka 24 Bodovací model financování vozidel s minimálními náklady 33
Tabulka 25 Bodovací model financování vozidel s kompletními náklady 34

Seznam grafů

Graf 1 Vývoj leasingových obchodů s movitostmi za posledních deset let 9

1 Úvod

V současné době je velice rozsáhlé financování vozových parků firem za pomoci operativního leasingu. Jedná se o společnosti stavební, společnosti zabývající se logistikou, informačními technologiemi, správou nemovitostí a mnoho dalších.

Způsob financování vozových parků pomocí operativního leasingu má podíl na všech registrovaných vozidlech v první polovině roku 2018 podle webu Svazu dovozců automobilů (2018) 53,5 %. Tento podíl představuje nadpoloviční většinu z celkového počtu pořízených firemních vozidel. Dále se tento podíl zvyšil v první polovině roku 2018 oproti konci roku 2017 o 0,8 %. Pokud přičteme k operativnímu leasingu také podnikatelské úvěry a finanční leasingy, jedná se o zvýšení celkového podílu v České republice podle webu Svazu dovozců automobilů (2018) v první polovině roku 2018 oproti konci roku 2017 až o 5,4 %. Tato statistika potvrzuje nárůst trendu využívání leasingu k financování vozových parků firem.

Možnosti financování vozidel pomocí leasingu umožňuje méně ziskovým firmám využívat vozidla, která by si za běžných okolností nemohla finančně dovolit. Další výhodou leasingů jsou větší finanční možnosti, které by si při větším výdeji finančních prostředků společnosti nemohly dovolit. Tyto možnosti se týkají předfinancování nákladnějších zakázek, financování nahodilých škodních událostí nebo také tyto možnosti dokáží eliminovat dopady období nižší ziskovosti společnosti, při které by společnost byla nucena využít své finanční rezervy, které by měla za běžných okolností vložené ve vozovém parku.

Podle webu LeasePlan (2019) jsou vozidla ve firemním vlastnictví jedny ze třech hlavních neproduktivních nákladů společnosti, protože se nejedná pouze o výdaje spojené s pořízením vozidla, ale také s jeho údržbou, pojištěním a amortizací. Tyto náklady spojené s pořízením, údržbou a provozováním vozidel dokáže operativní leasing eliminovat.

Cílem této bakalářské práce je sestavit návrh doporučení na nejvhodnější variantu financování vozového parku společnosti XY. Tento návrh doporučení obsahuje možnosti spojené s využitím různých druhů leasingu, případně také možnosti koupě vozidel do vlastnictví společnosti.

Tato práce obsahuje teoretickou část, která popisuje druhy leasingu jako produktu leasingových společností, který nabízí na trhu v České republice, jejich možnosti a podmínky využití. Teoretická část také obsahuje kapitolu se zaměřením na financování vozových parků firem za využití těchto produktů nabízených leasingovými společnostmi.

Praktická část práce obsahuje podkapitolu, ve které bude představena společnost XY, pro kterou byl sestaven modelový příklad, ve kterém se bylo zabýváno leasingovými produkty vhodnými pro financování vozového parku společnosti XY. Modelový příklad porovnává nabídky leasingových společností podle zadaných kritérií určené správcem vozového parku společnosti XY včetně možnosti koupě vozidel do majetku společnosti, tato kritéria byla následně porovnána v bodovacím modelu, která určila výsledek, ze kterého vychází návrh doporučení pro firmu XY. Kritéria a ostatní podklady nutné pro sestavení modelového příkladu jsou popsány v příloze č. 1.

2 Teoreticko-metodologická část

Teoreticko-metodologická část této bakalářské práce popisuje možnosti financování vozových parků firem. Stejně jako možnosti, popisuje teoreticko-metodologická část také pojmy spojené s financováním vozových parků firem jako jsou finanční leasing, operativní leasing, zpětný leasing a koupě za hotové. Tato práce se také zabývá základním členěním pojmu leasing. Přesné postupy této práce včetně metod, které byly použity pro vypracování této bakalářské práce, jsou blíže popsány v kapitole 2.3 Metodika.

2.1 Leasing

Podle Marka a kol. (2009, s. 423) využívají podniky pro financování investic kromě svých interních finančních zdrojů také řadu zdrojů externích. Šiman a Petera (2010, s. 68) označují leasing jako cizí a dlouhodobý zdroj financování, kdy podnik získá majetek, aniž by jej musel zaplatit za celou kupní cenu. Na podobném základu je založena také definice leasingu Srpové, Svobodové, Skopala a Orlíka (2011, s. 149), kdy leasing popisují jako alternativní formu, jak nakoupit dlouhodobý majetek bez výrazného zadlužení, přičemž firma nezíská finanční prostředky, ale obdrží zařízení, aniž by za něj firma musela ihned platit plnou cenu. Tyto externí zdroje jsou mnohem rozmanitější než zdroje interní. Rozvoj těchto externích zdrojů souvisí s inovacemi a rozvojem finančních trhů a jejich služeb. Kolářová (2013, s. 79) definuje pojem leasing jako finanční produkt, kterým je možné financovat pořízení zpravidla movité věci. Leasing se rozděluje na několik druhů, a to na finanční leasing, operativní leasing a zpětný leasing. Při sjednávání leasingu jde podle Kolářové (2013, s. 79) o obchodní operaci, kdy podstatou této operace je pronájem movitých i nemovitých věcí. Jak uvádí Marek a kol. (2009, s. 436) původně se leasing uplatňoval u pozemků a budov, v současnosti je leasing používán pro financování jakékoliv části dlouhodobého fixního majetku, zejména automobilů, letadel, lodí, počítačů, strojů a zažízení. Dále podle Marka a kol. (2009, s. 423) podniky jednotlivců, družstva a osobní společnosti využívají nástroje finančních trhů v menší míře, většinou nevydávají akcie ani dluhopisy a na finanční trh jsou převážně napojeny skrze úvěrové operace nebo pomocí investování do cenných papírů. Největší zastoupení podniků na finančním trhu, které využívají jejich služeb jsou akciové společnosti, které emitují a kupují akcie. Velká část z těchto podniků emituje a kupuje dluhopisy, využívají různé druhy úvěrů od bank a ostatních institucí, které se úvěry zabývají.

Externí financování investic umožňuje podnikům přesněji reagovat na potřebné změny, které se dějí s jeho majetkem, jak uvádí Marek a kol. (2009, s. 424). Tyto změny v podnikovém majetku souvisí se změnou situací na trhu, tyto změny také umožňují rychlejší a rozsáhlejší tvorbu podnikového kapitálu při zakládání podniku. Za předpokladu, že náklady na pořízení externího kapitálu jsou nižší než rentabilita celkového kapitálu, umožňuje externí financování zvyšovat efektivnost podnikání, růst rentability a tím také i tržní ceny akcií. Nejobvyklejšími formami externích zdrojů financování podnikových investic jsou akcie, dluhopisy, různé dlouhodobé a střednědobé dluhy či úvěry a leasing. Jak publikoval Valouch (2012, s. 9) pojem leasing vyšel z anglického slova lease, který znamená v českém překladu slovo pronájem, resp. smlouvu o pronájmu. Leasing tedy představuje pronájem hmotných či nehmotných práv a věcí, přičemž osoba svůj majetek pronajímací nazývající se pronajímatel, poskytuje za úplatu nebo jiné nepeněžní plnění nájemci právo danou věc (případně právo) v průběhu doby pronájmu využívat. Základem tohoto vztahu mezi danou věcí nebo právem, kterou smí nájemce využívat je vlastnictví pronajímatele, které mu nadále náleží i při uzavření nájemní smlouvy s nájemcem. Nájemce je podle Valoucha (2012, s. 9) osoba, která uzavřením nájemní smlouvy získává možnost majetek pronajímatele využívat. Šiman a Petera (2010, s. 68) uvádí, že každá leasingová operace má zpravidla tři základní subjekty.

Tyto subjekty jsou výrobci, leasingové společnosti neboli pronajímatelé a konečný zákazník neboli nájemce. Ve vztahu mezi výrobcem a leasingovou firmou se uzavírá kupní smlouva, na základě, které přechází předmět leasingu do vlastnictví leasingové společnosti, dále mezi leasingovou firmou a nájemcem se uzavírá leasingová smlouva, která obsahuje a upravuje vztahy mezi leasingovou společností a nájemcem po dobu nájmu a zpravidla řeší budoucnost pronajímaného předmětu neboli aktiva, po skončení nájemní smlouvy.

Při sestavování smlouvy o nájmu je podle Krupové (2017, s. 8) potřeba si uvědomit, zda je příslušná smlouva leasingem nebo zda alespoň kromě jiných částí smlouva obsahuje také leasing. Při tomto posouzení není třeba brát v úvahu, jak je příslušná smlouva formálně nazvaná, protože se posuzuje výhradně její obsah. Z publikace Krupové (2017, s. 8) také vyplývá, že smlouva je nájemní, pokud převádí právo využívání identifikovaného aktiva po určitou dobu za nějakou protihodnotu. Prvním krokem při tomto určování typu smlouvy je zhodnocení, zda je předmět leasingu identifikovaným aktivem, které je dále blíže popsáno ve smlouvě. Po této identifikaci je určení typu smlouvy jasné. Tuto smlouvu sepisuje podnikatel s leasingovou společností před převzetím předmětu leasingu, jak uvádí Kolářová (2013, s. 79). V průběhu pronájmu aktiva může podle Krupové (2017, s. 9) dojít k situaci, kdy i přes explicitní, nebo implicitní specifikaci aktiva ve smlouvě nemá nájemce (zákazník) právo k využívání tohoto určeného aktiva. K této situaci může dojít, když je pronajímatel v průběhu doby využívání aktiva schopen reálně nahradit aktivum za jiné aktivum. Příklad této situace je, pokud nájemce nemůže pronajímateli v takové náhradě aktiva zabránit, zároveň přitom však musí být ihned, nebo v krátké chvíli k dispozici alternativní aktiva, která jsou nájemci k dispozici. Uplatnění tohoto práva je možné, pokud má pronajímatel při této náhradě ekonomický prospěch, přičemž se očekává, že ekonomický prospěch bude vyšší než náklady spojené s náhradou tohoto aktiva nájemci.

Sjednání leasingu trvá zpravidla kratší dobu než sjednání úvěru, jak popisuje Kolářová (2013, s. 79), přičemž riziko inflace na sebe bere leaingová společnost. Předmět leasingu patří i po sjednání smluvy leasingové společnosti a za případné vypovězení smlouvy hrozí vysoké penále, což je jedna z největších hrozeb při využívání tohoto finančního produktu. Je si potřeba podle Marka a kol. (2009, s. 424) uvědomit, že zapojení externích zdrojů financování přináší s sebou i řadu problémů. Problémy se týkají zvyšování počtu společníků v případě akciové společnosti či věřitelů, kteří ovlivňují rozhodování podniku a kontrolu nad jeho činností. Také se zvyšují náklady podniku ve formě úrokových nákladů nebo ve formě nákladů na emisi cenných papírů a zároveň se zvyšují nároky na udržování likvidity, aby vždy podnik mohl splácet své závazky. Proto podle Marka a kol. (2009, s. 424) je nutné si vždy zhodnotit všechny důsledky, které podnik může zastihnout při rozsáhlejším zapojování externích zdrojů do podnikového kapitálu.

2.1.1 Finanční leasing

Finanční leasing je podle popisu Valoucha (2012, s. 9) pronájem aktiva, při kterém dochází po skončení doby pronájmu k odkupu pronajatého aktiva nájemcem. Pojem finanční leasing se často nahrazuje také názvem finanční pronájem s následnou koupí najaté věci. U tohoto druhu pronájmu je běžná delší doba pronájmu než u pronájmu operativního, doba pronájmu se zpravidla shoduje s dobou ekonomické životnosti aktiva (pronajímaného majetku). Šiman a Petera (2010, s. 69) klasifikují pravidla finančního leasingu jako poměrně strohá a také jej popisují jako nevypověditelný. Hrazené splátky nájemcem pronajímateli při finančním leasingu musí uhradit cenu majetku, přičemž není hrazen servis ze strany pronajímatele. Z toho vyplývá, že nájemce majetek pojišťuje a udržuje. Dále Šiman a Petera (2010, s. 69) popisují charakter finančního leasingu jako půjčku na pořízení majetku. Jak publikovali Brealey, Myers, Allen (2014, s. 752), finanční leasing dává smysl tehdy,

pokud je společnost ochotna vzít na sebe všechna rizika spojená s vlastnictvím a provozováním aktiva. Finanční leasing je tedy pouze jinou formou půjčky ke koupi, oproti ostatním druhům leasingu. Pokud si dokážeme odpovědět na otázku, zdali je pro naši firmu lepší pronájem, nebo koupě a dokážeme si zároveň uvědomit výhody a nevýhody těchto dvou způsobů pořízení aktiva do společnosti, může se finanční leasing stát nástrojem, který pozitivně posune rozvoj společnosti.

Podle Valoucha (2012, s. 9) pronajímatel obvykle smluvně přenáší na nájemce povinnosti spojované s údržbou, servisními službami a s opravami pronajatého majetku. Jak uvádí web České leasingové a finanční asociace (2019), finanční leasing je uzavírán pomocí smlouvy, podle které jedna strana s podnikatelským záměrem poskytne druhé straně jím vybraný předmět tzv. aktivum do dlouhodobého užívání za smluvenou finanční úplatu. Při uzavření této nájemní smlouvy na finanční leasing uvádí Valouch (2012, s. 9), že se přenáší na nájemce také rozhodující části nebo i všechny užitky a rizika spojená s vlastnictvím předmětu leasingu. V druhém případě se na nájemce přenáší práva a povinnosti převodu vlastnictví předmětu leasingu za cenu obvykle nižší než tržní, nebo s právem uzavření další leasingové smlouvy za podstatně lepších a výhodnějších podmínek.

Finanční leasing je podle Marka a kol. (2009, s. 430) další cesta k získávání externích zdrojů na investice. Jedná se o dlouhodobé dluhy vznikající individuální smlouvou mezi dlužníkem nebo věřitelem. Věřiteli jsou obvykle leasingové společnosti, zabývající se různými službami spojovanými s pronájmem. Zároveň Marek a kol. (2009, s. 435) uvádí, že finanční leasing se zařazuje ke klasickým formám pořízení dlouhodobého majetku podobně, jako je jejich nákup za pomoci vlastních finančních zdrojů a různých dalších forem dluhů. Finanční leasing se připojil mezi ostatní možnosti pořizování dlouhodobého majetku již od padesátých let minulého století. Jedná se tedy o alternativní formu dlouhodobého financování vycházející ze skutečnosti, že pro efektivní podnikání společnosti je někdy výhodnější tento dlouhodobý majetek jen užívat, nikoli si jej pořizovat a vlastnit jej. Tímto způsobem dochází k oddělení užívání dlouhodobého majetku od vlastnictví. Podle Marka a kol. (2009, s. 435) můžeme leasing z právního hlediska charakterizovat jako specifickou formu pronájmu dlouhodobého majetku nájemci za sjednanou leasingovou splátku. Z hlediska finančního se jedná o uvolnění vlastních finančních prostředků společnosti na ostatní jiné investice, kdy pronájem představuje alternativní formu financování dlouhodobého majetku cizím kapitálem. I přes užívání majetku nájemcem, je vlastníkem majetku stále věřitel neboli pronajímatel, většinou leasingová společnost. Toto je hlavní rozdíl, který odděluje bankovní úvěr a další formy dluhů od finančního leasingu. Jak uvádí na svých internetových stránkách Česká leasingová a finanční asociace (2016) finanční leasing řeší nedostatek investičních prostředků a také nežádoucí výraznější výkyvy ve firemních financích.

Finančním leasingem lze financovat téměř jakýkoli majetek potřebný k chodu společnosti jako jsou stroje, vozidla, zařízení, informační technologie nebo také kancelářskou techniku. Podle Marka a kol. (2009, s. 436) je zhruba jedna třetina nákupu strojů, zařízení a dopravních prostředků financována finančním leasingem. Dále Česká leasingová a finanční asociace (2016) popisuje, že finanční leasing umožňuje zákazníkovi užívat věc, která je ve vlastnictví leasingové společnosti. Po skončení finančního leasingu a zaplacení všech závazků přejde vlastnictví věci na zákazníka za předem dohodnutou cenu. Stejně jako podnikatelský úvěr je finanční leasing snadno dostupný zpravidla v místě prodeje požadované věci. V případě nejčastějších předmětů financování jako jsou například vozidla se zkracuje proces schvalování. Za užívání věci nájemce platí leasingové splátky, které jsou rozprostřeny do celé doby leasingu a obvykle zahrnují i základní doplňkové služby související s užíváním dané věci, typicky v oblasti pojištění. Česká leasingová a finanční asociace (2016) také uvádí, že finanční leasing je určený pro všechny podnikatelské subjekty, které leasingové společnosti předloží dokumenty

potvrzující jejich schopnost splácet své závazky. Cena leasingových splátek vychází z úrokové sazby vycházející z aktuální situace na finančním trhu a jsou konkurenceschopné s nabídkou standardních úvěrů. Splátky obvykle zahrnují i sjednané doplňkové služby. Leasing podle Kříže (2017, s. 18) mnohdy pomůže uživateli vozidla k silnějšímu, lépe vybavenému, většímu a prestižnějšímu vozu.

2.1.2 Operativní leasing

Podle Marka a kol. (2009, s. 436) má operativní leasing krátkodobý charakter, který zahrnuje pronajímateli jak finanční službu, tak i službu udržovací. Majetek jako jsou převážně počítače, stroje a vozidla, je pronajímán obvykle na kratší dobu, než je jeho životnost, přičemž minimální délka nájmu není limitována. Pokud má potřebu pronajímatel nebo nájemce smlouvu anulovat před uplynutím původní doby pronájmu, lze po dohodě obou stran nájemní smlouvu anulovat, přičemž se postupuje dle podmínek uvedených v nájemní smlouvě, na kterou přistoupili obě strany. Šiman a Petera (2010, s. 69) popisují operativní leasing jako krátkodobý až střednědobý smluvní vztah, který lze vypovědět v jeho průběhu. Obvyklá aktiva, která leasingové společnosti pronajímají jsou podle Šimana a Petery (2010, s. 69) počítače a osobní vozidla, jejichž součástí je servis, pojištění, opravy apod. Podle Kota (2019, s. 17) se leasingové smlouvy uzavírají na kratší dobu, než je životnost pronajímaného majetku. Majetek po skončení nájemní smlouvy zůstává nadále ve vlastnictví leasingové společnosti. Jak uvádí web České leasingové a finanční asociace (2019) podstatou operativního leasingu je smlouva, podle které jedna strana s podnikatelským záměrem poskytne za úplatu pronajímané aktivum druhé straně (nájemci). Výběr pronajímaného aktiva závisí na výběru nájemce. S operativním leasingem jsou spojeny podmínky, které tento druh pronájmu specifikují. Účelem podle webu České leasingové a finanční asociace (2019) je dočasné používání aktiva bez přenosu většiny rizik, která se spojují s vlastnictvím daného pronajatého aktiva. Operativní leasing umožňuje nájemci hradit pouze rozdíl mezi pořizovací a zůstatkovou hodnotou aktiva. Leasing tohoto druhu se sjednává zpravidla na smluvně dohodnutou dobu, nebo v případě operativního leasingu na vozidlo také na smluvně dohodnutý počet kilometrů.

