

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra řízení



Diplomová práce

Fleet management

Bc. Martin Píše

© 2015 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra řízení

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Martin Píše

Podnikání a administrativa

Název práce

Fleet management

Název anglicky

Fleet management

Cíle práce

Cílem diplomové práce je popis moderních postupů ve správě vozového parku a návrh řešení na snížení nákladů na fleet ve firmě Schneider Electric CZ s.r.o.

Metodika

Základními použitými metodami v této práci je analýza a syntéza. Dále jsou techniky dotazníkové šetření, případová studie, Paretova analýza, či základy analýzy bodu zvratu.

Rámcová osnova: 1. Úvod. 2. Cíl práce a metodika. 3. Literární přehled. 4. Vlastní řešení. 5. Návrh řešení. 6. Závěr. 7. Seznam použité literatury.

Doporučený rozsah práce

60 – 70 stran

Klíčová slova

Fleet, GPS, management, náklady, optimalizace, vozidlo

Doporučené zdroje informací

ASVIN, G. "Fleet Telematics: Real-time management and planning of commercial vehicle operations"
Spain: Springer, 2008 ISBN 978-0-387-75104-7

Časopis IFLEET: Trend- Zvláštní vydání: Praha 4, 2014

DĚDINA, Jiří. Management a moderní organizování firmy. 1. vyd. Praha: Grada, 2007, 324 s. ISBN
978-80-247-2149-1.

DOSTÁL, Petr. Pokročilé metody manažerského rozhodování: konkrétní příklady využití metod v praxi.
1. vyd. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-247-1338-1.

ŠTŮSEK, Jaromír. Řízení provozu v logistických řetězcích: [120 otázek a odpovědí z praxe]. Vyd. 1. Praha:
C. H. Beck, 2007, xi, 227 s. C. H. Beck pro praxi. ISBN 978-80-7179-534-6.

VALOUCH, Petr. Leasing v praxi: praktický průvodce. 1. vyd. Praha: Grada, 2005, 114 s. ISBN
80-247-0745-4.

ZEIMPEKIS, V. Dynamic fleet management: concepts, systems, algorithms. 1. vyd. New York: Springer,
c2007, xi, 241 p. Operations research/computer science interface series, ORCS 38. ISBN
978-038-7717-210

Předběžný termín obhajoby

2015/06 (červen)

Vedoucí práce

doc. Ing. Jaromír Štůsek, CSc.

Elektronicky schváleno dne 15. 10. 2014

prof. Ing. Ivana Tichá, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 22. 10. 2014

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 17. 03. 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci s názvem "Fleet management" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 17. března 2015



Martin Dvořák

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu doc. Ing. Jaromíru Štůskovi, CSc. za vedení mé diplomové práce a také mé rodině za podporu při studiu.

Fleet management

Fleet management

Souhrn

Diplomová práce se zaměřuje na efektivní správu a vedení vozových parků. Teoretická část práce definuje základní pojmy související s fleet managementem a předkládá optimální návrh řešení pro správu vozových parků. Jsou zde zmíněny nejnovější trendy, jako je sledování celkových nákladů za fleet, návrhy na zefektivnění, jako je monitoring vozidel, a podrobně jsou rozebrány jednotlivé části správy vozového parku, od pořízení, financování, přes dopad na zaměstnance, až po vrácení vozu leasingové společnosti, včetně finálního vyúčtování. Toto řešení je aplikováno v teoretické části, kde je analyzován vozový park firmy Schneider Electric CZ, s.r.o. Na základě provedené analýzy jsou definovány nedostatky uvedeného vozového parku a vypočteny náklady, které může firma ušetřit v případě zavedení doporučených řešení.

Summary

This thesis focuses on the efficient administration and management of vehicle fleets. The theoretical part defines the basic concepts associated with fleetmanagementem and presents an optimal solutions for fleet management. There are mentioned the latest trends, such as tracking the total cost for fleet, proposals for streamlining such as vehicle monitoring, and are discussed in detail each part of fleet management, from acquisition and financing through the impact on employees, to return the car leasing company, including the final bill. This solution is applied in the theoretical part where the analyzed fleet of Schneider Electric CZ. On the basis of the analysis are defined defect in the fleet and calculated the costs that a company can save in the case of the introduction of the recommended solutions.

Klíčová slova: Fleet, GPS, management, náklady, optimalizace, vozidlo, TCO.

Keywords: Costs, fleet, GPS, management, optimalization, vehicle, TCO.

Obsah:

1. Úvod	3
2. Cíl práce a metodika	5
3. Teoretická východiska efektivního řízení a správy vozového parku	7
3.1. Vymezení základních pojmů	7
3.2. Základy fleet managementu	11
3.2.1. Plánování v pojetí fleet managementu	11
3.2.2. Organizování v pojetí fleet managementu	17
3.2.3. Koordinace v pojetí fleet managementu	31
3.2.4. Kontrola v pojetí fleet managementu	35
4. Vedení a správa vozového parku ve firmě Schneider Electric CZ s.r.o.	38
4.1. Představení firmy	38
4.2. Současný stav vozového parku ve firmě Schneider Electric	40
4.2.1. Plánování fleetu ve firmě Schneider Electric	40
4.2.2. Organizování fleetu ve firmě Schneider Electric	43
4.2.3. Koordinace fleetu ve firmě Schneider Electric	53
4.2.4. Kontrola fleetu ve firmě Schneider Electric	54
5. Doporučení	58
6. Závěr	71
7. Seznam použité literatury:	73
Knižní publikace	73
Odborná publikace	73
Internetové zdroje	74
8. Přílohy	76
Příloha 1: Seznam zkratk	76
Příloha 2: Seznam obrázků	76
Příloha 3: Seznam grafů	76
Příloha 4: Seznam tabulek	77
Příloha 5: Textové přílohy	77

1. Úvod

“Dva důležité momenty ve vývoji člověka: když se postaví na vlastní nohy a když se posadí do vlastního vozu.”¹

Struktura a stáří provozovaných vozů v České republice jsou v dnešní době důležitým tématem. Průměrné stáří všech u nás registrovaných automobilů činí zhruba 14 let, což škodí životnímu prostředí a představuje také obrovské bezpečnostní riziko. Administrativní náprava tohoto faktu je nemožná, můžeme pouze očekávat, že s rostoucí ekonomickou úrovní naší země dojde také k celkovému omlazení vozového parku. Zcela jiná situace panuje v oblasti firemních autoparků, kde činí průměrné stáří vozů méně než pět let. Firemní automobily ovšem představují jen asi 20 % všech automobilů registrovaných v ČR.

Většina firem nejen v ČR potřebuje dopravovat své zboží či pracovníky poskytující služby na různé vzdálenosti a využívá k tomu firemní vozový park.

Je třeba si uvědomit, že pořízení a provozování vozového parku není jen vstupní náklad, ale i náklad průběžný po celou dobu životního cyklu automobilů ve firmě a rovněž tak je třeba se po jisté době opotřebovaných vozů zbavit. Proto nelze nahlížet na ekonomickou stránku věci jen při pořizování nových vozů, ale i na náklady spojované s jejich provozem (což není jen spotřeba, ale i nutnost oprav a údržby - proto jsou tak ceněny vozy s vysokou spolehlivostí) a na případné náklady spojené s jejich prodejem, resp. vyšší výnosu z tohoto prodeje. Zkušenosti ukazují, že orientace na jednu izolovanou stránku věci znamená podcenění a zvýšení nákladů u dalších položek, a takové rozhodování je v důsledku nesprávné. Rovněž se často zapomíná na fakt, že vozový park firmu reprezentuje.

Náhled na fleet management a jeho význam se mohou lišit podle vztahu k firmě a vymezeným rolím. V zásadě lze vymezit tři kategorie pozic s rozhodovací kompetencí, jejichž preference se mohou různit: první z nich jsou vlastníci firmy, druhou jsou top manažeři firmy a třetí pak vlastní fleet manager. V ideálním případě se jejich zájmy a motivace prolínají, přesto však některé zájmy a preference mohou být pouze dílčí. V každém případě způsob zvládnutí fleet managementu významně ovlivňuje několik

¹ KULICH. “*Citáty*” [on-line]. Citáty » Stroje, 2014. (HTML). [cit. 2014-07-23].

oblastí, které jsou předmětem zájmu všech výše uvedených skupin: kvalita péče o zákazníka, image firmy, konkurenční pozice firmy, ziskovost firmy, produktivita zaměstnanců a bezpečnost zaměstnanců.²

Fleet Management je tedy důležitý z pohledu interní efektivity a profitability firmy, konkurenceschopnosti, produktivity, bezpečnosti zaměstnanců a garance služeb zákazníkům.

² MUŽÍK, R. *Proč je fleet management důležitý*. [on-line]. (HTML). [cit. 2014-11-10].

2. Cíl práce a metodika

Hlavním cílem diplomové práce je vytvořit model manuálu pro začínajícího fleet managera tak, aby byl schopen vést efektivně vozový park dané společnosti. To v praxi znamená navrhnout postup, jak v oblasti fleetu řešit jednotlivé kroky – výběr vozu, jeho pořízení, financování, smluvní podmínky, monitoring vozů, tvorba interních směrnic až po ukončení nájemních vztahů a konečného vyúčtování.