Podle Valoucha (2012, s. 9) se operativním leasingem obecně rozumí všechny ostatní druhy leasingu, které se netýkají leasingu finančního. Jedná se také zejména o takový leasing, při kterém po skončení smluvené doby pronájmu dochází k vrácení pronajatého aktiva zpět pronajímateli. Ten podle Marka a kol. (2009, s. 436) nese všechna rizika, která plynou z vlastnictví majetku. Pronajímatel musí majetek zahrnout do svých aktiv, odepisuje jej, zařizuje pojištění, servis a opravy. Účelem operativního leasingu je tedy zabezpečit pro nájemce potřebný dlouhodobý majetek, často včetně obsluhy a údržby, pro který není dostatečné využití po celou dobu životnosti, a který z tohoto důvodu není výhodné pořídit do vlastnictví. Majetek s kratším využitím, než je délka jeho životnosti lze specifikovat například jako speciální stroje využitelné pro plnění dočasných zakázek, nebo také jako dopravní prostředky potřebné pouze v případě dočasného zvýšení jejich potřeby. Pronajímateli v případě operativního leasingu hrozí riziko spojené s vyhledáváním nového nájemce a také možnost méně výhodných podmínek v případě dalšího pronájmu aktiva, které po skončení operativního leasingu pronajímatel získá od nájemce s částečným opotřebením.

2.1.3 Zpětný leasing

Hlavním účelem zpětného leasingu pro nájemce je České leasingové a finanční asociace (2019) řízení finančního toku. V případě zpětného leasingu je dodavatelem pronajímaného aktiva nájemce, který aktivum často již užívá. Vlastnické právo je převedeno z nájemce na pronajímatele, který za smluvní úplatu poskytne užívání aktiva nájemci dále. V tomto

případě zůstávají všechna rizika, včetně výdajů za údržbu a dalších poplatků na nájemci. Na konci předem určeného období pronájmu přechází vlastnické právo aktiva zpět na nájemce. Definici zpětného leasignu lze shrnout podle Machkové, Černohlávkové a Saty (2014, s. 129) na odkup zařízení leasingovou společností a následný okamžitý zpětný pronájem původnímu vlastníkovi. Jak také uvádí Šiman a Petera (2010, s. 69) u zpětného leasingu podnik neboli nájemce, prodá svůj majetek leasingové společnosti neboli pronajímateli, a nájemce si jej pronajme od pronajímatele. Majetek se evidenčně převede na leasingovou společnost a následně tentýž majetek leasingová společnost pronajme podniku. Dále podle Šimana a Petera (2010, s. 69) nájemce zaplatí odměnu leasingové společnosti za umožnění pronájmu. Toto řešení se zpravidla používá v případě potřeby zajištění likvidity podniku. Hlavní nevýhodou je však vyšší konečná cena předmětu leasingu.

Podle webu Finance.cz (2019) si lze sjednat zpětný leasing na tato aktiva: vozidla, technologie, výrobní zařízení, stroje, technika atd. Podle Marka a kol. (2009, s. 436) počátky leasingové formy financování dlouhodobého majetku pochází ze Spojených států amerických a Velké Británie. Podle Marka a kol. (2009, s. 438) zpětný leasing spočívá v tom, že podnik prodá svůj existující dlouhodobý finanční majetek leasingové společnosti a zpětně si majetek od ní pronajme. Tímto způsobem získá podnik peněžní prostředky, ale zratí vlastnické právo k prodanému majetku. Výhodou této operace je, že podnik může i nadále využívat tento majetek pro své účely za příslušné nájemné. Zpětný leasing také označovaný jako nepřímý finanční leasing se uplatňuje v situaci, kdy podnik potřebuje zvýšit svou likviditu.

2.2 Financování vozových parků firem

Jak uvádí Valouch (2012, s. 17), podnikatelé stojí často před důležitým ekonomickým rozhodnutím, zda si mají majetek koupit za hotové, nebo si na pořízení majetku zřídit úvěr, nebo si případně tento majetek pronajmout. V každé z těchto možností se skrývají výhody i nevýhody, které by si podnikatelé měli před výběrem z těchto tří možností uvědomit a jednu z možností na základě těchto výhod či nevýhod příjmout. Prvním krokem ke správně zvolenému financování vozidla je výběr typu vozidla, jak uvádí Kříž (2017, s. 4). Základní typologie vozidel se skládá z těchto typů: velké rodinné vozy, SUV vozy, sportovní vozy, manažerské vozy, malé vozy, mini vozy, kompaktní vozy, rodinné vozy, užitkové vozy a ekovozy. Pokud si podnik zvolí velikost a typ karoserie vozu, dalším krokem je volba značky vozu. Kříž (2017, s. 6) doporučuje vybírat podle odborných testů a následných doporučení, také podle referencí zkušených řidičů a v neposlední řadě i rady odborníků v místě prodeje. Základní preference při výběru značky by měli směřovat ke spolehlivosti vozu, renomé značky, schopnosti konkrétního modelu udržet si cenu co nejvýše i za několik let a další aspekty, které by se měli porovnávat při výběru značky. Výběr a následné konečné rozhodnutí je podle Kříže (2017, s. 6) pochopitelně na podniku. Další položka při výběru, která by se neměla opomíjet je správný výběr motoru. Toto rozhodování by se mělo řídit podle počtu ujetých kilometrů, který by mělo vozidlo ročně ujet, dále převaha městského nebo mimoměstského provozu, řidičské zkušenosti řidiče a také množství a váha nákladu, které by vozidlo převáželo. Jeden z hlavních rozhodovacích parametrů by měla být také široká prodejní a servisní síť výrobce a v neposlední řadě přijatelné náklady spojené s provozem vozidla jako je spotřeba paliva, pojištění, servis, tyto náklady však u některých typů financování nejsou prioritou při rozhodování, protože jsou zahrnuty v případných splátkách, jak uvádí Kříž (2017, s. 6). Je-li možnost konfigurace vozidla, je to další důležitý aspekt při jeho výběru. Vozidlo by mělo mít veškeré potřebné zařízení a správnou výbavu, aby bylo přínosem pro podnik a také pro jeho uživatele. Podle Kříže (2017, s. 10) by výbava neměla obsahovat položky, které jsou nadbytečné pro zvolený typ využití, v opačném případě by tyto položky výbavy zbytečně navyšovaly pořizovací cenu vozidla. Kříž (2017, s. 13) uvádí testovací jízdy vybíraného vozidla jako nutnost, aby se předešlo případným

reklamacím nebo k případnému zjištění, že vozidlo z nějakého důvodu je pro podnik nevyhovující. Testovací jízda také nabízí výhodu detailnější seznámení s vozidlem a jeho výbavou.

2.2.1 Koupě za hotové

Hlavní součástí rozhodování podniku o investicích je podle Marka a kol. (2009, s. 401) také rozhodování o jednotlivých variantách financování rozšíření či obnovy dlouhodobého majetku podniku. Za dlouhodobý majetek lze brát také trvalou část oběžného majetku. Hlavním předpokladem koupě za hotové je podle Valoucha (2012, s. 17) dostatek volných finančních prostředků, které má daný subjekt k dispozici. Tento předpoklad však ještě neznamená, že koupě za hotové je v tuto chvíli vhodná volba, jak uvádí Kislingerová (2010, s. 317). Vždy je nutné podle Valoucha (2012, s. 17) zvážit i alternativní možnosti financování vozového parku jako je například úvěr nebo leasing a tzv. náklady obětované příležitosti. V tomto příkladě je náklad obětované příležitosti definován jako prospěch, o který se subjekt připraví tím, že se rozhodne pro jinou alternativu. Také lze ještě definovat náklady obětované příležitosti jako nerealizovaný prospěch druhé nejlepší možnosti využití volných finančních prostředků. Koupě za hotové má podle Valoucha (2012, s. 17) řadu výhod. Jedna z výhod pro daný subjekt je, že se subjekt nezadlužuje, jako je tomu při pořízení vozového parku za pomoci úvěru a leasingu. Koupí vozidla za hotové se subjekt stává okamžitým vlastníkem vozidla, se kterým může nakládat bez omezení a peněžní toky daného subjektu nejsou zatíženy splátkami, jako by to bylo v případě pořízení vozidla pomocí úvěru nebo leasingu, ani dalšími poplatky, které by mohly vzniknout v době před splacením úvěru nebo v době pronájmu vozidla. Poplatky spojené s úvěrem mohou být například za vedení úvěrového účtu, dále poplatky za uzavření a také správu úvěrových nebo leasingových smluv a další poplatky. Jedna z hlavních nevýhod koupě za hotové je nutnost vysokého jednorázového vydání hotovosti, které může negativně ovlivnit cash-flow daného subjektu v okamžiku pořízení vozidla. Další nevýhodou je také podle Valoucha (2012, s. 17) nutnost rozložit tento jednorázový výdaj hotovosti do více zdaňovacích období z hlediska zákona o daních z příjmu, pokud byl tento výdaj vydán v jednom roce, což z čistě ekonomického hlediska není nejefektivnější. Další nevýhodou podle Kříže (2017, s. 16) je úbytek finančních rezerv, které by mohly být potřebné v případě jakékoliv nahodilé události.

2.2.2 Bankovní úvěr

Při koupi vozidla pomocí bankovního úvěru má daný subjekt podle Valoucha (2012, s. 17) velkou výhodu oproti koupi za hotové, a sice, že nepotřebuje vynaložit větší množství volných finančních prostředků. Finanční prostředky si obstarává půjčkou od určité úvěrové instituce či banky. Vyjma této výhody má daný subjekt další výhodu i přes tu skutečnost, že si majetek pořídil za peníze banky nebo jiné úvěrové instituce, ta výhoda začíná už při nákupu vozidla, protože se daný subjekt stává majitelem tohoto vozidla, který si pořizuje do svého vozového parku, a tudíž má daný subjekt podle Jindřichovské (2013, s. 126) také právo si tento majetek daňově odepisovat. Kříž (2017, s. 16) dále uvádí, že volba bankovního úvěru by měla být na základě potřeby jistoty neměnných měsíčních splátek po celou dobu financování vozu a zároveň lze mít možnost flexibilně splácet dle finanční situace ve formě bezplatného odkladu měsíční splátky. Nevýhodou bankovního úvěru může být pro společnost vliv na hodnocení věřitelského rizika, jak uvádí Sládková (2009, s. 385), při vyšším zadlužení společnosti může docházet ke zhoršení podmínek, za kterých banky nebo jiné uvěrové instituce poskytli společnosti dodatečné úvěrové zdroje.

Naopak další výhoda se váže na úroky z úvěru, které jsou podle Valoucha (2012, s. 18) za určitých podmínek daňově uznatelným nákladem. S koupí vozidla na úvěr jsou spojeny další poplatky, které při koupi za hotové daný subjekt platit nemusí. Jedná se o placené úroky z úvěru, poplatky za vyřízení žádosti o úvěr, poplatky spojované s vedením úvěrového účtu a také se jedná o závazek, který se zařazuje přímo do rozvahy společnosti jako položka cizích zdrojů. Tento fakt může ovlivnit v případě hodnocení rizikovosti obchodní partnery, nebo případné investory. Výhodou však může být možnost volby výše akontace, jak uvádí Kříž (2017, s. 16), která může odpovídat výši měsíční splátky a doba splácení, kterou si lze nastavit podle potřeb podniku a na tomto bude závislá i výše poslední nerovnoměrné splátky. Dále splátku předem lze nastavit již od 0 %. V případě volby správné banky, případně úvěrové instituce, si lze do měsíčních splátek nechat zahrnout výhodné povinné ručení a stejně takto si lze sjednat i výhodné povinné ručení. Podle Kříže (2017, s. 16) po skončení doby splácení se vůz stane vaším majetkem.

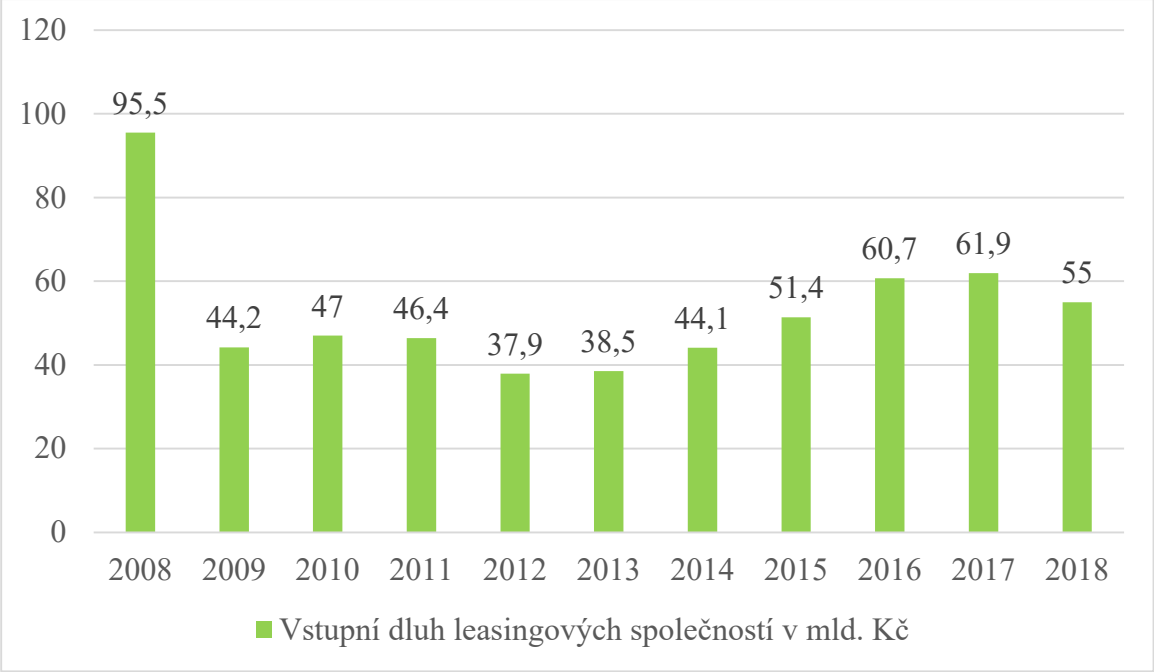
2.2.3 Leasing

Podle Brealeyho, Myerse, Allena (2014, s. 752) se problém finančního leasingu zužuje na rozhodnutí, jestli je pro daný subjekt vhodný pronájem nebo půjčka. Na stejnou problematiku také poukazuje Valach (2010, s. 431). Finanční pronájmy často trvají po téměř celou životnost aktiva, ale není to časté. Finanční pronájmy se často nedají vypovědět, pokud to není přímo v nájemní smlouvě zahrnuto, leasingové splátky jsou zároveň pevným závazkem podobným dluhu. U finančního leasingu je nutné, aby daný subjekt byl ochoten vzít na sebe rizika spojená s vlastnictvím a provozováním aktiva. U vozidla se jedná o povinné ručení, o silniční daň, o výdaje spojené s údržbou vozidla, havarijní pojištění a dalších výdajů spojené s vlastněním vozidla. Finanční leasing je podle Brealeyho, Myerse, Allena (2014, s. 753) jiná forma půjčky na koupi. Při sjednání ať už operativního či finančního leasingu, nedochází tak podle Valoucha (2012, s. 18) k pořízení majetku, jak je to při koupi vozidla běžné. Vlastnické právo se po uzavření nájemní smlouvy nepřenáší na nájemce, tudíž nadále náleží pronajímateli, který aktivum pronajal nájemci. V případě operativního leasingu nedochází k převodu vlastnických práv dokonce ani po vypršení platnosti leasingové smlouvy. Při operativním leasingu se tedy na nájemce převádí pouze právo užívání aktiva, za které je nájemce smluvně povinen pravidelně hradit leasingové splátky. Hlavní přednost tohoto způsobu pořízení majetku je podle Valoucha (2012, s. 18) stejná jako v případě úvěru, že daný subjekt není nucen vydat velký objem finančních prostředků, protože platby jsou rozčleněny do delšího časového období. Nevýhodou je, že majetek v průběhu leasingového vztahu zůstává majetkem pronajímatele, proto nájemce nemá v tomto případě možnost si uplatňovat daňové odpisy tohoto majetku do svých daňově uznatelných nákladů. Doba trvání finančního leasingu je vymezena zákonem o dani z příjmu, jak uvádí Marek a kol. (2009, s. 437). Toto se liší podle předmětu transakce, který je zařazený do jednotlivých skupin v jeho odpisování. Podle platné úpravy pro rok 2006 je uznatelným daňovým výdajem nájemné u finančního leasingu při splnění třech podmínek, které uvádí Marek a kol. (2009, s. 437). První podmínka udává dobu pronájmu, která trvá minimálně po dobu odpisování stanovenou podle zákona o daních z příjmu, u nemovistostí doba pronájmu musí trvat minimálně 30 let. Další podmínka nařizuje, že po skončení doby pronájmu následuje převod vlastnických práv k vozidlu mezi pronajímatelem neboli vlastníkem a nájemcem. Poslední třetí podmínka upravuje kupní cenu vozidla, za kterou pronajímatel prodá vozidlo nájemci, avšak kupní cena nesmí být vyšší, než je cena zůstatková, kterou by měl vozidlo při rovnoměrném odpisování podle daňového zákona k datu prodeje. Pokud jedna z těchto tří podmínek není splněna, nesmí nájemce zahrnovat nájemné do nákladů jako uznatelný daňový výdaj.

Při finančním leasingu nejsou běžně poskytovány servisní služby. U finančního leasingu se podle Kolářové (2013, s. 79) při podpisu smlouvy skládá finanční částka jako tzv. akontace nebo také ji lze označit za mimořádnou splátku, a poté se pravidelně, nějčastěji používanou měsíční periodou, platí splátky. U operativního leasingu se mimořádná splátka nehradí. Nájemce je v případě finančního leasingu povinen se o údržbu a pojištění vozidla postarat sám podle Marka a kol. (2009, s. 437), zároveň může být zachycení pronajímaného vozidla pomocí finančního leasingu v bilanci a jeho odepisování odlišné. V některých zemích včetně České republiky je pronajímané vozidlo součástí dlouhodobého majetku pronajímatele, který tento majetek odepisuje. Nájemce vykazuje pronajímaný majetek pouze v příloze k účetní závěrce, tudíž pronajímaný majetek nemá v odpisech. V jiných zemích se uplatňuje postup doporučený mezinárodními účetními standardy, kdy pronajímatel vykazuje předmět leasingu jako svou pohledávku za nájemcem. Nájemce uvádí předmět leasingu jako svůj dlouhodobý majetek, který odepisuje. Finanční leasing se stal vyhledávaným prostředkem financování investičních projektů zejména u menších a středních firem, případně také u začínajících podnikatelů.