Sekundárním cílem je navrhnout úsporná řešení v konkrétní firmě, kterou je Schneider Electric CZ s.r.o., jejíž data jsou použita v této diplomové práci.

Metodiku pro zpracování diplomové práce je možno znázornit níže uvedenými kroky:

1. Vymezení výzkumného problému a volba tématu diplomové práce.
2. Formulace cíle a zpracování metodiky diplomové práce.
3. Shromáždění relevantních dat a jejich studium včetně literární rešerše.
4. Analýza a syntéza shromážděných dat.
5. Tvorba modelu manuálu „Správa vozového parku“ pro fleet managera
6. Aplikace modelu manuálu u konkrétní společnosti.
7. Formulace závěru.

Základními použitými metodami je metoda deskripce a komparace s následnou aplikací do případové studie. Další použitou metodou je analýza a syntéza dat určité společnosti.

Metoda deskripce, jinak zvaná popisná metoda, slouží k popisu jevu, objektu či situace. Tato metoda je využita především v teoretické části práce.³

Na základě literární rešerše jsou zpracována teoretická východiska, která popisují jednotlivé pojmy fleet managementu a dále je zpracován model návodu na efektivní správu a vedení vozového parku. Model návodu na správu je tvořen jednotlivými funkcemi managementu, které vedou ke splnění firemních cílů.

³ Lorenc.info. *Závěrečné práce – metodika*. [online]. 2013 [cit. 2015-08-02]. Dostupné z: <http://lorenc.info/zaverecne-prace/metodika.htm>

Komparace je metodou srovnávací, přičemž je možné srovnávat chování jednoho nebo více subjektů v různých podmínkách nebo chování různých subjektů ve stejných podmínkách.⁴

Metoda komparace je použita převážně v praktické části diplomové práce.

Analýza je proces reálného nebo myšlenkového rozkladu zkoumaného objektu na dílčí části, které se následně stávají předmětem dalšího zkoumání. Jde o rozbor vlastností, vztahů, faktů postupující od celku k částem.

Syntéza je myšlenkové spojení poznatků získaných analytickými metodami v celek. Syntéza je základem pro pochopení vzájemné souvislosti jevů.⁵

Analýza a syntéza dat vozového parku nadnárodní firmy Schneider Electric CZ s.r.o. je provedena v praktické části diplomové práce. Tato analýza je tvořena z bodů uvedených v literární rešerši.

Pro zhodnocení výsledků analýzy je opět použita metoda deskripce a komparace. Výsledkem je grafické znázornění v podobě grafů a tabulek. Účelem je ukázat, že efektivní správa a vedení vozového parku může přinést firmě nemalé finanční úspory.

V diplomové práci jsou použity dva typy dat, primární a sekundární data. Primární data pro zhodnocení vozového parku ve firmě Schneider Electric CZ s.r.o. jsou použita z výročních zpráv a interních zdrojů firmy. Sekundární data a další informace jsou čerpány především z odborné literatury a časopisů.

Záměrem diplomové práce je vytvoření modelu manuálu pro začínající fleet managery. Práce je určena také pro laickou veřejnost zabývající se touto problematikou.

⁴ Lorenc.info. *Závěrečné práce – metodika*. [online]. 2013 [cit. 2015-08-02]. Dostupné z: <http://lorenc.info/zaverecne-prace/metodika.htm>

⁵ Lorenc.info. *Závěrečné práce – metodika*. [online]. 2013 [cit. 2015-08-02]. Dostupné z: <http://lorenc.info/zaverecne-prace/metodika.htm>

3. Teoretická východiska efektivního řízení a správy vozového parku

Teoretická část fleet managementu si bere za cíl rozbor jednotlivých pojmů fleet managementu a popisuje současný vývoj v této oblasti s důrazem na nové trendy a maximální efektivitu.

3.1. Vymezení základních pojmů

Management

Slovo management je anglického původu a sloveso manage znamená řídit, vést, ovládat, tzn., že pod slovem management si můžeme představit řízení, vedení, správu. Nejčastěji se managementem označuje:

- Vrcholové vedení – top management.
- Způsob vedení lidí – činnost, při které manažer nerealizuje úkoly sám, ale prostřednictvím svých podřízených.
- Odborná disciplína – soubor přístupů a metod k dosažení cílů organizace.

Management se často používá v souvislosti s řízením funkcionálních oblastí podniku nebo s řízením některých specifických funkcí vykonávaných převážně vedoucími pracovníky, jako je například fleet management.

V managementu existuje velká nejednotnost nejen ve vymezení vlastního pojmu, ale i v terminologii a v teoretických přístupech. Nejrozšířenější definice managementu jsou:

- Management je proces tvorby a udržování prostředí, ve kterém jednotlivci pracují společně ve skupinách a účinně dosahují vybraných cílů (Koontz).
- Management je dosahování cílů organizace prostřednictvím práce jiných (American Management Association).

Z uvedených definic vyplývá společný rys – cíl, kterého má být managementem dosaženo.⁶

⁶ ZUZÁK, R., *Management pro obor podnikání a administrativa*, s. 3

Fleet

Fleet je anglické slovo, které v překladu znamená „flotila“. Flotila se používá nejenom v námořní dopravě, ale také v letecké i pozemní dopravě. Flotilu tedy můžeme definovat jako skupinu prostředků určených k přepravě zboží nebo osob.

Fleet management

Základní definicí fleet managementu je oblast řízení a správy vozového parku. Fleet management je pro firmu náklad. Je tedy třeba vhodně zvážit velikost vynaložených nákladů a stanovit si očekávaný užitek pro firmu. Klíčovou rolí fleet managementu je zabezpečit mobilitu zaměstnanců v dostatečném, přijatelném a potřebném rozsahu a kvalitě, za jasně daných předvíitelných nákladů.

Funkce fleet managementu

Funkce fleet managementu se shodují s manažerskými funkcemi, které definoval v roce 1913 H. Fayol:

- Plánování – stanovení budoucích cílů a postupů, jak cílů dosáhnout.
- Organizování – zabezpečení hmotných a lidských zdrojů.
- Koordinování – sladování činností pracovníků.
- Příkazování – přidělení úkolů podřízeným pracovníkům.
- Kontrola – ověření souladu plánů a skutečností a přijetí závěrů ⁷.

Cíle fleet managementu

Cíle fleet managementu jsou individuální dle typu a velikosti firmy. Základní dělení cílů je následující:

Strategické cíle

- definování flotilových potřeb firmy,
- pořízení vozového parku,
- nastavení podmínek s dodavateli,
- návrhy a realizace úsporných opatření,
- spolupráce s ostatními odděleními (např. personální oddělení),
- jednání s dodavateli.

⁷ DOSTÁL, P., *Pokročilé metody manažerského rozhodování*, s. 14

Operativní cíle

- objednávání vozidel,
- kontrola vyjednaných podmínek,
- kontrola účinnosti úsporných opatření,
- monitoring trhu v oblasti vozů i fleetových služeb,
- kontrola ukazatelů - ujetých kilometrů, pojistných událostí, průměrné spotřeby,
- předávání a přebírání vozidel,
- kontrola úrovně opotřebení vozidel při vrácení leasingové společnosti,
- kontrola faktur,
- reporting,
- zajištění náhradních vozů,
- likvidace pojistných událostí.

Fleet manager

V českých společnostech se termín fleet manager ustálil pro popis činností člověka, který má na starost vozový park. Fleet manager je tedy osoba odpovědná za správu a vedení vozového parku v dané společnosti. Člověk na této pozici musí být orientován v praktických oblastech automobilového provozu a techniky. Také musí sledovat řadu dalších věcí, jako je například školení řidičů, kvalita poskytovaných služeb dodavatelů včetně kontroly fakturace. Správná skladba a efektivní vedení vozového parku má pozitivní vliv na finanční situaci podniku.

Z hlediska svého postavení v hierarchii organizace se očekává od fleet managera, že se bude chovat očekávaným způsobem. H. Mintzberger na základě svých analýz identifikoval tři kategorie manažerských rolí, které by měly být přítomny u každého managera:

- interpersonální role – manager je představitelem organizace a spojovacím článkem zprostředkujícím předávání informací mezi organizací a vnějšími subjekty. Pro fleet managera je tato role nejvíce patrná v komunikaci mezi organizací, kterou zastupuje, a dodavatelem (dodavatel operativního leasingu, dodavatelé pohonných hmot, servisu a další);

- informační role – manager je příjemcem informací, šířitelem a mluvčím organizace;
- rozhodovací role – manager musí řešit řadu problémů, alokovat disponibilní zdroje a zároveň sdělovat své rozhodnutí a kontrolovat podřízené. Tato vlastnost je u fleet managera klíčová, jelikož podstatně ovlivňuje celkovou výši investovaných nákladů.⁸

⁸ ZUZÁK, R., *Management pro obor podnikání a administrativa*, s. 8

3.2. Základní funkce fleet managementu

Pro maximální efektivitu řízení a správy vozového parku se musí vycházet ze základních funkcí managementu. K těmto funkcím jsou přiřazeny jednotlivé činnosti, které fleet manager zařizuje.

3.2.1. Plánování v pojetí fleet managementu

Plánování v pojetí fleet managementu znamená správné rozvržení cílů s ohledem na efektivní čerpání zdrojů společnosti.