Podle České leasingové a finanční asociace (2016) jsou cenové nabídky leasingových firem závislé na vývoji finančního trhu. Vývoj finančního trhu s leasingovými produkty se rozděluje na leasingový trh s movitými věcmi a s nemovitými věcmi. Stejně jako leasingový trh s nemovitostmi, se i leasingový trh s movitostmi výrazně změnil za posledních deset let. Tuto skutečnost uvádí následující graf 1 obsahující vývoj leasingových obchodů s movitostmi za posledních deset let.

Graf 1 Vývoj leasingových obchodů s movitostmi za posledních deset let



Zdroj: Statistiky České leasingové a finanční asociace (2019)

Z předchozího grafu 1 s názvem vývoj leasingových obchodů s movitostmi za posledních deset let je patrné, že leasingový trh s movitostmi ve sledovaném období od roku 2008 do roku 2018 kolísal. Od roku 2008 byl nejnižší vstupní dluh leasingových společností roku 2012 ve výši 37,9 mld. Kč. Naopak nejvyšší vstupní dluh leasingových společností byl v roce 2008 ve výši 95,5 mld. Kč. Na konci roku 2018 byl vstupní dluh ve výši 55 mld. Kč, což je oproti konci roku 2017 značný pokles.

Pro financování vozového parku firem lze kromě klasického leasingu využít i operativní leasing, kdy se tento druh financování často podle Kříže (2017, s. 16) stává dostupnější cestou k možnosti užívání vozidla i pro soukromé osoby. Velkou výhodou tohoto druhu financování je tzv. bezstarostnost. Tato bezstarostnost se týká úspory financí, které by se museli v případě splátkové koupě ve formě akontace, dále jsou s operativním leasingem spojeny fixní splátky po celou dobu pronájmu, což znamená, že při dlouhodobém pronájmu se nemění měsíční splátka, která kromě povinného ručení i havarijního pojištění obsahuje také servis a pneuservis, jak uvádí Kříž (2017, s. 16). Dalším benefitem může být pro potencionálního zákazníka leasingové společnosti v případě operativního leasingu fakt, že každé dva roky při prodloužení leasingové smlouvy je možnost vyměnit vozidlo za nový. Podle Pichrta (2018, s. 93) je tato možnost hojně využívána také v zahraničí. Je však nutné si při výběru financování vozového parku určit správnou formulaci požadavků, jak uvádí Syrový (2016, s. 111), aby byl výběr druhu financování vozového parku správně zvolen.

2.3 Metodika

Metodika této bakalářské práce popisuje, jakými postupy a způsoby byla vypracována. Při zpracování této bakalářské práce byla nejprve vytvořena teoretická část k tématu financování vozových parků pomocí leasingu, a to nejprve výběrem vhodné literatury, ze které bylo čerpáno. Literatura byla do bakalářské práce zpracována pomocí literární rešerše. Teoretická část obsahuje členění pojmu leasing včetně jejich druhů na trhu a zároveň byla zmíněna práva a rizika, která se mohou vyskytovat při využití leasingu včetně pojmů, které jsou s tímto tématem spjaty. Podrobněji je také popsáno v této bakalářské práci hlavní téma financování vozových parků firem, kde se leasing přímo setkává s hlavním tématem. Vzhledem k návaznosti všech popsaných pojmů s hlavním tématem byly tyto pojmy zmíněny v teoretické části práce.

V praktické části této bakalářské práce byla představena společnost XY, pro kterou byl sestavován návrh doporučení pro financování vozového parku. Dále byly řešeny v praktické části práce nabídky leasingových firem, kdy nejdříve byly rozebírány nabídky vozového parku, následně také nabídky finančního leasingu a poslední podkapitola kapitoly 3.2 Nabídka na koupi vozidel se zabývá nabídkami spojenými s koupí a provozem vozového parku. Celkový návrh a doporučení vycházel z kapitoly 3.3 Komparace a rozbor nabídek, ve které byla provedena komparace nabídek, která byla základem bodovací metody vícekriteriálního rozhodování, jehož výsledkem by měla být nejvhodnější varianta financování vozového parku pro společnost XY. Veškeré potřebné informace, které byly získány o společnosti XY a o jejích kritériích, které jsou pro tuto společnost podstatné při výběru vhodného financování vozového parku byly získány pomocí polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem ze společnosti XY, který tyto potřebné informace poskytl. Další součást praktické části této bakalářské práce je kapitola 3.4 Návrh doporučení na financování vozového parku, kde byl sepsán návrh a doporučení na základě informací, ke kterým se došlo v předešlých kapitolách této bakalářské práce. Tento výsledek byl dále poskytnut zástupci společnosti XY k dalšímu nakládání s výše popsanými informacemi a výsledky. Při výběru leasingu byla použita metoda vícekriteriálního rozhodování.

Metoda vícekriteriálního rozhodování má, jak uvádí Sixta, Žižka (2009, s. 207–211) více možných použitelných metod, které se určují podle pořadí, dále je to metoda bodování, Fullerův trojúhelník a také Saatyho metoda. V této bakalářské práci bude použita bodovací metoda. Výpočty vah jsou dány, podle Sixty, Žižky (2009, s. 207), vztahem:

$$v_i = p_i / \sum_{i=1}^{k} p_i,$$

kde:
vi – váha kritéria,
pi – bodové ohodnocení kritéria.

V tomto vztahu musí součet vah dávat hodnotu 1. Jak uvádí Sixta a Žižka (2009, s. 207) musí se nejdůležitějšímu kritériu přiřadit hodnota, která odpovídá počtu kritérií, dalšímu kritériu se přiřadí hodnota, u které se odečte číslo 1. Tímto způsobem se dostaneme k poslednímu kritériu, u kterého by měla vyjít hodnota 1. Tyto hodnoty se dále zpracují do bodovacího modelu dle Sixty, Žižky (2009, s. 216) a známky hodnocení podle počtu kritérií se násobí pomocí vah, které jsou v této tabulce k jednotlivým kritériím přiřazeny. Výsledek vychází ze součtu vynásobených hodnot.

Tento výsledek byl následně použit do návrhu doporučení na financování vozového parku pro společnost XY.

3 Praktická část

Praktická část této bakalářské práce obsahuje nabídky leasingových firem, které byly zpracovány pro firmu XY na základě polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY. V praktické části této práce je také obsažena kapitola, ve které je představena společnost XY, včetně její činnosti a historie na českém trhu. Spolu s představením společnosti XY je představen i vozový park této společnosti, podle kterého byly zpracovávány nabídky pro způsoby rozšíření vozového parku společnosti XY. Dále praktická část obsahuje komparaci a rozbor nabídek a následuje podkapitola, která obsahuje návrh doporučení na financování vozového parku pro firmu XY na základě poskytnutých informací od fleet manažera společnosti, což je také poslední podkapitola praktické části této bakalářské práce.

3.1 Představení společnosti XY a jejího vozového parku

Společnost XY se zabývá výrobou součástek pro letecký a automobilový průmysl. Významnými zákazníky jsou na základě polostrukturovaného rozhovoru globální společnosti působící na třech kontinentech, kam společnost XY dodává své výrobky. Společnost XY v současné době zaměstnává okolo 80 zaměstnanců na území České republiky. Na tento počet zaměstnanců společnost využívá, podle polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY, který je součástí přílohy č. 1, 70 vozidel. Způsob financování, který tato společnost využívá je převážně operativní leasing, který jim zajišťuje leasingová společnost, malá část vozového parku je zařazena do majetku společnosti XY. Pro upřesnění společnost XY má sjednáno na operativní leasing 60 vozidel, které využívají zaměstnanci ke své práci, zbylých 10 vozidel si společnost zakoupila. Podle polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY, který je součástí přílohy č. 1, je těchto 10 vozidel užitkového typu, u kterých se předpokládá větší poškození zavazadlového prostoru, než které by povolovaly podmínky leasingové společnosti. Vozidla, která tato společnost využívá jsou převážně značky Škoda. U typů vozidel, které značka Škoda neposkytuje, využívá společnost vozidla značky Volkswagen. Jak je uvedeno v polostrukturovaném rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY, který je součástí přílohy č. 1, společnost využívá tyto modely značky Škoda: Suberb, Octavia a Fabia. Modely značky Volkswagen využívá společnost XY tyto: Caddy a Transporter.

Ve společnosti XY je nastavená tzv. car policy, kde je předem určeno, jaký typ a model vozidla bude přidělen zaměstnanci na určité pracovní pozici. Pozice ve firmě jsou rozdělené podle car policy do čtyř tříd. Tyto třídy specifikují značku a model vozidla, který má zaměstnanec k dispozici. První třída je pozice manažerů ve firmě XY, kteří mají přidělená vozidla Škoda Superb, druhá třída jsou prodejci, tato druhá třída využívá vozidla Škoda Octavia, třetí třída jsou administrativní pracovníci, kteří vozidla využívají zřídka, proto mezi sebou vozidla sdílejí. Pro tuto třetí třídu jsou určené vozidla Škoda Fabia. Čtvrtá třída jsou technici servisu výroby a údržby, tato čtvrtá třída využívá vozidla značky Volkswagen Caddy a Volkswagen Transporter dle jejich potřeby. Poslední třída, kterou společnost má nepatří do zaměstnaneckých tříd, jedná se o třídu, která je přidělena pouze řediteli společnosti. V této třídě ředitel společnosti XY využívá vozidlo značky Mercedes-Benz třídy S. Jedná se zároveň o reprezentativní vozidlo, které je využíváno při mnoha událostech, které společnost XY pořádá, případně, kterých se společnost XY účastní. Vzhledem k tomu, že společnost XY obchoduje i se zahraničními klienty, je značka Mercedes-Benz globálně uznávaná a jedná se tedy o vozidlo uznávané i v zahraničí.

Služby leasingových společností ve formě operativního leasingu společnost XY využívá posledních 7 let. Podle polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem této společnosti, který je součástí přílohy č. 1, je operativní leasing velkým přínosem pro společnost XY.

Jedná se o úsporu administrativních úkonů, které by společnost musela dělat v případě vlastnictví těchto 70 vozidel. Fleet manažer společnosti XY v polostrukturovaném rozhovoru také uvedl kritéria, která rozhodují o výběru způsobu financování jejich vozového parku. Jedná se především o celkovou výslednou cenu včetně nákladů, pojištění vozidel, servisu vozidel a rovněž také možnost volby výbavy vozidel, které budou předmětem financování. Tato kritéria byla vybrána fleet manažerem společnosti XY na základě sedmiletých zkušeností, které má s financováním vozidel. S ohledem na tato kritéria, budou zpracovány cenové nabídky od společností, které se financováním vozových parků či prodejem nových vozidel zabývají. Výběr těchto společností zabývajících se financováním vozových parku firem bude závislý na žebříčkách, dokazujících jejich prvenství ve financování vozidel určitým finančním produktem na českém trhu.

3.2 Nabídky leasingových firem

Jedním ze zásadních faktorů podle České leasingové a finanční asociace (2016), který ovlivňuje výši leasingových splátek je podíl uzavřených smluv podle komoditního zaměření. Komoditní zaměření zaznamenalo určité změny, za posledních deset let se podíly komodit měnily hlavně podle zájmu zákazníků o tyto produkty. Tyto změny lze snadno porovnat v následujících grafech. Následující tabulka 1 obsahuje žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2008.

Tabulka 1 Žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2008

Název komodity	Podíl na trhu
Osobní automobily	23,00 %
Motocykly	0,10 %
Užitkové automobily	17,00 %
Nákladní automobily	23,50 %
Autobusy, trolejbusy	2,10 %
Ostatní těžší silniční vozidla	2,10 %
Lodě, letadla, vagony, lokomotivy	2,70 %
IT, kancelářská a komunikační technika	1,40 %
Ostatní komodity	28,10 %
Celkem	**100,00 %**

Zdroj: Statistiky České leasingové a finanční asociace (2008)

Z tabulky 1 s názvem žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2008 lze vyčíst, že nejvyšší podíl komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2008 mají ostatní komodity o velikosti 28,1 %, vzhledem k neurčitosti těchto komodit lze považovat za nejvyšší podíl komodit na leasingovém trhu v roce 2008 nákladní automobily o velikosti 23,5 %. K druhému místu lze přiřadit osobní automobily s podílem 23 %. Na třetím místě v žebříčku podílu komodit na leasingovém trhu v roce 2008 se umístila komodita s užitkovými automobily o velikosti podílu 17 %. Další podíly komodit v žebříčku v tabulce 1 s názvem žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2008 jsou o velikosti nižší než 3 %. Tato data z roku 2008 jsou odlišné oproti dat z roku 2018, které jsou součástí tabulky 2 s názvem žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2018. Následující tabulka 2 obsahuje žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2018.

Tabulka 2 Žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2018

Název komodity	Podíl na trhu
Osobní automobily	47,20 %
Motocykly	0,10 %
Užitkové automobily	4,50 %
Nákladní automobily	21,90 %
Autobusy, trolejbusy	2,20 %
Ostatní těžší silniční vozidla	0,10 %
Lodě, letadla, vagony, lokomotivy	2,10 %
IT, kancelářská a komunikační technika	1,50 %
Stroje a zařízení	20,30 %
Ostatní komodity	0,10 %
Celkem	**100,00 %**

Zdroj: Statistiky České leasingové a finanční asociace (2018)

Tabulka 2 s názvem žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2018 ukazuje, že nejvyšší podíl komodit v roce 2018 na leasingovém trhu jsou osobní automobily s 47,2% podílem. Tato statistika ukazuje nárůst této komodity oproti roku 2008 až o 24,2 % za 10 let, což je více než 100% nárůst. Tento údaj napovídá, že atraktivita tohoto produktu se navýšila jak u leasingových společností, tak u spotřebitelů. Komodita osobních vozidel se tímto z druhého místa z roku 2008 dostala na první místo a svým navýšením předčila i podíl nákladních vozidel z roku 2008. Druhé místo v žebříčku podílů na leasingovém trhu z roku 2018 obsadily nákladní automobily s 21,9 %. Na třetím místě se umístila komodita stroje a zařízení o velikosti podílu 20,3 %. Na posledním místě jsou umístěny hned tři komodity s podíly 0,1 %, jsou to motocykly, ostatní těžší silniční vozidla a ostatní komodity.

Tato data evokují zvýšenou konkurenci v oblasti leasingu podle tabulky 1 s názvem žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2008 a tabulky 2 s názvem žebříček podílů komodit na leasingovém trhu s movitostmi v roce 2018, které ukázaly nárůst zájmu o financování leasingem osobní automobily a nákladní automobily. Česká leasingová a finanční asociace (2016) popisuje závislost cenových nabídek leasingových firem na vývoji finančního trhu, důsledkem je rapidní zvýšení počtu nabídek na financování osobních vozidel leasingem za posledních 10 let.

Na základě polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY byly informace ohledně značky, modelu a výbavy upřesněny a následně zpracovány u společností, které podle žebříčku České leasingové a finanční asociace (2018) měly nejvyšší podíl na českém trhu ke konci roku 2018. Z následující tabulky 3 lze vyčíst podíly společností zabývající se produktem operativní leasing působící na českém trhu.

Tabulka 3 Žebříček podílů společností zabývající se operativním leasingem ke konci roku 2018

Název společnosti	Výše vstupního dluhu v mil. Kč
ŠkoFIN s.r.o.	7 659,56
LeasePlan Česká republika, s.r.o.	4 126,39
ALD Automotive s.r.o.	3 633,50
Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o.	2 794,48
UniCredit Leasing CZ, a.s.*	2 695,46
ČSOB Leasing, a.s.	2 656,74
ARVAL CZ s.r.o.	2 522,71
SG Equipment Finance Czech Republic s.r.o.	1 469,53
BUSINESS LEASE s.r.o.	1 396,18
Raiffeisen-Leasing, s.r.o.	1 305,67

*včetně výsledků RCI Financial Services, s.r.o. a UniCredit Fleet Management s.r.o. – leasingy realizované pracovníky UniCrediat Leasing CZ, a.s.

Zdroj: Statistiky České leasingové a finanční asociace (2019)

Z předešlé tabulky 3 s názvem žebříček podílů společností zabývající se operativním leasingem ke konci roku 2018 lze vyčíst, že na prvním místě mezi společnosti s nejvyšším podílem (nejvyšším vstupním dluhem) na českém trhu je společnost ŠkoFIN s.r.o. se vstupním dluhem 7 659,56 mil. Kč. Společnost ŠkoFIN s.r.o. podle svých oficiálních stránek (2019) byla založena v roce 1992 a nabízela finanční leasing pro vozidla značky Volkswagen, Audi, SEAT a ŠKODA. Následně v roce 1994 zavedla společnost ŠkoFIN s.r.o. finanční produkt operativní leasing a v roce 1995 zavedla další produkt s názvem finanční leasing ojetých vozů. V roce 1998 měla společnost ŠkoFIN s.r.o. uzavřeno okolo 215 000 leasingových smluv a zavedla čtyři své produktové řady jednotlivých koncernových značek s názvy ŠKODA Finance, Volkswagen Finance, Audi Finance a SEAT Finance. V roce 2015 společnost ŠkoFIN s.r.o. začala vystupovat pod názvem Volkswagen Financial Services.

Na druhém místě v tabulce 3 s názvem žebříček podílů společností zabývající se operativním leasingem ke konci roku 2018 se v žebříčku podílu na českém trhu podle výše vstupního dluhu umístila společnost LeasePlan Česká republika, s.r.o. se vstupním dluhem 4 126,39 mil. Kč. Třetí místo obsadila společnost ALD Automotive s.r.o. se vstupním dluhem 3 633,50 mil. Kč na následujícím místě čtvrtém je společnost Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o. se vstupním dluhem 2 794,48 mil. Kč. Na pátém místě v žebříčku podílů leasingových společností na českém trhu zabívající se operativním leasingem podle statistiky s daty České leasingové a finanční asociace (2019) z celého roku 2018 se umístila společnost UniCredit Leasing CZ, a.s. zahrnující výsledky RCI Financial Services, s.r.o. a UniCredit Fleet Management s.r.o. pracující s operativními leasingy realizovanými pracovníky UniCredit Leasing CZ, a.s. s celkovým vstupním dluhem 2 695,46 mil. Kč. Na šestém místě v tabulce 3 s názvem žebříček podílů společností zabývající se operativním leasingem ke konci roku 2018 se umístila společnost ČSOB Leasing, a.s. se vstupním dluhem 2 656,74 mil. Kč. Sedmé místo v tabulce 3 s názvem žebříček podílů společností zabývající se operativním leasingem ke konci roku 2018 obsadila společnost ARVAL CZ s.r.o. se vstupním dluhem 2 522,71 mil. Kč.

Ostatní společnosti v žebříčku podílů na trhu s operativním leasingem na českém trhu za rok 2018 mají vstupní dluh pod 2 000 mil. Kč.

V případě finančního leasingu na českém trhu se žebříček podílů oproti operativnímu leasingu liší. Následující tabulka 4 prezentuje podíly společností zabývající se produktem finanční leasing na českém trhu za rok 2018.