Základní parametry

stanovení budoucích cílů:

- zajištění dopravy osob a materiálu dle firemních potřeb,
- optimální objem investovaných finančních prostředků,
- efektivita provozu,
- snížení provozních nákladů,
- přehled o služebních jízdách zaměstnanců,

metody, jak těchto cílů dosáhnout:

- sledování celkových nákladů na provoz jednotlivých vozidel,

rizika:

- podíl operativního leasingu na financování,
- nedostatek znalostí a zkušeností,
- tvorba leasingových smluv,
- absence výpočtu TCO.

Stanovení budoucích cílů

Cíle v oblasti fleet managementu se mohou lišit v závislosti na typu firmy. Obecně můžeme říci, že cílem fleet managementu je soubor činností vedoucích ke snižování nákladů na provoz firemních vozidel při dodržení vnitrofiremních předpisů, zajištění provozuschopnosti, bezpečnosti zaměstnanců a udržení spokojenosti jejich uživatelů. Primární cíl je u všech společností stejný – je to zajištění dopravy osob a materiálu.

Priority u ostatních cílů se mění s filozofií každé společnosti.

Metody k dosažení cílů

Většina firem se snaží dosáhnout úspor a převážně se vydává cestou krátkodobého a okamžitého efektu, což může být v konečném důsledku dražší řešení. Chybou firem je orientace pouze na některou z položek vstupů či výstupů. Posuzovat by se mělo v celkových souvislostech a ne pouze izolovaně. Převažuje snaha o nákup levných vozů a tento nákup zajistit levným financováním. Klíčovým pojmem v oblasti fleet managementu jsou **celkové náklady na vlastnictví vozu**, také často používané pod anglickým pojmem Total Costs of Ownership – TCO. Tento přístup znamená výběr nikoli podle aktuálně nejvýhodnější ceny, ale podle nejvýhodnější souhrnné ceny všech položek po celou dobu užívání vozidla.⁹

Obrázek 1: Skladba TCO



Zdroj: data použita z TCO Sourcing & Consulting.

Nejčastěji do TCO řadíme tyto položky:

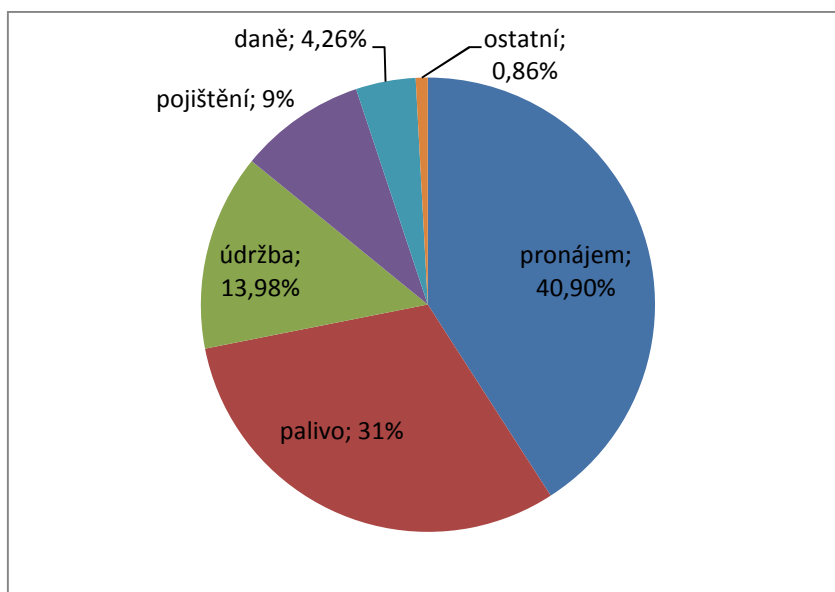
- Nákupní cenu vozu.
- Náklady na financování související s pořízením vozu.
- Náklady na pojištění.
- Náklady na palivo.
- Náklady na pneumatiky.
- Náklady na mimozáruční opravy.
- Náklady na odstranění následků zaviněných dopravních nehod (tzv. spoluúčast).
- Náklady na výcvik a trénink řidičů.

⁹ PLOS, R. *FLEET* 1/2011, s. 29

- Administrativní náklady.
- Silniční daň.
- Další náklady.

TCO tedy znamená veškeré náklady spojené s pořízením či nájmem vozu.

Graf 1: Skladba TCO (v %)

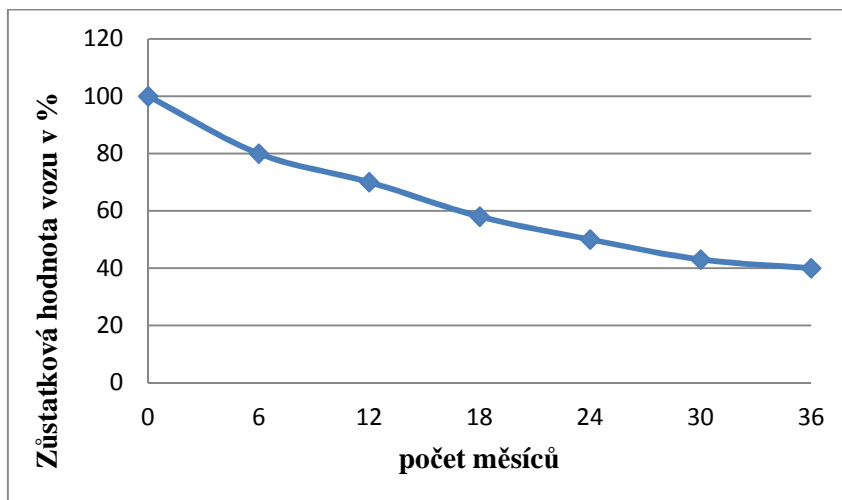


Zdroj: vlastní zpracování dle dat ze Sdružení automobilového průmyslu; <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>

Dle značky, modelu a režimu využívání vozidla představuje 30-50 % TCO náklady na palivo a 30-50 % TCO je ztráta zůstatkové hodnoty vozu, viz Graf 1. Téměř z jedné poloviny lze TCO ovlivnit výběrem správného vozu a to například takového, který má nejnižší propad ceny na trhu ojetých vozidel. O tom, jak se vyvíjejí zůstatkové ceny vozů konkrétních značek, si lze udělat představu jednoduchým srovnáním cen v autobazarech. Autobazary jsou převážně zákazníci leasingových společností, které vykupují ojeté vozy z operativních leasingů a dále je nabízejí konečným spotřebitelům. Zájmem firmy je vybrat a pořídit takový vůz, jehož zůstatková cena se pohybuje nad průměrnou křivkou zůstatkové ceny, viz Graf 2.

Snížením nákladů na palivo o 10 % a snížením ztráty na zůstatkové hodnotě vozu o 20 % lze dosáhnout okamžité úspory na TCO v řádu 9-15 %. Toto jsou základní kroky, jak zvýšit efektivitu vynaložených financí do vozového parku.¹⁰

Graf 2: Průměrný vývoj zůstatkové ceny vozu



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z Kurzy.cz;

<http://www.kurzy.cz/zpravy/365076-co-je-operativni-leasing-a-jake-jsou-jeho-vyhody/>.

Rizika

Jelikož je operativní leasing fenoménem ve fleet managementu a jeho podíl v České republice nadále dynamicky roste, je důležité umět správně vyhodnotit nabídku, kterou firma od leasingové společnosti dostane.

Podíl operativního leasingu na financování firemních flotil překročil v roce 2009 poprvé hranici 20 %, a tím se celý trh posunul do další fáze vývoje. Z toho vyplývají dvě zásadní fakta: trh není zdaleka nasycen a úroveň konkurenčního boje je zatím nízká. Sice na českém trhu působí 15 firem nabízejících operativní leasing, ale jen čtyři z nich, ty největší, mají podíl přes 50 % trhu. Další skutečností je, že trh operativního leasingu je mladý a stejně mladá je i zkušenost s využitím od potenciálních zákazníků. Proto může dojít v průběhu či při ukončení nájemního vztahu k nepříjemným překvapením, které mají negativní finanční dopad na zákazníka.

¹⁰ PLOS, R., *FLEET 1/2011*, s. 31

Nejčastější chyby, kterých se čeští fleet manažeři dopouštějí, vyplývají zejména z nedostatečných znalostí a zkušeností. V takových případech dochází k dohodě na kontraktu, který může být neúplný nebo jednostranně výhodný pro leasingovou společnost.

Nejčastější chybou při rozhodování o volbě leasingové společnosti je posuzování jednotlivých položek splátek, aniž by bylo sjednoceno jejich vymezení, neboli aniž by byl naceněn stejný rozsah dané služby nebo nákupu. Z toho plynou velká finanční rizika v podobě dodatečných fakturací v průběhu užívání vozu. V extrémních případech mohou vzniknout vysoké finanční náklady, například při zavinění nehody, kdy pojistná částka nepokrývá plnou výši škody.

Dalšími oblastmi, které je nutné dohodnout předem smluvně, jsou podmínky a parametry vyhodnocování nadměrného opotřebení a rekalkulací plynoucích z vyššího nájezdu vozidel. Protože některé skutečnosti není možné 100% zafixovat, lze požádat o reference jiné zákazníky, kteří mohou upřesnit, jak leasingová společnost přistupuje k neobvyklým událostem a jestli nehrozí další vícenáklady.¹¹

Proto je důležité znát správný výpočet TCO v závislosti na formě financování, viz Tabulka 1.