Tabulka 4 Žebříček podílů společností zabývající se finančním leasingem ke konci roku 2018

Název společnosti	Výše vstupního dluhu v mil. Kč
ČSOB Leasing, a.s.	3 454,45
SG Equipment Finance Czech Republic s.r.o.	3 014,31
Mercedes Benz Financial Services Česká republika s.r.o.	2 662,28
Raiffeisen-Leasing, s.r.o.	2 616,71
UniCredit Leasing CZ, a.s. */	2 324,07
Deutsche Leasing ČR, spol. s r.o.	1 067,95
UNILEASING, a.s.	1 031,70
MONETA Leasing, s.r.o.	972,92
SCANIA FINANCE Czech Republic, spol. s r.o.	843,65
Oberbank Leasing spol. s r.o.	799,41

*včetně výsledků RCI Financial Services, s.r.o. a UniCredit Fleet Management s.r.o. – leasingy realizované pracovníky UniCrediat Leasing CZ, a.s.

Zdroj: Statistiky České leasingové a finanční asociace (2019)

Předchozí tabulka 4 s názvem žebříček podílů společností zabývající se finančním leasingem ke konci roku 2018 vykazuje žebříček podílů společností zabývající se finančním produktem s názvem finanční leasing. Tento žebříček byl sestaven Českou leasingovou a finanční asociací (2019) v roce 2019, která pro sestavení tohoto žebříčku využila data leasingových společností z roku 2018. Na prvním místě se umístila společnost ČSOB Leasing, a.s. se vstupním dluhem 3 454,45 mil. Kč. Společnost ČSOB Leasing, a.s. je členem skupiny ČSOB, která je tvořena bankou a společnostmi, s nimiž je banka propojena, jak uvádí na svých oficiálních webových stránkách Československá obchodní banka (2020). ČSOB byla založena českým státem v roce 1964 jako specializovaná součást Státní banky československé a měla státu spravovat financování zahraničního obchodu. V roce 1989 rozšířila banka své působení a umožnila využívat svých služeb i nově vzniklé podnikatelské subjekty a fyzické osoby. V roce 1999 se stát prodal svůj akciový podíl belgické bance KBC Bank spadající do finanční skupiny KBC Group N.V. se sídlem v Bruselu. Do produktového portfolia ČSOB patří financování potřeb spojených s bydlením, pojistné produkty, penzijní fondy, produkty kolektivního financování a správa aktiv, specializované služby jako jsou leasing a factoring a také služby spojené s obchodováním s akciemi na finančních trzích.

Na druhém místě v tabulce 4 s názvem žebříček podílů společností zabývající se finančním leasingem ke konci roku 2018 v žebříčku podílů společností zabývající se finančním leasingem v roce 2018 je společnost SG Equipment Finance Czech Republic s.r.o. se vstupním dluhem 3014,31 mil. Kč. Třetí místo v žebříčku podílů podle vstupního dluhu leasingových společností s finančním leasingem obsadila společnost Mercedes-Benz Financial Services Česká republika

s.r.o. se vstupním dluhem 2662,28 mil. Kč. Na čtvrté příčce v žebříčku podílu na českém trhu s finančním leasingem se umístila společnost Raiffeisen-Leasing, s.r.o. se vstupním dluhem 2616,71 mil. Kč a na pátem místě se umístila společnost UniCredit Leasing CZ, a.s. se vstupním dluhem 2324,07 mil. Kč. Ostatní leasingové společnosti zabývající se finančním leasingem na českém trhu mají vstupní dluh pod 2 000 mil. Kč. Následující tabulka 5 prezentuje podíly finančních společností zabývající se finančním produktem bankovní úvěr na českém trhu za rok 2018.

Tabulka 5 Žebříček podílů společností zabývající se bankovním úvěrem ke konci roku 2018

Název společnosti	Výše vstupního dluhu v mil. Kč
UniCredit Leasing CZ, a.s. */	9 675,26
ČSOB Leasing, a.s.	9 373,75
ŠkoFIN s.r.o.	5 741,55
SG Equipment Finance Czech Republic s.r.o.	5 378,38
s Autoleasing, a.s.	3 728,87
Raiffeisen-Leasing, s.r.o.	3 567,42
MONETA Auto, s.r.o.	2 867,54
Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o.	2 791,03
Erste Leasing, a.s.	2 759,63
ESSOX, s.r.o.	2 751,31

*včetně výsledků RCI Financial Services, s.r.o. a UniCredit Fleet Management s.r.o. – leasingy realizované pracovníky UniCrediat Leasing CZ, a.s.
Zdroj: Statistiky České leasingové a finanční asociace (2019)

Tabulka 5 s názvem žebříček podílů společností zabývající se bankovním úvěrem ke konci roku 2018 ukazuje žebříček podílů společností podle jejich vstupního dluhu. Tyto společnosti se zabývají bankovním úvěrem. Na prvním místě se umístila společnost UniCredit Leasing CZ, a.s. se vstupním dluhem 9 675,26 mil. Kč. Na druhém místě se umístila společnost ČSOB Leasing, a.s. s výší vstupního dluhu 9 373,75 mil. Kč, na třetím místě se vstupním dluhem 5 741,55 mil. Kč se umístila společnost ŠkoFIN s.r.o. a s čtvrtým nejvyšším vstupním dluhem za rok 2018 byla společnost SG Equipment Finance Czech Republic s.r.o., její vstupní dluh byl 5 378,38 mil Kč. Ostatní společnosti zabývající se bankovním úvěrem měly vstupní dluh pod 5 000 mil. Kč. Následující tabulka 6 ukazuje ceny vozidel vybrané na základě polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY, který dodal také potřebné informace o konfiguraci a preferenci výbavy, dále také v polostrukturovaném rozhovoru zmínil preferovanou délku případného financování.

Tabulka 6 Ceny vybraných vozidel

Značka a model	Cena v Kč s DPH
ŠKODA Fabia	456 100,00
ŠKODA Octavia	960 000,00
ŠKODA Superb	1 066 700,00

Zdroj: Webové stránky výrobce vozidel ŠKODA AUTO a.s. (2020)

Tabulka 6 s názvem ceny vybraných vozidel, znázorňuje ceníkové ceny vozidel podle oficiálního ceníku výrobce těchto vozidel. Vozidlo značky ŠKODA Fabia stojí 456 100,00 Kč s DPH, ŠKODA Octavia vychází na 960 000,00 Kč s DPH a ŠKODA Superb stojí 1 066 700,00 Kč. V těchto cenách je zahrnuta i konfigurace a výbava těchto vozidel, která je upřesněna v polostrukturovaném rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY v příloze č. 1 této bakalářské práce.

S koupí vozidla, bankovním úvěrem a finančním leasingem souvisí i ostatní režijní náklady, které často bývají v případě operativního leasingu zahrnuty v ceně financování tímto finančním produktem. U finančního leasingu však záleží na výběru tohoto finančního produktu a jejich specifikaci a také záleží na leasingové společnosti, které tyto produkty nabízejí. Tyto režijní náklady spolené s pojištěním a servisem vozidla nebývají součástí splátek. Jedná se o servis vozidel, zákonné pojištění, případně i havarijní pojištění, servis a následně financování případných nahodilých událostí, které se vyskytnou při užívání vozidla. Pokud společnost, která vlastní daný vozidlo nemá sjednané havarijní pojištění u svých vozidel, musí případné nehody zaviněné uživatelem vozidla hradit sama. Podle polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY mají společnosti často ve svých vnitřních předpisech pravidla spojená s těmito nahodilými událostmi, řeší je v podobě spoluúčasti, kdy uživatel, který nehodu zavinil, je nucen hradit 5 % z celkové částky, která hradí odstranění vzniklých škod na vozidle po nehodě a zbylých 95 % celkové částky hradí společnost. Stejným způsobem se řeší hrazení spoluúčasti v případě havarijního pojištění, jak uvedl fleet manažer společnosti XY v polostrukturovaném rozhovoru. V případě nahodilé události, která způsobila škodu na vozidle, které bylo havarijně pojištěno a je ve vlastnictví společnosti XY, uživatel vozidla, který nehodu zavinil, hradí podle tzv. car policy, které jsou předepsány a uvedeny v platnost ve společnosti XY, spoluúčast, která je součástí také pojistné smlouvy. Pravděpodobnost však není tak vysoká, jak se možná může na první pohled zdát. Tento fakt je podložený statistickými čísly sestavenými Svazem dovozců automobilů (2020), který sbírá data ohledně registrací ojetých i nových vozidel v České republice v určitých obdobích. Následné statistiky nehodovosti jsou k dispozici na oficiálních webových stránkách Policie České republiky (2020). Tato veřejně dostupná čísla nám mohou říct, jaká je obecná pravděpodobnost dopravních nehod na jedno vozidlo. Vzhledem k porovnávání finančních produktů o délce 48 měsíců je vhodné vypočítat pravděpodobnost dopravní nehody u jednoho vozidla v období za jeden rok a následně za čtyři roky, dále následující tabulka 7 s názvem statistika vozového parku v České republice od roku 2015-2018 bude pracovat s dostupnými statistikami o vozovém parku v České republice v období od roku 2015 až 2018.

Tabulka 7 Statistika vozového parku v České republice od roku 2015-2018

Rok	Celkový počet vozidel ke konci roku	Rozdíl
2015	7 119 185	*291 199
2016	7 381 826	262 641
2017	7 655 797	273 971
2018	7 915 701	259 904
Průměr	**7 518 127**	

*rozdíl celkového počtu vozidel oproti konci roku 2014

Zdroj: Statistiky Svazu dovozců automobilů (2020)

Z tabulky 7 s názvem statistika vozového parku v České republice od roku 2015-2018 lze vyčíst, že celkový počet vozidel v České republice ve sledovaném období od začátku roku 2015 do konce roku 2018 stále narůstá. Ke konci roku 2018 byl celkový počet vozidel v České republice 7 915 701, což značí neustálý nárůst. Průměrná velikost vozového parku v České republice byl podle tabulky 7 s názvem statistika vozového parku v České republice od roku 2015-2018 od začátku roku 2015 do konce roku 2018 7 518 127,25 kusů. Následující tabulka 8 ukazuje celkové počty nehod od počátku roku 2015 do konce roku 2018.

Tabulka 8 Statistika dopravních nehod od roku 2015-2018

Rok	Celkový počet nehod ke konci roku
2015	93 067
2016	98 864
2017	103 821
2018	104 764
Průměr	**100 129**

Zdroj: Statistika nehodovosti Policie České republiky (2020)

Tabulka 8 s názvem statistika dopravních nehod od roku 2015-2018 nám ukazuje statistiku dopravních nehod ve sledovaném období od začátku roku 2015 do konce roku 2018, kdy nejvyšší počet dopravních nehod se stal v roce 2018 s počet 104 764 nehod. Průměrný počet dopravních nehod mezi roky 2015 a 2018 byl 100 129 nehod. Z informací z tabulky 7 s názvem statistika vozového parku v České republice od roku 2015-2018 a tabulky 8 s názvem statistika dopravních nehod od roku 2015-2018 lze vyčíst, že průměrný počet nehod na jedno vozidlo v České republice od počátku roku 2015 do konce roku 2018 je 5,33 %, na základě tohoto výpočtu vychází na jeden rok 1,33% pravděpodobnost nehody. Tato pravděpodobnost nehody na jedno vozidlo je poměrně nízká.

Rozdílné číslo však dostaneme, pokud se zaměříme na nehodovost pouze firemních vozidel. Následující tabulka 9 znázorňuje počty registrací nových a ojetých firemních vozidel v českém vozovém parku od roku 2015 do roku 2018 a jejich celkový počet ve vozovém parku České republiky.

Tabulka 9 Statistika firemních vozidel od roku 2015-2018

Rok	Celkový počet registrací firemních vozidel	Podíl registrací firemních vozidel z celkového počtu vozidel v ČR	Celkový počet firemních vozidel z celkového počtu vozidel v ČR
2015	224 867	71,78 %	5 110 150
2016	250 972	72,18 %	5 328 202
2017	258 243	71,86 %	5 501 455
2018	246 601	69,73 %	5 519 618
Celkem	**980 683**		
Průměr	**245 171**	**71,37 %**	**5 364 856**

Zdroj: Statistiky Svazu dovozců automobilů (2020)

Tabulka 9 s názvem statistika firemních vozidel od roku 2015-2018 znázorňuje celkový počet registrací firemních vozidel na českém území ve sledovaném období od začátku roku 2015 do konce roku 2018 a zároveň také celkový počet firemních vozidel ve vozovém parku v České republice. Celkem bylo dle tabulky 9 s názvem statistika firemních vozidel od roku 2015-2018 v období od začátku roku 2015 do konce roku 2018 registrováno 980 683 firemních vozidel. Dále z tabulky 9 s názvem statistika firemních vozidel od roku 2015-2018 vyplývá, že průměrný roční počet registrací v období od začátku roku 2015 do konce roku 2018 je 245 171 vozidel, zároveň tabulka 9 s názvem statistika firemních vozidel od roku 2015-2018 ukazuje, že průměrný podíl firemních vozidel z celkového počtu vozidel v ČR ve sledovaném období od počátku roku 2015 do konce roku 2018 je 71,37 %. Tabulka 9 s názvem statistika firemních vozidel od roku 2015-2018 znázorňuje počet firemních vozidel ve vozovém parku v České republice podle poměru registrací firemních vozidel a vozidel, které si registrovali soukromé osoby. Podle tabulky 9 s názvem statistika firemních vozidel od roku 2015-2018 je patrné, že se počet firemních vozidel v České republice v období od počátku roku 2015 do konce roku 2018 stále zvyšuje. Nejvyšší počet firemních vozidel byl v roce 2018 s počtem 5 519 618 vozidel. Průměrný počet firemních vozidel byl ve sledovaném období 5 364 856 vozidel. Následující tabulka 10 s názvem výpočet nehodovnosti vozidel od roku 2015 do roku 2018 znázorňuje průměrný počet dopravních nehod firemních vozidel, kdy tabulka 10 obsahuje informace z tabulky 9 s názvem statistika firemních vozidel od roku 2015-2018 o celkovém počtu firemních vozidel v České republice a také poměr firemních vozidel, další informace o dopravních nehodách následující tabulka 10 s názvem výpočet nehodovnosti vozidel od roku 2015 do roku 2018 čerpá z tabulky 8 s názvem statistika dopravních nehod od roku 2015-2018.

Tabulka 10 Výpočet nehodovosti firemních vozidel od roku 2015 do roku 2018

Rok	Celkový počet firemních vozidel z celkového počtu vozidel v ČR	Celkový počet nehod	Podíl firemních vozidel celkového počtu vozidel v ČR	Počet nehod firemních vozidel v ČR
2015	5 110 150	93 067	71,78 %	66 803
2016	5 328 202	98 864	72,18 %	71 360
2017	5 501 455	103 821	71,86 %	74 606
2018	5 519 618	104 764	69,73 %	73 052
Celkem		**400 516**		**285 821**
Průměr	**5 364 856**	**100 129**	**71,37 %**	**71 455**

Zdroj: Vlastní zpracování

Z tabulky 10 s názvem výpočet nehodovosti firemních vozidel od roku 2015 do roku 2018 lze vyčíst, že průměrný počet nehod firemních vozidel v období od roku 2015 do roku 2018 je 71 455. Tento výpočet vychází z oficiálních statistik Policie České republiky (2020) a Svazu dovozců automobilů (2020). Nejvyšší počet nehod vozidel v České republice byl zaznamenán v roce 2017 o velikosti 74 606 nehod, zároveň tabulka 10 s názvem výpočet nehodovosti firemních vozidel od roku 2015 do roku 2018 ukazuje, že nejnižší počet nehod firemních vozidel byl zaznamenán v roce 2015 o velikosti 66 803. Tabulka 10 s názvem výpočet nehodovosti firemních vozidel od roku 2015 do roku 2018 také uvádí celkový počet nehod z let 2015, 2016, 2017 a 2018, ten je o velikosti 285 821, z tohoto údaje byl vypočítán průměrný počet nehod firemních vozidel ve sledovaném období, který vychází na jeden rok na 71 455 nehod. Tyto informace z tabulky 10 s názvem výpočet nehodovosti firemních vozidel od roku 2015 do roku 2018 nám dodávají hodnoty, které nám určují průměrnou pravděpodobnost nehody na jedno firemní vozidlo za jeden rok, tato pravděpodobnost je 1,33 %. Na základě polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY, který do doporučení chce zahrnout i otázku, týkající se volby, zda vozidla havarijně pojistit či nepojistit, se následující část praktické části této bakalářské práce bude zabývat průměrným rizikem nehodovosti u flotily firemních vozidel podle jejich počtu. Následující tabulka 11 s názvem zapsané ekonomické subjekty od roku 2015 do roku 2018 sjednocuje data týkající se zapsaných ekonomických subjektů ve sledovaném období od začátku roku 2015 do konce roku 2018.

Tabulka 11 Zapsané ekonomické subjekty od roku 2015 do roku 2018

Rok	Celkový počet zapsaných ekonomických subjektů v ČR	Roční rozdíl
2015	2 768 953	35 494
2016	2 807 532	38 579
2017	2 848 672	41 140
2018	2 889 422	40 750
Celkem	**11 314 579**	**155 963**
Průměr	**2 828 645**	**38 991**

Zdroj: Oficiální webové stránky Českého statistického úřadu (2020) – vlastní zpracování

Tabulka 11 s názvem zapsané ekonomické subjekty od roku 2015 do roku 2018 ukazuje hodnoty týkající se celkového počtu zapsaných ekonomických subjektů od začátku roku 2015 do konce roku 2018. Z tabulky 11 s názvem zapsané ekonomické subjekty od roku 2015 do roku 2018 je patrné, že se celkový počet ekonomických subjektů v České republice neustále zvyšuje, tudíž nejvyšší počet ekonomických subjektů v České republice byl v roce 2018 s celkovým počtem 2 889 422. Nejvyšší nárůst ve sledovaném období od roku 2015 do roku 2018 byl však v roce 2017, kdy se zapsalo 41 140 nových ekonomických subjektů. Celkem se za sledované období zapsalo 155 963 ekonomických subjektů.

Průměrný počet firemních vozidel na jeden ekonomický subjekt je 1,89 na základě tabulky 9 s názvem statistika firemních vozidel od roku 2015-2018 a tabulky 11 s názvem zapsané ekonomické subjekty od roku 2015 do roku 2018. Tento údaj vyplývá z průměrného počtu ekonomických subjektu ve sledovaném období od začátku roku 2015 do konce roku 2018 a z průměrného počtu registrací firemních vozidel od počátku roku 2015 do konce roku 2018. Při této velikosti vozového parku je dle tabulky 10 s názvem výpočet nehodovosti firemních vozidel od roku 2015 do roku 2018 průměrná pravděpodobnost nehody za jeden rok 2,51 %, což se nemusí jevit jako velké číslo. Je nutné v tomto případě také vzít v úvahu průměrnou škodu, která vzniká při nehodě s vozidlem. Následující tabulka 12 s názvem průměrné hodnoty škod nehod v období od roku 2015 do roku 2018 tyto hodnoty obsahuje.