Tabulka 1: Výpočet TCO v závislosti na rozdílné formě financování

forma financování vozu	výpočet TCO
vlastní finanční prostředky	$TCO = \text{nákupní cena} + \text{náklady na palivo} + \text{servis} + \text{pojištění} + \text{ostatní položky související s provozem vozu} - \text{cena vozu dosažená při odprodeji}$
finanční leasing	$TCO = \text{nákupní cena} + \text{náklady na palivo} + \text{servis} + \text{pojištění} + \text{ostatní položky související s provozem vozu} - \text{cena vozu dosažená při odprodeji}$
úvěr	$TCO = \text{nákupní cena} + \text{náklady na palivo} + \text{servis} + \text{pojištění} + \text{ostatní položky související s provozem vozu} - \text{cena vozu dosažená při odprodeji} + \text{náklady na úvěr (úrok)}$
operativní leasing	$TCO = \text{souhrn všech měsíčních splátek} + \text{náklady na palivo} - \text{přeplatky (např. nevyčerpané km)} + \text{doplatky za nadměrné opotřebení vozu}$

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z FLEET 1/2011

¹¹ BUSTA, M., *BusinessCar – únor 2014*, s. 34

Tabulka 2 ukazuje další položky, které mohou ovlivnit až 24 % celkových TCO. Tyto položky by se neměly ztratit ze zřetele, jelikož rozptyl nabízených cen je vskutku veliký.

V průměru zaujímají všechny položky bez pohonných hmot 70 % TCO. Z toho je tedy téměř jedna třetina ovlivněna položkami kalkulace s takto výrazným rozpětím. V konkrétním přepočtu na výši splátky to pak může znamenat dodatečnou fakturaci od leasingové společnosti, která odpovídá při přepočtu do splátky až 20 % původně nabídnuté výše splátky.

Tabulka 2: Položky kalkulace a jejich cenový rozdíl v nabídkách leasingových společností

Položka kalkulace	Rozdíl mezi nejlevnější a nejdražší nabídkou	Podíl položky na TCO	Důvody rozdílných cen
Povinné ručení	350 %	2 %	rozdílná maximální výše plnění
Pojištění	300 %	6 %	rozsah pojištění (skla, zavazadla, atd.)
Asistenční služba	300 %	1 %	rozdílný rozsah služby
Servisní náklady	300 %	9 %	rozdílný rozsah servisních prací
Pneumatiky	400 %	5 %	rozdílné počty sad pneumatik
Náhradní vozidlo	350 %	1 %	rozdílný nárok na náhradní vůz

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z BusinessCar – únor 2014

Lze využít externích poradců, kteří se na tuto oblast specializují, a kteří mohou vyčíslit významné úspory. Konzultant detailně zanalyzuje veškeré náklady spojené s provozem fleetu a hledá na základě znalostí interní rezervy v provozu a správě vozů. Řešením může být náhrada vozů, které vykazují lepší parametry v oblasti zůstatkové ceny nebo spotřeby, pomůže zavést car policy a měření výkonnosti fleetu.

Operativní leasing je rozšířený nástroj k zajištění mobility bez starostí, pouze v případě, že je s dodavatelem uzavřena kvalitní smlouva a obchod je dohodnut na pevnějších základech, než je cena na první pohled. Čím více pozornosti je věnováno vyhodnocování nabídek, tím méně nepříjemných překvapení je shledáno na konci.¹²

¹² BUSTA, M., *BusinessCar – únor 2014*, s. 34

3.2.2. Organizování v pojetí fleet managementu

Podle E. Daleyho je organizování činnost, která vede k uspořádání prvků a vztahů mezi nimi. Vede také k zavedení určitého řádu v organizovaném objektu. Pod tímto pojmem lze chápat jak organizační struktury útvárové, tak procesní. Dále sem patří organizační nástroje a funkce, které organizování činí efektivnější. Výkonnost podniku je ovlivněna způsobem organizování, ale i chováním organizovaných skupin a jednotlivců.¹³

Organizování v pojetí fleet managementu znamená nastavení funkční organizační struktury, přidělení potřebných pravomocí a k nim adekvátních odpovědností fleet managerovi a zabezpečení finančních zdrojů. Výsledkem je dosažení maximální efektivity zdrojů.

Základní parametry

zabezpečení zdrojů (lidských, finančních):

- lidské zdroje: funkční organizační struktura;
- finanční zdroje: finanční leasing, operativní leasing, úvěr, nákup za hotové;

uspořádání prvků a vztahů:

- dosažení maximální efektivity zdrojů.