Tabulka 12 Průměrné hodnoty škod nehod v období od roku 2015 do roku 2018

Rok	Průměrná výše škody při jedné nehodě v Kč	Roční rozdíl v Kč
2015	58 443,00	*985,60
2016	58 709,00	266,00
2017	60 838,00	2 129,00
2018	62 501,47	1 663,47
Celkem	**240 491,47**	**5 044,07**
Průměr	**60 122,87**	**1 261,00**

*roční rozdíl oproti konci roku 2014

Zdroj: Statistiky Policie České republiky – vlastní zpracování

Předchozí tabulka 12 s názvem průměrné hodnoty škod nehod v období od roku 2015 do roku 2018 evokuje průměrné výše škod v letech 2015 až 2018. V tomto sledovaném období se průměrná výše škody navýšila o 5 044,07 Kč. Jedná se o průměrný meziroční nárůst 1 261 Kč na jednu nehodu. Nejvyšší průměrná výše škody na jednu nehodu byla v roce 2018 o velikosti 62 501,47 Kč. Celková průměrná výše škody na jednu nehodu ve sledovaném období od počátku roku 2015 až do konce roku 2018 je 60 122,87 Kč. Na základě těchto dat z tabulky 12 s názvem průměrné hodnoty škod nehod v období od roku 2015 do roku 2018 a tabulky 10 s názvem výpočet nehodovosti firemních vozidel od roku 2015 do roku 2018 lze získat průměrnou hodnotu škody na jedno firemní vozidlo za jeden rok. Tato průměrná hodnota škody na jedno firemní vozidlo za jeden rok je 799,63 Kč.

S nehodami a jejich pravděpodobností souvisí i pojištění vozidel, které často důsledky těchto událostí zmírňují. Při koupi vozidla do vlastnictví je nutné zvážit tuto možnost a vhodně zvolit, zda se vyplatí vozidlo havarijně pojistit, či vozidlo pojistit pouze základně (zákonné pojištění). S výběrem vhodného pojištění souvisí výběr pojišťovny, u které se případně pojištění sjedná. Následující tabulka 13 s názvem podíly vybraných pojišťoven na českém trhu od roku 2015

do roku 2018 prezentuje podíly pojišťoven na českém trhu od počátku sledovaného období od roku 2015 do konce sledovaného období do roku 2018.

Tabulka 13 Podíly vybraných pojišťoven na českém trhu od roku 2015 do roku 2018

Název pojišťovny	Podíl na českém trhu v roce 2015	Podíl na českém trhu v roce 2016	Podíl na českém trhu v roce 2017	Podíl na českém trhu v roce 2018
Česká pojišťovna	23,40 %	22,69 %	22,18 %	21,60 %
Kooperativa pojišťovna	19,91 %	20,10 %	19,80 %	18,79 %
Česká podnikatelská pojišťovna	15,42 %	15,45 %	15,38 %	15,78 %
Allianz pojišťovna	10,43 %	10,67 %	11,08 %	11,16 %
Generali pojišťovna	7,86 %	8,19 %	8,46 %	8,24 %
ČSOB pojišťovna	7,83 %	7,82 %	7,97 %	8,11 %

Zdroj: Česká kancelář pojistitelů (2020) – vlastní zpracování

Na základě tabulky 13 s názvem podíly vybraných pojišťoven na českém trhu od roku 2015 do roku 2018 lze určit pojišťovnu s nejvyšším podílem na českém trhu ve sledovaném období od počátku roku 2015 do konce roku 2018. Tato tabulka 13 s názvem podíly vybraných pojišťoven na českém trhu od roku 2015 do roku 2018 shrnuje podíly pojišťoven, které působí na českém trhu, nejvyšší podíl uzavřených smluv na pojištění vozidel má Česká pojišťovna. Na druhém místě se umístila Kooperativa pojišťovna. Třetí místo podle podílu na českém trhu obsadila Česká podnikatelská pojišťovna. Další příčky podle podílu obsadily pojišťovny Allianz, Generali a ČSOB pojišťovna. Na základě výsledků z tabulky 13 s názvem podíly vybraných pojišťoven na českém trhu od roku 2015 do roku 2018 byla zpracována následující tabulka 14, která obsahuje nabídky na uzavření povinného ručení a havarijního pojištění.

Tabulka 14 Nabídky na pojištění vozidel u České pojišťovny na jeden rok

Značka a model vozidla	Povinné ručení	Havarijní pojištění
Škoda Fabia	7 851,00 Kč	32 181,00 Kč
Škoda Octavia	15 029,00 Kč	62 354,00 Kč
Škoda Superb	15 029,00 Kč	64 491,00 Kč
Celkem	**37 909,00 Kč**	**159 026,00 Kč**

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 14 s názvem nabídky na pojištění vozidel u České pojišťovny na jeden rok obsahuje cenové kalkulace povinného ručení a havarijního pojištění na vozidla zvolená na základě polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY. Z tabulky 14 s názvem nabídky na pojištění vozidel u České pojišťovny na jeden rok vychází nabídka na uzavření pojistné smlouvy, kdy je možnost výběru ze dvou úrovní pojištění. Je to povinné zákonné pojištění a havarijní pojištění. Výhody a nevýhody povinného ručení jsou podle Ducháčkové (2015, s. 37) následující. Jedná se o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, tudíž hradí škody zaviněné provozovatelem vozidla a je sjednané na každé vozidlo, které je užíváno na veřejných komunikacích, nevýhodou je zvýšení nákladů na provoz tohoto vozidla. Z tabulky 14 s názvem nabídky na pojištění vozidel u České pojišťovny na jeden rok

lze vyčíst celkovou částku, kterou musí provozovatel uvedených vozidel hradit. Po sjednání povinného ručení u vozidel Škoda Fabia, Škoda Octavia a Škoda Superb se jedná o celkovou částku 37 909,00 Kč za jeden rok. Pokud by si provozovatel zvolil u všech těchto vozidel havarijní pojištění, je celková částka za toto pojištění 159 026,00 Kč za jeden rok. Nejvyšší platba za povinné ručení se bude hradit za vozidla Škoda Octavia a Škoda Superb, protože tato vozidla mají stejný objem motoru a podobnou hmotnost. U havarijního pojištění vychází nejvyšší částka za Škodu Superb, protože se jedná o lépe vybavené vozidlo, které má zároveň i nejvyšší pořizovací cenu. Podle tabulky 6 s názvem ceny vybraných vozidel se jedná o částku 1 066 700,00 Kč, Škoda Octavia stojí 960 000,00 Kč a Škoda Fabia, která je z výše uvedených vozidel nejlevnější vychází na 456 100,00 Kč. Výše uvedené ceny jsou včetně DPH.

S koupí vozidla, bankovním úvěrem a finančním leasingem je také nutné zahrnout do nákladů kromě pojištění také údržbu a servis. U financování vozidla pomocí operativního leasingu náklady spojené se servisem a údržbou jsou zahrnuty v pravidelných měsíčních platbách, ale u ostatních možností financování vozidla si majitel tyto náklady hradí sám. U vozidel je nutné dodržovat jisté servisní intervaly, které jsou spojeny se základní údržbou, dále je nutné také pravidelně vozidlo předkládat na servisní prohlídky, které bývají součástí zachování tovární záruky na vozidlo, tato prohlídka se nazývá rovněž jako garanční servisní prohlídka. Podle systému erWin Online (2020) se při těchto prohlídkách kontroluje stav provozních kapalin jako je motorový olej, olej v převodovce, směs do ostřikovačů, brzdová kapalina, chladící kapalina, chladivo v klimatizačním zařízení, dále se také kontroluje stav částí podvozku jako jsou pružiny, tlumiče, stabilizátor, tyčky stabilizátoru, silentbloky a další podvozkové části, které mohou v případě poškození výrazně zhoršit jízdní vlastnosti vozidla, další úkony kontroly vozidla spočívá v kontrole stavu pneumatik, jejich hloubku dezénu a případné mechanické poškození, které může zvyšovat riziko devastujícího poškození pneumatiky. Podle systému erWin Online (2020) je u pneumatik vyrobených v posledních letech dojezd přibližně 100 000 kilometrů, tento údaj se však mění podle stylu jízdy a také podle typů cest, na kterých vozidlo, které tyto pneumatiky využívá. S kontrolou pneumatik také souvisí kontrola geometrie podvozku, kdy se kontrolují úhly kol, které musí splňovat přesné požadavky pro optimální opotřebování pneumatik, v případě špatně nastavené geometrie podvozku se pneumatiky mohou opotřebovávat na jedné straně více, což rapidně snižuje dojezd těchto pneumatik. S geometrií podvozku souvisí i spotřeba paliva vozidla, kdy se při špatném nastavení mírně zvyšuje odpor pneumatik od vozovky, dále se spotřebou paliva a opotřebování pneumatik souvisí i tlak v pneumatikách, který musí souhlasit s údaji od výrobce, při nedodržení tohoto předepsaného údaje může docházek ke změně jízdních vlastností vozidla jako je například horší přilnavost na mokré vozovce, horší průjezd na sypkém povrchu, zvýšení rizika defektu pneumatik na nezpevněném povrchu vozovky atd. V neposlední řadě je nutné kontrolovat podle systému erWin Online (2020) také již zmiňované opotřebení tlumičů, pružin, případně vzduchových vaků u vzduchových podvozků. Tyto podvozkové části se mohou opotřebovávat odlišně, podle využití vozidla a také podle váhy nákladů a jejich četnosti převážení. Tento důvod může například u tlumičů způsobovat netěsnot, následnou omezenou funkčnost a sníženou efektivitu tohoto dílu. S celkovou funkčností chlazení motoru či správným chodem klimatizační jednotky souvisí přívod vzduchu, který je neustále pročišťován od větších pevných částic, které by mohly způsobit neprůchodnost těchto ústrojí a následné zamezení přívodu vzduchu. Čistota přiváděného vzduchu je zajištěna pomocí filtrů, kterých je ve vozidle celá řada. Ve vozidlech se používají vzduchové filtry u přívodu vzduchu k chladiči, zajišťující správnou teplotu motoru, dále kabinový filtr zajišťující čištění vzduchu proudící do kabiny vozidla, palivový filtr má podle názvu za úkol čistit palivo od usazenin nebo jiných nečistot, které by mohly zanášet palivové ústrojí, olejový filtr má za úkol selekci drobných nečistot, které se mohou nacházet v motorovém oleji, který proudí ve spalovacím motoru vozidla. Dále podle systému erWin Online (2020) je další kontrolovanou součástí

vozidla akumulátor, u kterého se kontroluje jeho kapacita, dobrá kondice je prospěšná pro vozidlo nejvíce v zimních obdobích, kdy se teploty pohybují pod stupněm mrazu, přičemž vozidlům trvá delší dobu nastartovat motor a dochází k větší námaze a většímu odběru elektrické energie, která pohání startér vozidla. Je tudíž vhodné při servisních prohlídkách akumulátor přeměřit pomocí speciálních měřících zařízeních. Aby cestování ve vozidlech vybavené klimatizací nebylo zdraví ohrožující, je dalším bodem servisní prohlídky celkový stav klimatizace. U klimatizací je nutné kontrolovat množství chladiva, které by při nízké hladině mohlo způsobovat nečinnost klimatizace, tudíž by klimatizace přestala chladit. U klimatizace je nutná také kontrola těsnosti rozvodového potrubí i ventilace, aby nedocházelo k únikům či přístupu nečistot do výdechů do kabiny a následně aby se tento systém nezanášel, z hygienického hlediska je dále nutné tyto systémy přístupu vzduchu a jeho úpravy pravidelně čistit, aby nedocházelo ke vzniku alergií či alergických reakcí u pasažérů, k tomuto účelu se při servisní prohlídce dezinfikuje klimatizace a dále potrubí, které přivádí vzduch do kabiny.

Pro tyto servisní prohlídky a zákroky existuje komplexní řešení, které řeší všechny případné investice, které se musí provést pro zachování tovární záruky a dobré kondice vozidla. Řešení v tomto případě je podle oficiální webové stránky ŠKODA AUTO (2020) předplacení servisu na určitou dobu s limitujícím počtem kilomterů, které vozidlo může ujet. Následující tabulka 15 s názvem nabídky na předplacení servisu na 48 měsíců vyobrazuje možnosti předplaceného servisu, který nabízí výrobce vozidel, které byly vybrány na základě polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY.

Tabulka 15 Nabídky na předplacení servisu na 48 měsíců

Značka a model vozidla	Standard*	Plus**
Škoda Fabia	16 720,00 Kč	30 480,00 Kč
Škoda Octavia	20 640,00 Kč	37 920,00 Kč
Škoda Superb	24 640,00 Kč	46 240,00 Kč
Celkem	**62 000,00 Kč**	**114 640,00 Kč**

*varianta standard nabízí předplacení servisních prohlídek předepsané výrobcem, obsah těchto prohlídek je zahrnut níže v textu

**varianta plus zahrnuje také rozsah služeb varianty servisního balíčku standard a v případě potřeby i další možnosti, které jsou blíže popsány níže v textu

Zdroj: oficiální webové stránky ŠKODA AUTO (2020) - vlastní zpracování

Tabulka 15 s názvem nabídky na předplacení servisu na 48 měsíců udává data, která obsahují informace o možnostech předplacení servisu. Jedná se o předplacené servisy pro vozidla Škoda Fabia, Škoda Octavia a Škoda Superb. V nabídce jsou zahrnuty dvě varianty předplacení servisu s různým obsahem služeb. V případě výběru varianty Standard je celková výše za všechna tři vozidla 62 000,00 Kč. Tato varianta obsahuje základní servisní prohlídku po prvních dvou letech nebo po najetí 30 000 kilometrů a poté každých 30 000 kilometrů nebo každý jeden rok. Dále tato varianta Standard obsahuje rozšířenou servisní prohlídku, která je po prvních třech letech nebo po 60 000 kilometrech, tato rozšířená servisní prohlídka se později provádí po dvou letech, jak uvádí oficiální webové stránky ŠKODA AUTO (2020). Další obsah této varianty je výměna motorového oleje v závisloti na servisním intervalu, výměna pylového filtru podle typu vozu a motoru po dvou letech, další je výměna vzduchového filtru podle typu vozu a motoru po čtyřech letech nebo po šesti letech, následuje výměna svíček v motoru každé čtyři roky nebo každých 60 000 kilomterů, výměna brzdové kapaliny poprvé po třech letech, poté každé dva roky, dále pokud vozidlo disponuje pohonem všech čtyř kol,

tak je v této variantě zahrnuta i výměna oleje Haldex a dále také výměna oleje uzávěrky diferenciálu každé tři roky, výměna oleje DSG dle typu vozidla a počtu převodových stupňů kdy u šestistupňové automatické převodovky je interval výměny po 60 000 kilometrech a u sedmistupňové automatické převodovky po 120 000 kilometrech, dále je postup dle předepsaného seznamu údržby, který mimo jiné obsahuje také kontrolu střešního okna, kontrola tažného zařízení a také kontrola ústrojí CNG což kontrola pohonu vozidla na stlačený zemní plyn. V případě výběru varianty Plus se rozsah služeb předplaceného servisu zvětšuje o poměrně velkou část. Tato varianta Plus zahrnuje kromě kompletního rozsahu služeb varianty Standard také další možnosti. Částka, za kterou si lze pořídit variantu Plus je 114 640,00 Kč. Mezi tyto možnosti patří v případě potřeby výměna předních brzdových destiček a rovněž i výměna zadních brzdových destiček, výměna předních brzdových kotoučů, zadních brzdových kotoučů a obložení, výměna namáhaných částí předních stěračů a také výměna zadního stěrače, kontrola vozidla před státní technickou kontrolou, čištění, desinfekce a doplnění chladiva do klimatizační jednotky, oprava či výměna palivového a výfukového systému, výměna poloos na nápravách, výměna rozvodového řemenu, výměna či oprava spojky, výměna akumulátoru, oprava, repas nebo výměna odpružovacího a tlumícího systému na podvozku vozidla, oprava nebo kontrola systému chlazení, výměna žárovek halogenových, LED diodových a také xenonových, dále také podle oficiální webové stránky ŠKODA AUTO (2020) je možnost doplnění provozních kapalin a motorového oleje mezi servisními intervaly, výměna ostatních dílů podléhajících běžnému opotřebení a poslední částí rozsahu je krytí nahodilých poruch v rámci značkové prodloužené záruky Škoda.

Veškeré tyto již zmiňované režijní náklady jsou nutné hradit z vlastních finančních rezerv, pokud se budoucí majitel vozidla rozhodne vozidlo financovat z vlastních financí a nevyužije například možnosti operativního leasingu. Tato varianta se však může zdát nevýhodná, ale je nutné si uvědomit finanční hodnotu vozidla po 48 měsících, kdy ho případný majitel bude prodávat. U operativního leasingu se vozidlo vrátí zpět leasingové společnosti bez nároku na finance, které leasingová společnost získá prodejem vozidla, je však opět možnost smlouvu prodloužit a odebrat si opět nový vůz na dobu určitou. S odhadní prodejní cenou vozidla, které by mělo mít parametry podle polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY, nám pomůže jeden z prodejců ojetých vozidel, který je na předních příčkách v podílu na českém trhu. Tento prodejce provozuje svou oficiální webovou stránku Cena vozu (2020). Následující tabulka 16 s názvem prodejní ceny modelových vozidel ukazuje částky, za které by se vybraná vozidla po nájezdu 80 000 kilometrů a stářím 48 měsíců prodala.

Tabulka 16 Prodejní ceny modelových vozidel

Značka a model vozidla	Prodejní cena
Škoda Fabia	251 000,00 Kč
Škoda Octavia	357 000,00 Kč
Škoda Superb	559 000,00 Kč
Celkem	**1 167 000,00 Kč**

Zdroj: oficiální webová stránka Cena vozu (2020) - vlastní zpracování

Tabulka 16 s názvem prodejní ceny modelových vozidel obsahuje prodejní ceny vozidel, které byly vybrány na základě polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY. Jedná se o cenovou kalkulaci těchto vozidel od prodejce ojetých vozidel. Výsledek součtu prodejní hodnoty všech tří vozidel je 1 167 000,00 Kč. Nejvyšší hodnotu po 48 měsících s nájezdem 80 000 kilometrů má vozidlo Škoda Superb o velikosti 559 000 Kč, druhé nejhodnotnější vozidlo z výběru je vozidlo Škoda Octavia za celkovou částku 357 000,00 Kč,

nejméně hodnotné vozidlo je Škoda Fabia, která s nájezdem 80 000 kilometrů a stářím 48 měsíců vyjde na 251 000,00 Kč. Následující tabulka 17 s názvem procento zachování hodnoty vybraných vozidel znázorňuje, kolik procent je zůstatková prodejní hodnota vybraných vozidel z celkových pořizovacích cen.

Tabulka 17 Procento zachování hodnoty vybraných vozidel

Značka a model vozidla	Zůstatková hodnota z původní ceny v %
Škoda Fabia	55,03
Škoda Octavia	37,19
Škoda Superb	52,40
Průměr	**48,20**

Zdroj: Vlastní zpracování

Z tabulky 17 s názvem procento zachování hodnoty vybraných vozidel lze vyčíst, že průměrná zůstatková hodnota vozidel Škoda Fabia, Škoda Octavia a Škoda Superb je 48,20 %. Nejvyšší zůstatkovou hodnotu v poměru s pořizovací cenou nového vozidla si zachovalo vozidlo Škoda Fabia s 55,03 %. Na druhém místě v poměru zůstatkové hodnoty vozidla ze třech vybraných vozidel si zachovalo vozidlo Škoda Superb s 52,40 % z pořizovací ceny nového vozidla. Nejnižší poměr zůstatkové hodnoty k původní pořizovací ceně nového vozidla si zachovala Škoda Octavia s poměrem 37,19 %. Průměrně si všechna tři vozidla zachovala z původní pořizovací ceny nových vozidel 48,20 %.

3.2.1 Nabídka leasingů

Při výběru financování vozidel byly na základě tabulky 3 s názvem žebříček podílů společností zabývající se operativním leasingem ke konci roku 2018, tabulky 4 s názvem žebříček podílů společností zabývající se finančním leasingem ke konci roku 2018 a tabulky 5 s názvem žebříček podílů společností zabývající se bankovním úvěrem ke konci roku 2018 vybrány společnosti s nejvyšším podílem na trhu od začátku roku 2018 do konce roku 2018, které byly rozděleny na základě typu finančního produktu na leasingové společnosti s nejvyšším podílem na českém trhu v kategorii operativního leasingu, leasingové společnosti s nejvyšším podílem na českém trhu v kategorii finančního leasingu a finanční společnosti s nejvyšším podílem na trhu v kategorii bankovního úvěru (podnikatelského úvěru). V kategorii operativního leasingu se jedná podle tabulky 3 s názvem žebříček podílů společností zabývající se operativním leasingem ke konci roku 2018 o společnost ŠkoFIN s.r.o. s výší vstupního dluhu 7 659,56 mil. Kč, což byl v roce 2018 nejvyšší vstupní dluh. V kategorii finančního leasingu se jedná podle tabulky 4 s názvem žebříček podílů společností zabývající se finančním leasingem ke konci roku 2018 o společnost ČSOB Leasing, a.s. se vstupním dluhem 3 454,45 mil Kč, což v roce 2018 byl nejvyšší vstupní dluh ze všech leasingových společností zabývající se finančním leasingem na českém trhu a na základě tabulky 5 s názvem žebříček podílů společností zabývající se bankovním úvěrem ke konci roku 2018 byla vybrána finanční společnost UniCredit Leasing CZ, a.s. s nejvyšším vstupním dluhem v kategorii bankovních (podnikatelských) úvěrů o celkové výši 9 675,26 mil. Kč.

Následující tabulka 18 s názvem nabídka na operativní leasing od společnosti ŠkoFin s.r.o. zobrazuje nabídku na financování vybraných vozidel za pomoci finančního produktu operativní leasing.

Tabulka 18 Nabídka na operativní leasing od společnosti ŠkoFin s.r.o.

Značka a model vozidla	Délka financování	Měsíční platba	Celková částka	Procento celkové částky z pořizovací ceny nového vozidla
Škoda Fabia	48 měsíců	7 136,00 Kč	**342 528,00 Kč**	75,10 %
Škoda Octavia	48 měsíců	14 642,00 Kč	**702 816,00 Kč**	73,21 %
Škoda Superb	48 měsíců	16 151,00 Kč	**775 248,00 Kč**	72,68 %
Celkem		**37 929,00 Kč**	**1 820 592,00 Kč**	

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 18 s názvem nabídka na operativní leasing od společnosti ŠkoFin s.r.o. obsahuje nabídku na operativní leasing na vybraná vozidla. Délka pronájmu vozidel je celkem 48 měsíců a celková částka za pronájem všech čtyř vozidel za jeden měsíc je dokromady 37 929,00 Kč. Kompletní inforamce o nabídkách operativního leasingu jsou v příloze č. 5. Nejvyšší měsíční nájemné je na vozidlo Škoda Superb, které je 16 151,00 Kč, naopak nejlevnější měsíční nájemné je za vozidlo Škoda Fabia za 7 136,00 Kč. Vozidlo Škoda Octavia je umístěna mezi Škodou Superb a Škodou Fabia o velikosti 14 642,00 Kč. Dále tabulka 18 s názvem nabídka na operativní leasing od společnosti ŠkoFin s.r.o. ukazuje částky, které se celkově zaplatí za nájemné jednotlivých vybraných vozidel. Nejméně se zaplatí za vozidlo Škoda Fabia, celková částka za toto vozidlo je 342 528,00 Kč, za vozidlo Škoda Octavia se zaplatí celkem 702 816,00 Kč a za vozidlo Škoda Superb se zaplatí celkem 775 248,00 Kč. Celkově se za tato tři vozidla za celé období pronájmu zaplatí 1 820 592,00 Kč. Tabulka 18 s názvem nabídka na operativní leasing od společnosti ŠkoFin s.r.o. také ukazuje, kolik procent z pořizovací částky se zaplatí pronájmem za jednotlivá vozidla a nejméně procent z celkové pořizovací částky nového vozidla se zaplatí za vozidlo Škoda Superb. Za toto vozidlo se zaplatí celkem 72,68 % z pořizovací ceny nového vozidla. Na druhém místě se zaplatí 73,21 % z původní pořizovací ceny nového vozidla Škoda Octavia a nejvíce procent se zaplatí za Škodu Fabia, a to 75,10 %.

Následující tabulka 19 s názvem nabídka na finanční leasing od společnosti ČSOB Leasing, a.s. obsahuje nabídku na financování vybraných vozidel za pomoci finančního produktu s názvem finanční leasing.

Tabulka 19 Nabídka na finanční leasing od společnosti ČSOB Leasing, a.s.

Značka a model vozidla	Délka financování	Měsíční platba	Celková částka	Procento celkové částky z pořizovací ceny nového vozidla
Škoda Fabia	48 měsíců	10 675,00 Kč	**512 400,00 Kč**	112,34 %
Škoda Octavia	48 měsíců	22 279,00 Kč	**1 069 392,00 Kč**	111,40 %
Škoda Superb	48 měsíců	24 831,00 Kč	**1 191 888,00 Kč**	111,74 %
Celkem		**57 785,00 Kč**	**2 773 680,00 Kč**	

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 19 s názvem nabídka na finanční leasing od společnosti ČSOB Leasing, a.s. ukazuje nabídku na uzavření finančního leasingu na vybraná vozidla Škoda Fabia, Škoda Octavia a Škoda Superb. V případě finančního leasingu na vozidlo Škoda Fabia by měsíční splátka při délce financování 48 měsíců činila 10 675,00 Kč a celková částka, která by se zaplatila by byla 512 400,00 Kč, což je o 12,34 % vyšší částka, než je pořizovací cena nového vozidla. Vozidlo Škoda Octavia by na základě tabulky 19 s názvem nabídka na finanční leasing od společnosti ČSOB Leasing, a.s. vyšla při financování finančním leasingem a délce financování 48 měsíců celkem na 1 069 392,00 Kč, měsíční splátka by byla 22 279,00 Kč, celkový přeplatek by byl oproti pořizovací ceně nového vozidla o 11,40 % vyšší. Vozidlo Škoda Superb celkově vychází v případě financování finančním leasingem na 1 191 888,00 Kč při délce financování také 48 měsíců jako u výše uvedených vozidel. Přeplatek oproti pořizovací ceně nového vozidla Škoda Superb při financování finančním leasingem by byl o 11,74 % vyšší. V případě tohoto druhu financování je nutné do kalkulace přičíst náklady na pojištění a servis vozidla, ale výhodou je, že po splacení vozidel se společnost, která vozidla splácela stává majitelem vozidel, a tudíž po prodeji těchto vozidel se při kalkulaci celkové částky za tento finanční produkt bude zbytková hodnota vozidla odečítat. Kompletní informace o cenových nabídkách na finanční leasing jsou obsaženy v příloze č. 6.

3.2.2 Nabídka úvěru

Při výběru financování vozového parku pomocí finančního produktu bankovní úvěr (podnikatelský úvěr) byla vybrána finanční společnost podle výše vstupního dluhu za rok 2018. Na základě tabulky 5 s názvem žebříček podílů společností zabývající se bankovním úvěrem ke konci roku 2018, která obsahuje žebříček podílů společností zabývající se bankovním úvěrem se konci roku 2018 vyšel výsledek, že nejvyšší vstupní dluh na českém trhu má společnost UniCredit Leasing CZ, a.s. s výší vstupního dluhu 9 675,26 mil. Kč. Na základě tohoto výsledku byla zpracována nabídka od této společnosti, která je součástí přílohy č. 7 této bakalářské práce. Následující tabulka 20 s názvem nabídka na podnikatelský úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s. obsahuje informace o této nabídce.

Tabulka 20 Nabídka na podnikatelský úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s.

Značka a model vozidla	Délka financování	Měsíční platba	Celková částka	Přeplatek nad celkovou částku z pořizovací ceny nového vozidla
Škoda Fabia	48 měsíců	11 633,40 Kč	**558 403,23 Kč**	102 303,23 Kč
Škoda Octavia	48 měsíců	24 486,00 Kč	**1 175 328,00 Kč**	215 328,00 Kč
Škoda Superb	48 měsíců	27 207,52 Kč	**1 305 960,81 Kč**	239 260,81 Kč
Celkem		**63 326,92 Kč**	**3 039 692,04 Kč**	**556 892,81 Kč**

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 20 s názvem nabídka na podnikatelský úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s. obsahuje nabídku od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s. na financování vozidel Škoda Fabia, Škoda Octavia a Škoda Superb pomocí podnikatelského úvěru. Podle tabulky 20 s názvem nabídka na podnikatelský úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s. vychází financování vozidla Škoda Fabia pomocí podnikatelského úvěru na celkovou částku 558 403,23 Kč při splácení 48 měsíčních splátek po 11 633,40 Kč. Vozidlo Škoda Octavia podle tabulky 20 s názvem nabídka na podnikatelský úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s. celkem

vychází na 1 175 328,00 Kč, kdy jedna měsíční splátka je ve výši 24 486,00 Kč. U vozidla Škoda Octavia je financování rozloženo podle tabulky 20 s názvem nabídka na podnikatelský úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s. na 48 měsíčních splátek. U vozidla Škoda Superb vychází jedna měsíční splátka na 27 207,52 Kč, kdy je financování rozloženo do 48 splátek a celkem se při tomto způsobu financování vozidla zaplatí částka 1 305 960,81 Kč. Celkem se při využití podnikatelského úvěru na výše uvedená vybraná vozidla zaplatí částka 3 039 692,04 Kč a celkový přeplatek oproti původním cenám za nová vozidla je 556 892,81 Kč. Nejvíce se podle tabulky 20 s názvem nabídka na podnikatelský úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s. přeplatí za vozidlo Škoda Superb, přeplatek je oproti původní ceně o 239 260,81 Kč vyšší. Za vozidlo Škoda Octavia se přeplatí celkem 215 328,00 Kč a za vozidlo Škoda Fabia se přeplatí nejméně ze všech tří vozidel, přeplatek za vozidlo Škoda Fabia je 102 303,23 Kč. Další podrobnější informace o nabídkách bankovního úvěru jsou v příloze č. 7. U tohoto způsobu financování je nutné připočítat částku za náklady jako jsou pojištění a servis, výhodou může být odečtení z výsledné částky částka, za kterou se vozidlo prodá po doplacení podnikatelského (bankovního) úvěru.

3.2.3 Nabídka na koupi vozidel

Na koupi vozidel byla zpracována nabídka od výrobce nových vozidel ŠKODA AUTO a.s. s požadavky, které byly získány na základě polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY. Jedná se o vozidla Škoda Fabia, Škoda Octavia a Škoda Superb. Tato nabídka je obsažena v tabulce 21 s názvem nabídka ke koupi vozidel od společnosti ŠKODA AUTO a.s., kde jsou vypsány ceny vozidel včetně zvolené výbavy a standardní záruky. Ceny jsou uvedené včetně DPH.

Tabulka 21 Nabídka ke koupi vozidel od společnosti ŠKODA AUTO a.s.

Značka a model	Cena v Kč s DPH
ŠKODA Fabia	456 100,00
ŠKODA Octavia	960 000,00
ŠKODA Superb	1 066 700,00
Celkem	**2 482 800,00 Kč**

Zdroj: ŠKODA AUTO a.s. (2020)

Tabulka 21 s názvem nabídka ke koupi vozidel od společnosti ŠKODA AUTO a.s. obsahuje zároveň informace z tabulky 6 s názvem ceny vybraných vozidel. Tabulka 21 také obsahuje nabídku ke koupi vozidel od společnosti ŠKODA AUTO a.s., kdy nejdražší vozidlo z této nabídky je vozidlo Škoda Superb za cenu 1 066 700,00 Kč. Nejlevnější vozidlo z této nabídky je vozidlo Škoda Fabia s cenou 456 100,00 Kč, druhé nejdražší a zároveň druhé nejlevnější vozidlo z nabídky je vozidlo Škoda Octavia za cenu 960 000,00 Kč. Celková částka za nabídku všech třech vybraných vozidel je 2 482 800,00 Kč. Podrobný obsah nabídek včetně informací o vozidlech jsou součástí příloh č. 2, 3, 4, 5, 6 a 7.

3.3 Komparace a rozbor nabídek

Při porovnání všech výše uvedených nabídek je evidentní, že se nabídky od sebe odlišují. Hlavní rozdíl je dán charakterem způsobu financování vozidel a finančních produktů. U některých finančních produktů jsou navíc spojené náklady s pojištěním a servisem vozidel, u některých je nutné také počítat se zůstatkovou hodnotou vozidel, která je po uplnynutí doby financování a u některých nabídek zůstává vozidlo ve vlastnictví společnosti zajišťující

financování vozidla a společnosti, která způsob financování využila již nemá na vozidlo nárok. Na základě polostrukturovaného rozhovoru s fleet manažerem společnosti XY byla stanovena kritéria, která jsou určena na způsoby financování vozidel. Pro sestavení závěrečného hodnocení byla určena tato kritéria:

- K1 – celková výsledná cena včetně nákladů;
- K2 – pojištění vozidla;
- K3 – servis vozidla;
- K4 – možnost volby výbavy vozidla.

Další nezbytnou součástí pro rozhodování při vyhodnocení nabídek jsou výpočty vah jednotlivých kritérií. Tyto výpočty jsou součástí přílohy č. 8. Následuje příklad výpočtu kritéria K1:

$$v_i = K1/K1 + K2 + K3 + K4 = 4/10 = 0{,}4$$

Následující tabulka 22 s názvem kalkulace nabídek spojená s minimálními náklady obsahuje celkovou cenovou kalkulaci všech nabídek včetně jejich dalších minimálních nákladů.

Tabulka 22 Kalkulace nabídek spojená s minimálními náklady

Druhy financování a další náklady	Operativní leasing	Finanční leasing	Bankovní úvěr	Koupě vozidla
Celková částka v Kč	1 820 592,00	2 773 680,00	3 039 692,04	2 482 800,00
Pojištění v Kč	0,00	37 909,00	37 909,00	37 909,00
Servis v Kč	0,00	62 000,00	62 000,00	62 000,00
Zůstatek po prodeji / odevzdání vozidla v Kč	0,00	1 167 000,00	1 167 000,00	1 167 000,00
Délka financování	48 měsíců	48 měsíců	48 měsíců	0 měsíců
Celkové náklady v Kč	**1 820 592,00**	**1 706 589,00**	**1 972 601,04**	**1 415 709,00**

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 22 s názvem kalkulace nabídek spojená s minimálními náklady obsahuje celkové náklady se započtenými minimálními náklady na provoz vozidel, kdy je vybrána možnost pojištění pouze na zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla a také s nižším stupněm předplaceného servisu, jehož obsah je pospán v kapitole 3.2. Nejnižší náklady na pořízení vozidel jsou při koupi vozidel s celkovými náklady o výši 1 415 709,00 Kč, naopak nejvyšší náklady jsou při využití bankovního úvěru, kdy jsou náklady o celkové výši 1 972 601,04 Kč. Následující tabulka 23 s názvem kalkulace nabídek spojená s kompletními náklady obsahuje úplnou kalkulaci nabídek spojené s kompletními náklady.

Tabulka 23 Kalkulace nabídek spojená s kompletními náklady

Druhy financování a další náklady	Operativní leasing	Finanční leasing	Bankovní úvěr	Koupě vozidla
Celková částka v Kč	1 820 592,00	2 773 680,00	3 039 692,04	2 482 800,00
Pojištění v Kč	0,00	159 026,00	159 026,00	159 026,00
Servis v Kč	0,00	114 640,00	114 640,00	114 640,00
Zůstatek po prodeji / odevzdání vozidla v Kč	0,00	1 167 000,00	1 167 000,00	1 167 000,00
Délka financování	48 měsíců	48 měsíců	48 měsíců	0 měsíců
Celkové náklady v Kč	**1 820 592,00**	**1 880 346,00**	**2 146 358,04**	**1 589 466,00**

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 23 s názvem kalkulace nabídek spojená s kompletními náklady znázorňuje celkové náklady za pořízení vozidel pomocí různých finančních produktů společností včetně možnosti si vozidlo ihned zakoupit. Tabulka 23 s názvem kalkulace nabídek spojená s kompletními náklady také obsahuje kompletní náklady, kdy je vybráno nejvyšší možné pojištění tzn. havarijní pojištění a také kompletní servis vozidel. Nejnižší celkové náklady jsou při koupi vozidla o výši 1 589 466,00 Kč, naopak nejvyšší náklady jsou při využití možnosti financování vozidel pomocí bankovního (podnikatelského) úvěru, kdy jsou náklady o celkové výši 2 146 358,04 Kč.

Ve výsledných hodnotících tabulkách bude přiděleno umístění podle určených kritérií fleet manažerem společnosti XY. Po vynásobení kritérií s jejich váhami budou následně tyto součiny sečteny a dalším součtem v jednotlivých sloupcích bude stanoveno pořadí hodnocení. Následující tabulka 24 s názvem bodovací model financování vozidel s minimálními náklady porovnává nabídky finančních produktů včetně jejich minimálních nákladů.

Tabulka 24 Bodovací model financování vozidel s minimálními náklady

Kritérium	Váha	Operativní leasing	Finanční leasing	Bankovní úvěr	Koupě vozidla
K1	0,4	1 820 592,00	1 706 589,00	1 972 601,04	1 415 709,00
		3	2	4	1
		1,2	0,8	1,6	0,4
K2	0,3	ano	ano	ano	ano
		1	1	1	1
		0,3	0,3	0,3	0,3
K3	0,2	ano	ano	ano	ano
		1	1	1	1
		0,2	0,2	0,2	0,2
K4	0,1	ano	ano	ano	ano
		1	1	1	1
		0,1	0,1	0,1	0,1
CELKEM	1	1,8	1,4	2,2	1
POŘADÍ		3	2	4	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Pro tento bodovací model byla stanovena čtyři kritéria, která následně určila pořadí v tomto bodovacím modelu v tabulkce 24. Jednotlivá kritéria byla: K1 – celková výsledná cena se všemi náklady, K2 – zahrnutí pojištění vozidla, K3 – zahrnutí servisu vozidla a K4 – zahrnutí možnosti výbavy vozidla. Podle tabulky 24 s názvem bodovací model financování vozidel s minimálními náklady se na prvním místě umístilo financování vozidla z vlastních zdrojů – koupí vozidla, na druhém místě se umístilo financování vozidel finančním leasingem, na třetím místě se umístilo financování vozidel operativním leasingem a na čtvrtém posledním místě se umístilo financování vozidel bankovním (podnikatelským) úvěrem. Výsledek tohoto bodovacího modelu určilo nejvíce kritérium K1 – celková výsledná cena se všemi náklady. Ostatní kritéria se v bodovacím modelu shodovala. Následující tabulka 25 s názvem bodovací model financování vozidel s kompletními náklady obsahuje bodovací model financování vozidel s kompletními náklady.

Tabulka 25 Bodovací model financování vozidel s kompletními náklady

Kritérium	Váha	Operativní leasing	Finanční leasing	Bankovní úvěr	Koupě vozidla
K1	0,4	1 820 592,00	1 880 346,00	2 146 358,04	1 589 466,00
		2	3	4	1
		0,8	1,2	1,6	0,4
K2	0,3	ano	ano	ano	ano
		1	1	1	1
		0,3	0,3	0,3	0,3
K3	0,2	ano	ano	ano	ano
		1	1	1	1
		0,2	0,2	0,2	0,2
K4	0,1	ano	ano	ano	ano
		1	1	1	1
		0,1	0,1	0,1	0,1
CELKEM	1	1,4	1,8	2,2	1
POŘADÍ		2	3	4	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Pro tento bodovací model v tabulce 25 s názvem bodovací model financování vozidel s kompletními náklady byla stanovena stejná kritéria jako v bodovacím modelu v tabulce 24 s názvem bodovací model financování vozidel s minimálními náklady, která následně určila pořadí v tomto bodovacím modelu v tabulce 25 s názvem bodovací model financování vozidel s kompletními náklady. Podle tabulky 25 s názvem bodovací model financování vozidel s kompletními náklady se na prvním místě umístilo financování vozidel z vlastních zdrojů – koupí vozidla, na druhém místě se umístilo financování vozidel operativním leasingem, na třetím předposledním místě se umístilo financování vozidel finančním leasingem a na čtvrtém posledním místě se umístilo financování vozidel bankovním (podnikatelským) úvěrem. Výsledek tohoto bodovacího modelu opět určilo nejvíce kritérium K1 – celková výsledná cena se všemi náklady. Ostatní kritéria se v bodovacím modelu také shodovala.

3.4 Návrh doporučení na financování vozového parku

Výsledek bodovacích modelů byly jednoznačné, bodovací modely určily nejlepší možnost financování vozového parku pro společnost XY, tou možností je koupě vozidel. V případě minimálních nákladů, kdy by bylo sjednáno u vozidel pouze povinné ručení a vybrána nižší varianta Standard u předplaceného servisu. V případě kompletních nákladů se do celkových kalkulací počítalo se sjednáním havarijního pojištění a výběru kompletní varianty Plus u předplaceného servisu.

Na základě výsledků lze společnosti XY doporučit způsob pořízení vozidel pomocí přímé koupě od výrobce vozidel. V případě zájmu o obsáhlejší krytí nahodilých událostí a kompletní servisní podporu lze doporučit variantu s havarijním pojištěním a předplaceným servisem s variantou Plus. V případě zájmu o snížení nákladů na pořízení a provoz vozidel lze doporučit naopak sjednat na vozidla povinné ručení a předplatit si servisní variantu Standard. S ohledem na finanční produkt operativní leasing lze konstatovat, že je to možnost financování, která poměrně velkým způsobem snižuje administrativní zatížení, ale na základě daných kritérií lze doporučit vyřazení tohoto i ostatních finančních produktů a způsobů financování vozidel.

4 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo určit nejvhodnější variantu na financování vozového parku pro společnost XY s přihlédnutím na její kritéria a požadavky. Návrh doporučení na financování vozového parku pro společnost XY byl sestaven na základě rozboru nabídek a ostatních nákladů, které bylo nutné k nabídkám připočítat. Tato data byla získána od společností, které se těmito finančními produkty zabývají a v případě koupě vozidla byla získána nabídka od společnosti, která tato vozidla vyrábí a prodává. Tyto společnosti byly vybrány podle jejich podílu na českém trhu s těmito finančními produkty.

Kalkulace nabídek s přičtením nákladů a odečtením zbytkových hodnot vozidel v kapitole 3.3 ukázala, že nejvhodnější variantou pro společnost XY je koupě vozidel a vlastním výběrem jejich pojištění a vhodné varianty předplaceného servisu. Pro snadnější rozhodování ohledně pojištění vozidla byla zpracována statistika dopravních nehod, která určila pravděpodobnost dopravní nehody na jedno firemní vozidlo. Kalkulace rovněž označila nejméně výhodnou volbu pro financování vozového parku, tou nejméně výhodnou volbou je bankovní (podnikatelský) úvěr. V případě nižších nároků na pojištění a servis vyšel na druhém místě finanční produkt finanční leasing, v případě vyšších nároků vyšel na druhém místě finanční produkt operativní leasing. Výsledek bodovacích modelů do velké míry určilo první kritérium, které upřednostňovalo nejnižší celkovou cenu včetně nákladů.

Na základě výsledků bodovacích modelů a určených kritérií lze doporučit výběr možnosti pořízení vozidel do vozového parku koupí se sjednáním povinného ručení na tato vozidla a s předplacením základní varianty předplaceného servisu Standard. Vzhledem k aktuální situaci ve společnosti XY by to znamenalo, že společnost musí vyčkat, než vyprší jednotlivé smlouvy k jejich vozidlům financované operativním leasingem a následně si vozidla zakoupit.

Výsledky a veškeré informace, které tato bakalářská práce obsahuje, byly předány fleet manažerovi společnosti XY, kdy tato data mají sloužit jako podklad při rozhodování o financování vozového parku společnosti.

Literatura

Monografie

BREALEY, R. A., MYERS, S. C., ALLEN, F. *Teorie a praxe firemních financí.* 2. aktualiz. vyd. přeložil Vladimír GOLIK, přeložil Zdeněk MUŽÍK, přeložila Liběna STIEBITZOVÁ. Brno: BizBooks, 2014, 1096 s. ISBN 978-80-265-0028-5.

DUCHÁČKOVÁ, E. *Pojištění a pojišťovnictví*. 1. vydání. Praha: Ekopress, 2015. 305 stran. ISBN 978-80-87865-25-5.

JINDŘICHOVSKÁ, I. *Finanční management.* V Praze: C.H. Beck, 2013, 295 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-052-2.

KISLINGEROVÁ, E. *Manažerské finance.* Praha: C. H. Beck, 2010, 864 s. ISBN 978-80-7400-194-9.

KOLÁŘOVÁ, M. *Velká kniha pro podnikání*. 2., aktualiz. vyd. Olomouc: Rubico, 2013, 183 s. ISBN 978-80-7346-157-7.

KOT, J. *Operativní leasing firemních vozidel*. Praha: Wolters Kluwer, 2019, 96 s. Právo prakticky. ISBN 978-80-7598-268-1.

KRUPOVÁ, L. *Leasingy podle IFRS: IFRS 16 leasingy, praktické aplikace, příklady*. Praha: 1. VOX, 2017, 116 s. ISBN 978-80-87480-54-0.

KŘÍŽ, P. *Manuál chytrého financování vozu: jak si to zařídit, aby si člověk mohl zařídit*. Praha: Presco Group, 2017. ISBN 978-80-87034-36-1.

MACHKOVÁ, H., ČERNOHLÁVKOVÁ, E., SATO, A. *Mezinárodní obchodní operace*. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-4874-0.

MAREK, P a kolektiv. *Studijní průvodce financemi podniku*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, 2009. ISBN 978-80-86929-49-1.

PICHRT, J., a kol. *Sdílená ekonomika a delikty*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. ISBN 978-80-7598-235-3.

SIXTA, J., ŽIŽKA, M. *Logistika: metody používané pro řešení logistických projektů*. 1. vydání. Brno: Computer Press, 2009. Praxe manažera (Computer Press). 238 stran. ISBN 978-80-251-2563-2.

SLÁDKOVÁ, E. *Finanční učetnictví a výkaznictví*. Praha: ASPI, 2009, 451 s. Vzdělávání účetních v ČR (Institut svazu účetních). ISBN 978-80-7357-434-5.

SRPOVÁ, J., SVOBODOVÁ, I., SKOPAL, P., ORLÍK, T. *Podnikatelský plán a strategie*. Praha: Grada, 2011. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4103-1.

SYROVÝ, P. *Investování pro začátečníky*. 3. zcela přepracované vydání. Praha: Grada Publishing, 2016, 120 s. Investice. ISBN 978-80-271-0092-7.

ŠIMAN, J., PETERA, P. *Financování podnikatelských subjektů: teorie pro praxi*. V Praze: C.H. Beck, 2010, 192 s. C.H. Beck pro praxi. ISBN 978-80-7400-117-8.

VALACH, J. a kol. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování.* Praha: Ekopress, 2010, 513 s. ISBN 978-80-86929-71-2.

VALOUCH, P. *Leasing v praxi: praktický průvodce*. 5. aktualiz. vydání, Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-2923-7.

Internetové zdroje

Svaz dovozců automobilů. *Na auta si půjčuje stále více firem i domácností* [online]. 2018 [cit. 2019-07-12]. Dostupné z WWW: http://portal.sda-cia.cz/clanek.php?id=6190&v=m

LeasePlan. *Proč si vybrat LeasePlan?* [online]. 2019 [cit. 2019-07-12]. Dostupné z WWW: https://www.leaseplan.com/cs-cz/leasing-pro-společnosti/proc-leaseplan/

Česká leasingová a finanční asociace. *Charakteristika leasingu* [online]. 2019 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z WWW: https://www.clfa.cz/data/dokumenty/544-charakteristika-leasingu.docx

Česká leasingová a finanční asociace. *Bezpečné financování vašeho podnikání* [online]. 2016 [cit. 2019-08-27]. Dostupné z WWW: https://www.clfa.cz/data/dokumenty/741-amspclfa.pdf

Finance.cz. *Jak funguje a co je zpětný leasing* [online]. 2019 [cit. 2019-07-31]. Dostupné z WWW: https://www.finance.cz/uvery-a-pujcky/leasing/abeceda-leasingu/zpetny-leasing/

ŠkoFIN s.r.o. - Volkswagen Financial Services. *O Volkswagen Financial Services [online]*. 2019 [cit. 2019-10-16]. Dostupné z WWW: https://www.vwfs.cz/o-spolecnosti/o-vwfs.html

Česká leasingová a finanční asociace. *Statistiky ČLFA* [online]. 2019 [cit. 2019-11-05]. Dostupné z WWW: https://www.clfa.cz/statistiky/informace-o-trhu/statistiky-clfa-2007-2017

Československá obchodní banka. *O ČSOB a skupině* [online]. 2020 [cit. 2020-01-05]. Dostupné z WWW: https://www.csob.cz/portal/csob/o-csob-a-skupine

ŠKODA AUTO a.s. *Konfigulátor* [online]. 2020 [cit. 2020-01-19]. Dostupné z WWW: https://cc.skoda-auto.com/cze/cs-CZ/

Svaz dovozců automobilů. *Statistiky* [online]. 2020 [cit. 2020-01-19]. Dostupné z WWW: http://portal.sda-cia.cz/stat.php?p#str=prehled

Policie České republiky. *Statistika nehodovosti* [online]. 2020 [cit. 2020-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx

Svaz dovozců automobilů. *Přehled stavu vozového parku* [online]. 2020 [cit. 2020-02-02]. Dostupné z WWW: http://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp

Česká kancelář pojistitelů. *Statistiky* [online]. 2020 [cit. 2020-02-02]. Dostupné z WWW: https://www.ckp.cz/statistiky/pocet-pojistenych-vozidel

Škoda - erWin Online. *Systém erWin Online* [online]. 2020 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z WWW: https://erwin.skoda-auto.cz/erwin/showHome.do

ŠKODA AUTO a.s. *Předplacený sevis* [online]. 2020 [cit. 2020-02-16]. Dostupné z WWW: https://www.skoda-auto.cz/servis-a-prislusenstvi/predplaceny-servis?gclid=Cj0KCQjw9ZzzBRCKARIsANwXaeJseNEvWfHzcMuLYXGagHauckd4AFuioaD98Vfs1VRI6_dCqjUVDZQaAr-bEALw_wcB&gclsrc=aw.ds

Český statistický úřad. *Ekonomické subjekty se sídlem v České republice* [online]. 2019 [cit. 2020-02-20]. Dostupné z WWW: https://www.czso.cz/csu/czso/res_cr

Cena vozu. *Ocenění vozu* [online]. 2011 [cit. 2020-02-25]. Dostupné z WWW: https://cena-vozu.cz/

Přílohy

Příloha č. 1 Přepis rozhovoru autora bakalářské práce s fleet manažerem společnosti XY..... I
Příloha č. 2 Cenová kalkulace vozidla Škoda Fabia od Škoda Auto a.s. IV
Příloha č. 3 Cenová kalkulace vozidla Škoda Octavia od Škoda Auto a.s. V
Příloha č. 4 Cenová kalkulace vozidla Škoda Superb od Škoda Auto a.s..... VI
Příloha č. 5 Cenové nabídky na operativní leasing od společnosti ŠkoFIN a.s. VII
Příloha č. 6 Cenové nabídky na finanční leasing od společnosti ČSOB Leasing, a.s. VIII
Příloha č. 7 Cenové nabídky na bankovní úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s..... IX
Příloha č. 8 Výpočet vah kritérií na financování vozového parku společnosti XY X

Příloha č. 1 Přepis rozhovoru autora bakalářské práce s fleet manažerem společnosti XY

10. 8. 2019, doba trvání rozhovoru: 50 minut

Otázka: Čím se Vaše společnost zabývá?
Odpověď: Naše společnost se zabývá výrobou součástek pro letecký a automobilový průmysl, které dodává svým zákazníkům působící na třech kontinentech, dalo by se říct, že mezi naše zákazníky patří i globální společnosti.

Otázka: Jaký je celkový počet vašich zaměstnanců?
Odpověď: Naše společnost v současnosti zaměstnává okolo 80 zaměstnanců.

Otázka: Jaký je počet vozidel, které máte ve svém vozovém parku?
Odpověď: Jedná se o 70 vozidel, které v současnosti máme a které využíváme.

Otázka: Jakým způsobem v současnosti vozidla financujete?
Odpověď: Drtivou většinu vozidel nám zajišťují leasingové společnosti prostřednictvím operativního leasingu, zbylou část vozidel máme zakoupené v majetku společnosti.

Otázka: Kolik vozidel máte na operativní leasing?
Odpověď: Na operativní leasing máme aktuálně 60 vozidel.

Otázka: Kolik vozidel máte na finanční leasing?
Odpověď: Finanční leasing nevyužíváme. Takže odpověď zní žádné vozidlo.

Otázka: Kolik vozidel máte na zpětný leasing?
Odpověď: Zpětný leasing také nevyužíváme, takže žádné.

Otázka: Kolik vozidel máte ve vlastnictví?
Odpověď: V majetku společnosti máme 10 vozidel.

Otázka: Proč nemáte těchto 10 vozidel také přes operativní leasing?
Odpověď: Je to z toho důvodu, že vozidlo na operativní leasing smí podle podmínek leasingové společnosti mít při ukončení doby pronájmu pouze drobná poškození vozidla. Ta, která vlastníme, jsou vozidla užitková, která využíváme k přepravě věcí, které zavazadlový prostor vozidel značně poškozují. Z tohoto důvodu je pro naši firmu výhodnější si tato vozidla zakoupit.

Otázka: Jaká vozidla ve firmě využíváte?
Odpověď: Ve firmě využíváme převážně osobní vozidla, které máme přes operativní leasing a vozidla užitková, které máme v majetku společnosti.

Otázka: Jaké značky a modely vozidel využíváte?
Odpověď: Využíváme vozidla značky Škoda a Volkswagen. Modely značky Škoda jsou Superb, Octavia a Fabia, modely značky Volkswagen jsou Caddy a Transporter. Majitel společnosti využívá vozidlo značky Mercedes-Benz třídy S.

Otázka: Podle čeho vybíráte vozidla pro své zaměstnance?
Odpověď: Protože působíme také na českém trhu, naše společnost využívá primárně vozidla Škoda, nejen z toho důvodu, že pochází z České republiky, ale vyhovují nám také svou kvalitou a pohodlím. Vozidla značky Volkswagen využíváme pro doplnění našeho vozového parku vozidly, které značka Škoda nenabízí, jako jsou užitkové modely Caddy a Transporter.

Otázka: Jakým způsobem řešíte údržbu a servis vozidel?
Odpověď: Vozidla servisujeme dle podmínek leasingové společnosti. Leasingová společnost má smluvní servisy, které servisují její auta. My smíme servisovat vozidla ve kterémkoliv autorizovaném servise značky Škoda a Volkswagen v České republice.

Otázka: Jaké podmínky musíte dodržovat v rámci operativního leasingu?
Odpověď: Podmínky, na které jsme přistoupili při sjednávání operativního leasingu se týkaly určitého poškození vozidel a její povolené míry, servisování vozidel podle předepsaných servisních prohlídek, smluvní servisy, kde vozidla smíme servisovat, maximální počet kilometrů, který musíme dodržet, podmínky v případě nehody, při které pro našeho zaměstnance platí, že při zavinění nehody platí 5% spoluúčast atd.

Otázka: Proč jste se rozhodli k tomuto způsobu financování vozidel?
Odpověď: Jedná se o službu, při které my jako zákazník nemusíme řešit například výběr často opotřebovaných součástí vozidel jako jsou pneumatiky, dále se nemusíme starat tolik o výběr místa servisování vozidel, usnadňuje nám to také administrativní součást, kterou bychom museli řešit v případě většího rozsahu vlastnictví vozidel. Pro nás je to pouze služba, která nám ulehčuje práci, kterou bychom museli vynaložit při vlastnění všech 70 vozidel.

Otázka: Jaký typ vozidel využíváte a pro koho?
Odpověď: Máme u nás ve firmě nastavnou tzv. car policy, kde rozlišujeme zaměstnance na 4 třídy, které vozidla využívají. První třída jsou manažeři, kteří využívají vozidla Škoda Superb. Druhá třída jsou prodejci, kteří využívají vozidla Škoda Octavia. Třetí třída jsou vozidla Škoda Fabia, které využívájí administrativní zaměstnanci, kteří vozidla běžně k práci nepotřebují, využívají je maximálně dvakrát měsíčně na dopravu na různá školení, případně schůzky, proto tato vozidla nejsou přiděleny na rozdíl od prvních dvou tříd jedné určené osobě, která je smí využívat, ale celému týmu lidí. Čtvrtá třída jsou technici servisu výroby a údržby, které využívají vozidla Volkswagen Caddy a Volkswagen Transporter.

Otázka: Jak máte vozidla vybavená v současné době, máte určené, co v nich nesmí chybět?
Odpověď: Vozidla si konfigurujeme většinou u značky Škoda, aby měla výbavu s označením Style a aby obsahovala satelitní navigaci, všechna čtyři elektricky ovládaná okna, vyhřívané čelní sklo, litá kola, dešťový senzor, senzor na rozpoznání světla a tmy, zatmavená zadní okna, vyhřívání předních sedadel, připojení k systému pomocí Bluetooth, bezklíčkové odemykání, střešní nosič, parkovací senzory, multifunkční volant, kontrola tlaku v pneumatikách, centrální zamykání, zadní stěrač, elektrická vnější zrcátka, USB zdířky pro dobíjení mobilního zařízení. To jsou řekl bych naše základní požadavky, co by vozidla měla mít.

Otázka: Jaká je pro Vás upřednostňovaná délka financování vozidel?
Odpověď: Upřednostňujeme financování na 4 roky.

Otázka: Od kdy využíváte služeb operativního leasingu?
Odpověď: Tuto službu využíváme již 7 let.

Otázka: Jakým způsobem máte řešené pojištění vozidel?
Odpověď: Vozidla máme pojištěná v rámci balíčku, který si měsíčně platíme. Tento balíček je součástí operativního leasignu a zároveň i měsíční splátky, kterou pravidelně platíme. V případě pojistné události máme dle našich vnitřních car policy určené, že 5% spoluúčast si hradí uživatel vozidla sám.

Otázka: Při sestavování nabídek na financování vozidel budete chtít zahrnout do těchto nabídek pouze povinné ručení nebo i havarijní pojištění?
Odpověď: Při sestavování nabídek bych rád viděl rozdíly mezi kalkulací s povinným ručením a havarijním pojištění zvlášť.

Otázka: Jakým způsobem chcete zpracovat do nabídek servisní řešení vozidel?
Odpověď: Servis chceme řešit cestou předplacených balíčků, výběr tohoto balíčku podle cen přidejte do cenových nabídek podle jejich cen.

Otázka: Vyhovuje Vám tento způsob financování a užívání vozidel?
Odpověď: Ano, tato služba má pro naši firmu velký přínos z hlediska nižší administrativní náročnosti pro naši firmu.

Otázka: Budete chtít i nadále financovat tímto způsobem svůj vozový park?
Odpověď: Pokud se trh a podmínky operativního leasingu nijak zásadně nezmění a pokud nám bude tento produkt stále přinášet to, co nám přináší doposud, budeme jej využívat i nadále.

Otázka: Mezi kolika nabídkami jste se rozhodovali při výběru dodavatele operativního leasingu?
Odpověď: Rozhodovali jsme se mezi čtyřmi nabídkami, které jsme měli zpracované od leasingových společností, které působí na českém trhu, a přistoupili jsme na tři z nich, které jsme ještě dodatečně upravovali na míru našim potřebám.

Otázka: Z jakého důvodu máte sjednaný operativní leasing u třech různých leasingových společností?
Odpověď: Je to pro nás z hlediska přehledu o trhu s leasingem výhodné, kdy se můžeme dohadovat o lepších podmínkách u jedné leasingové společnosti, protože nám je nabídla společnost druhá. U jedné společnosti může být výhodnější operativní leasing na jeden model vozidla podle počtu než u druhé. Při bližším zkoumání jsme došli k výsledku, který vyhovuje nám i našemu dodavateli.

Otázka: Mohl byste poskytnout nějaké nabídky, mezi kterými jste se rozhodovali?
Odpověď: Ne, bohužel mi vnitřní pravidla naší společnosti neumožňují poskytovat tyto informace.

Otázka: Účelem tohoto rozhovoru je získat informace ohledně zpracování cenových nabídek rozdílných finančních produktu na českém trhu pro vozový park Vaší společnosti. Mohl byste mi sdělit způsoby financování, na které by Vaše společnost byla ochotna přistoupit, dále značky, modely a poskytnout alespoň konfigurace těchto vozidel, o které byste měl zájem ve Vaši společnosti?
Odpověď: Ano, naše společnost by se nebránila využít operativní leasing, který v současnoti využívá, finanční leasing, podnikatelský úvěr a rovněž i vlastnění vozidel prostřednictvím koupě, jak jsem již říkal, máme zájem o vozidla, která v současnoti využíváme. Podrobnější informace ohledně modelů a výbavy vozidel vám zašlu na email (součást přílohy č. 2, 3 a 4).

Příloha č. 2 Cenová kalkulace vozidla Škoda Fabia od Škoda Auto a.s.

Vozidlo:	**Škoda Fabia**
Verze výbavy:	Style
Verze karoserie:	Combi
Objem motoru:	1,0 TSI
Výkon motoru:	81 kW
Převodovka:	6-stup. mechanická
Pohon:	4x2
Barva exteriéru:	Modrá Energy
Barva interiéru:	Černý/šedy
Celková cena vozidla:	456 100,00 Kč

Výbava: Světelný asistent, Centrální zamykání s dálkovým ovládáním, Deaktivace airbagu spolujezdce, Bez asistentu rozpoznání únavy řidiče, Boční a zadní okna tónovaná, Boční airbagy vpředu a hlavové airbagy, Elektronický stabilizující systém ESC, Imobilizér elektronický, Přední stěrače s intervalovým spínačem, Kontrola tlaku v pneumatikách, Make-up zrcátka vlevo Make-up zrcátko vpravo Odkládací schránka v kufru Prodloužený servisní interval, Kontrola nezapnutých bezpečnostních pasů, Přídavná ochrana pohonné jednotky, Start/Stop systém s rekuperací, Zadní stěrač Aero s ostřikovačem, Střešní anténa, Tónované čelní sklo, 3bodový bezpečnostní pás vzadu uprostřed, Vnější zrcátka el. stavitelná vyhřívaná, Odkládací schránka před spolujezdcem, Škrabka na led na víku palivové nádrže, Přední opěrky hlavy výškově stavitelné, Interval prohlídek vozidla 30000 km nebo 2 roky (variabilní), Elektromechanický posilovač řízení, Front Assist (včetně nouzového brzdění), Deštník, Schránka na brýle, USB vpředu (datové) Infotainment Swing 6,5", Šrouby se zabezpečením proti krádeži, Dvoutónová houkačka, Kotoučové brzdy zadní, Rezervní kolo ocelové (plnohodnotné), Zvedák vozu a klíč na kola, Kotoučové brzdy vpředu, Asistent rozjezdu do kopce, Tempomat s omezovačem rychlosti, Startovací tlačítko (Easy Start), Maxi Dot Bluetooth, Climatronic – automatická klimatizace, Elektrické ovládání oken vpředu a vzadu, Bi-LED světlomety s Corner funkcí, Loketní opěra vpředu, Výškově nastavitelná přední sedadla, Parkovací senzory vzadu, Automatická regulace sklonu světlometů, ŠKODA Surround se 6 reproduktory, Vnitřní zpětné zrcátko s aut. Stmíváním, Filtr s aktivním uhlím, Zakrytí zavazadlového prostoru – rolo, Střešní spojler, Chromová ochranná mřížka chladiče, Lakovaný nárazník v barvě vozu, Vnější zpětná zrcátka v barvě vozu, Koncové mlhové světlo, Přední mlhové světlomety, Chromový paket 15" kola z lehké slitiny Cygnus, Zadní LED světla, Střešní nosič černý, Pneumatiky 185/60 R15 84H se super-optimalizací valivého odporu, 3bodové bezpečnostní pásy vzadu, Tříbodové bezpečnostní pásy vpředu, Tři hlavové opěrky vzadu, Odkládací kapsy vzadu, Osvětlení zavazadlového prostoru, Komfortní sedadla vpředu, Sklopná stropní madla, Nekuřácké provedení, Potah podlahy zavazadlového prostoru, Isofix na vnějších zadních sedadlech, Madlo ruční brzdy z kůže, Kapsa na zadní straně předních sedadel, Multifunkční volant s chromovým dekorem, Multifunkční volant pro rádio a telefon, Potah sedadel – Suedia/látka, Dekorační lišty – Dark Brushed, Vkládané tkané koberce, Zadní sedadlo dělené sklopné.

Příloha č. 3 Cenová kalkulace vozidla Škoda Octavia od Škoda Auto a.s.

Vozidlo:	**Škoda Octavia**
Verze výbavy:	Style
Verze karoserie:	Combi
Objem motoru:	2,0 TDI
Výkon motoru:	135 kW
Převodovka:	7-stup. automatická
Pohon:	4x4
Barva exteriéru:	Modrá Energy
Barva interiéru:	Černý
Celková cena vozidla:	960 000,00 Kč

Výbava: Kolenní airbag řidiče, Boční a zadní okna tónovaná, Boční airbagy vpředu a hlavové airbagy, Chlazená schránka před spolujezdcem, USB vpředu (datové), Hlavové opěrky vpředu, Tři hlavové opěrky vzadu, Imobilizér elektronický, Centrální zamykání s dálkovým ovládáním, Kontrola tlaku v pneumatikách, Elektrické odjištění víka pátých dveří, Prodloužený servisní interval, Varovné odrazky v předních dveřích, Sada nářadí, Sada na opravu pneumatik, Kontrola nezapnutých bezpečnostních pasů, Tónované čelní sklo, Ukazatel nedostatku kapaliny ostřikovačů, Vnější zrcátka el. stavitelná vyhřívaná, Interval prohlídky vozu 30 000 km/2 roky, Ruční parkovací brzda, Škrabka na led na víku palivové nádrže, Zvýšená sériová náplň paliva, Elektrické přídavné topení, Elektronický stabilizující systém ESC, Tempomat, Front Assist (včetně nouzového brzdění), 12 V zásuvka v zavazadlovém prostoru, Manuálně nastavitelné bederní opěry, Elektrické ovládání oken vpředu a vzadu, Bluetooth, Nastavitelná loketní opěra a Jumbo Box, Výškově nastavitelná přední sedadla, Sklopení zadních opěradel z kufru, Deštník, Schránka na brýle, Síťový program, Zadní opěradlo dělené a loketní opěra, Rozšířená a prediktivní ochrana chodců, Dvoutónová houkačka, Asistent rozjezdu do kopce, Kotoučové brzdy zadní, Kontrola opotřebení brzdového obložení, Climatronic – dvouzónová klimatizace, Parkovací senzory vpředu a vzadu, 2 světla na čtení vpředu, Barevný Maxi Dot, KESSY – bezklíčové odemykání a zamykání, Světelný asistent, Dešťový senzor, LED hlavní světlomety s AFS, Odkládací schránka v kufru, Osvětlení prostoru pro nohy vpředu/vzadu, Infotainment Bolero 8", Automatická regulace sklonu světlometů, Vnitřní zpětné zrcátko s aut. Stmíváním, Vyhřívání předních sedadel, Filtr s aktivním uhlím, Funkce SmartLink+, Hlasové ovládání, Zadní stěrač, Aero s ostřikovačem, Zakrytí zavazadlového prostoru – rolo, Chromový paket, Vnější zpětné zrcátka v barvě vozu, Koncové mlhové světlo, Přední mlhové světlomety, Pneumatiky 205/55 R16 91V, Výsuvné ostřikovače světlometů, 16" kola z lehké slitiny Alcatras, Sportovní nárazník, Zadní TOP LED světla, Střešní nosič černý, Chrompaket, Nameplate set, Tříbodové bezpečnostní pásy vpředu, Isofix na vnějších zadních sedadlech, Nekuřácké provedení, Potah podlahy zavazadlového prostoru, Přídavné tlumení vnějšího hluku, Sluneční clona s make-up zrcátkem, XDS+, Elektromechanický posilovač řízení, 8 reproduktorů, Osvětlení zavazadlového prostoru, Hlavice řadící páky z kůže, Madlo ruční brzdy z kůže, Potah sedadel – látka, Dekorační lišty – Dark Waves, Vkládané tkané koberce, Multifunkční volant (DSG).

Příloha č. 4 Cenová kalkulace vozidla Škoda Superb od Škoda Auto a.s.

Vozidlo:	**Škoda Superb**
Verze výbavy:	Style
Verze karoserie:	Combi
Objem motoru:	2,0 TDI
Výkon motoru:	140 kW
Převodovka:	7-stup. automatická
Pohon:	4x4
Barva exteriéru:	Černá Magic s perleťovým efektem
Barva interiéru:	Béžový
Celková cena vozidla:	1 066 700,00 Kč

Výbava: Adaptivní tempomat do 210 km/h (ACC), Asistent rozpoznání únavy řidiče, Světelný asistent, Rozšířená a prediktivní ochrana chodců, Dešťový senzor, Asistent rozjezdu do kopce, Climatronic – dvouzónová klimatizace, Barevný Maxi Dot, Parkovací senzory vpředu a vzadu, Zadní parkovací kamera, Infotainment Bolero 8"/Amundsen 8" s navigací, Funkce SmartLink+, Bluetooth a Wi-Fi, Care Connect 1 rok (Proaktivní servis 10 let + Vzdálený přístup 1 rok) + Infotainment Online 3 roky Tísňové volání 8 reproduktorů 12 V zásuvka(y) 3bodové bezpečnostní pásy vzadu Tříbodové bezpečnostní pásy vpředu Kolenní airbag řidiče Boční airbagy vpředu a hlavové airbagy Hlavové opěrky vpředu Tři hlavové opěrky vzadu Imobilizér elektronický Kontrola tlaku v pneumatikách Elektrické odjištění víka pátých dveří Prodloužený servisní interval Isofix na vnějších zadních sedadlech Mechanická regulace sklonu světlometů Sada nářadí Sada na opravu pneumatik Kontrola nezapnutých bezpečnostních pasů Sluneční clona s make-up zrcátkem Start/Stop systém s rekuperací 3bodový bezpečnostní pás vzadu uprostřed Vnitřní zpětné zrcátko s aut. stmíváním Tónované čelní sklo Zadní plato – vyjímatelné Interval prohlídky vozu 30 000 km/2 roky Elektrická parkovací brzda Dvoutónová houkačka Elektromechanický posilovač řízení Elektrické přídavné topení 2 čtecí lampičky vpředu a 2 vzadu Digitální hodiny na přední loketní opěře Elektricky nastavitelné sedadlo řidiče Sklopení zadních opěradel z kufru Osvětlení prostoru pro nohy vpředu a vzadu Varovná světla v předních dveřích Zrcátka s pamětí, stmíváním el. Sklopná, Zadní opěradlo dělené a loketní opěra, Dětská pojistka elektricky ovládatelná, Digitální zesílení hlasu řidiče, KESSY – bezklíčové odemykání a zamykání, Akustická přední boční skla, Odkládací prostor s víkem v kufru, Vyhřívané trysky ostřikovačů skla, Mapové podklady – Evropa, Boost Recuperation System (BRS), ESC a eBKV, Druhé USB vpředu a USB vzadu, Základní reflektorové LED světlomety vč. LED denního svícení, Centrální zamykání s dálkovým ovládáním, 3 ramenný kožený multifunkční volant s ovládáním DSG, Potah sedadel – látka, Vyhřívání předních sedadel, Kotoučové brzdy zadní, Zadní LED světla, Koncové mlhové světlo, Vnější zpětná zrcátka v barvě vozu, Přední mlhové světlomety s Corner funkcí, Výsuvné ostřikovače světlometů, Chromovaná lišta kolem bočních oken, Chromová ochranná mřížka chladiče, Nárazník v barvě vozu, Pneumatiky 215/55 R17 94W, Chromový paket – provedení II, 17" kola z lehké slitiny Stratos, Nastavitelná loketní opěra a Jumbo Box, Hlavice řadící páky z kůže, Nekuřácké provedení, El. nastavitelná bederní opěra řidiče, Komfortní sedadla vpředu, Ozdobné prahové lišty vpředu a vzadu, Vkládané tkané koberce, Dekorační lišta Dark Brushed.

Příloha č. 5 Cenové nabídky na operativní leasing od společnosti ŠkoFIN a.s.

Vozidlo	Havarijní pojištění v ceně	Kompletní servis v ceně	Celkový nájezd kilometrů	Délka financování v měsících	Měsíční splátka v Kč	Celková cena
Škoda Fabia	ano	ano	80 000	48	7 136,00	342 528,00
Škoda Octavia	ano	ano	80 000	48	14 642,00	702 816,00
Škoda Superb	ano	ano	80 000	48	16 151,00	775 248,00

Zdroj: ŠkoFIN a.s. – vlastní zpracování

Uvedená vozidla jsou dle konfigurace z přílohy č. 2, 3, 4.

Příloha č. 6 Cenové nabídky na finanční leasing od společnosti ČSOB Leasing, a.s.

	Škoda Fabia	Škoda Octavia	Škoda Superb
Havarijní pojištění v ceně	ne	ne	ne
Kompletní servis v ceně	ne	ne	ne
Akontace v Kč	0	0	0
Celkový nájezd kilometrů	neomezeno	neomezeno	neomezeno
Délka financování v měsících	48	48	48
RPSN	5,53 %	5,53 %	5,53 %
Pevná úroková sazba	5,39 % p.a.	5,39 % p.a.	5,39 % p.a.
Měsíční splátka	10 675,00	22 279,00	24 831,00
Celková částka	512 400,00	1 069 392,00	1 191 888,00

Zdroj: ČSOB Leasing, a.s. – vlastní zpracování

Uvedená vozidla jsou také dle konfigurace z přílohy č. 2, 3, 4.

Příloha č. 7 Cenové nabídky na bankovní úvěr od společnosti UniCredit Leasing CZ, a.s.

	Škoda Fabia	Škoda Octavia	Škoda Superb
Havarijní pojištění v ceně	ne	ne	ne
Kompletní servis v ceně	ne	ne	ne
Akontace v Kč	0	0	0
Celkový nájezd kilometrů	neomezeno	neomezeno	neomezeno
Délka financování v měsících	48	48	48
Měsíční splátka	11 633,40	24 486,00	27 207,52
Celková částka	558 403,23	1 175 328,00	1 305 960,81

Zdroj: UniCredit Leasing CZ, a.s. – vlastní zpracování

Uvedená vozidla jsou rovněž dle konfigurace z přílohy č. 2, 3, 4.

Příloha č. 8 Výpočet vah kritérií na financování vozového parku společnosti XY

Kritérium	K1	K2	K3	K4
Pořadí	1	2	3	4
p_i	4	3	2	1
v_i	0,4	0,3	0,2	0,1

Zdroj: Vlastní zpracování