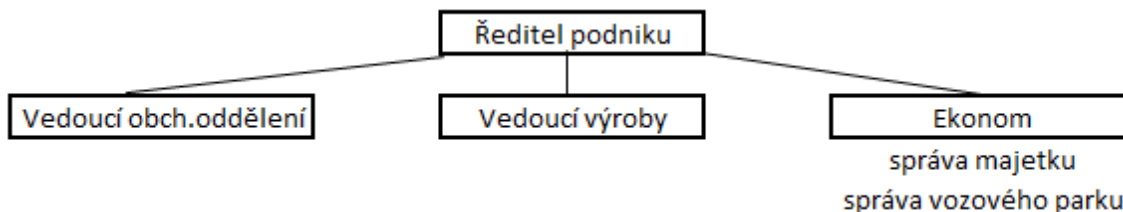
Nastavení funkční organizační struktury podniku pro správu vozového parku je pro každý typ společnosti rozdílný. Je důležité rozlišovat, jestli se firma zabývá přepravou materiálu (zboží) nebo pouze osob, kolik vozidel spravuje, a zdali jsou tyto vozy v majetku společnosti nebo jsou financovány přes leasing a tudíž i majetkem leasingových společností.

Nadnárodní firmy zpravidla neřeší přepravu materiálu (tato služba bývá outsorcována) a využívají k financování vozů operativního leasingu. Většinou je správa vozového parku zařazena do finančního oddělení z důvodu kontroly nákladů a z důvodu návaznosti na další oddělení jako je například účtárna.

V některých případech je správa řízena personálním oddělením, jelikož vůz může být benefitem pro zaměstnance, a firma chce mít přehled o přidělených vozech. Tento model se postupně opouští, protože se zjistilo, že postupně rostou náklady za vozový park. Cílem personálního oddělení je totiž získávat a udržet kvalitní zaměstnance. Náklady jsou až na druhém místě.

¹³ DĚDINA, J., *Management a moderní organizování firmy*, s. 16

Obrázek 2: Doporučená liniová organizační struktura pro firmu s vozovým parkem do 30 vozů



Zdroj: vlastní zpracování

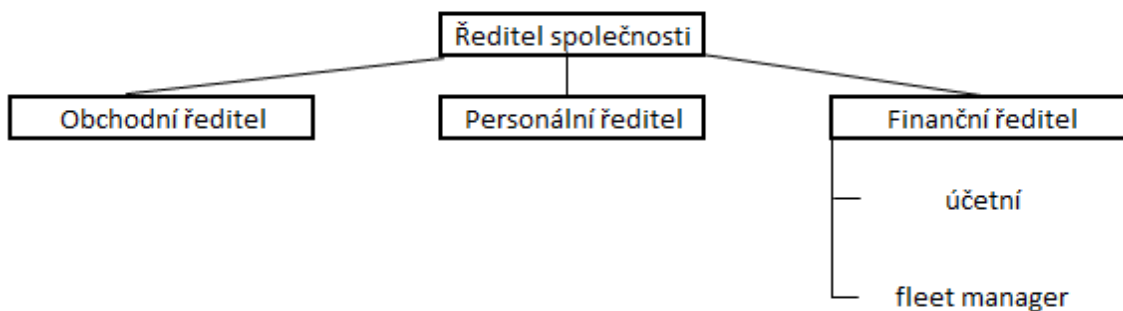
Liniová organizační struktura má vertikální charakter a vytváří základní vazby, které jsou reprezentovány příkazy ze shora dolů a zpětnou odpovědností.

Tato struktura je vhodná pro malé podniky do 50 zaměstnanců s malým vozovým parkem – do 30 vozů. Správa vozového parku je řízena finančním oddělením, které je tvořeno několika pracovníky, z nichž má jeden na starosti správu vozového parku a komunikuje přímo s vedoucím finančního oddělení.

Výhody organizační struktury s vozovým parkem do 30 vozů, viz Obrázek 2:

- Seskupení obdobných činností pro efektivní vykonávání.
- Pružnost v jednání.
- Centralizace rozhodování.
- Vyšší schopnost inovací.

Obrázek 3: Doporučená funkcionální organizační struktura pro firmy s vozovým parkem od 30 do 100 vozů



Zdroj: vlastní zpracování

S růstem organizace vzniká problém zvládnutí jejího řízení. Vyřešením problému je slučování pracovníků podle určitého kritéria, např. druh prováděných činností, kvalifikace pracovníků. Pracovníci jsou zastřešeni odborným managerem, který je přímo podřízen vedoucímu organizace. To umožňuje odborným managerům zvládnout podřízené pracovníky jak po stránce koordinační, tak po stránce odborné.¹⁴

V případě vozového parku od 30 do 100 vozů může oddělení pro správu vozového parku být řízeno jednou osobou, která může mít ještě další úkoly jako např. správu majetku firmy – budovy, infrastrukturu a další.

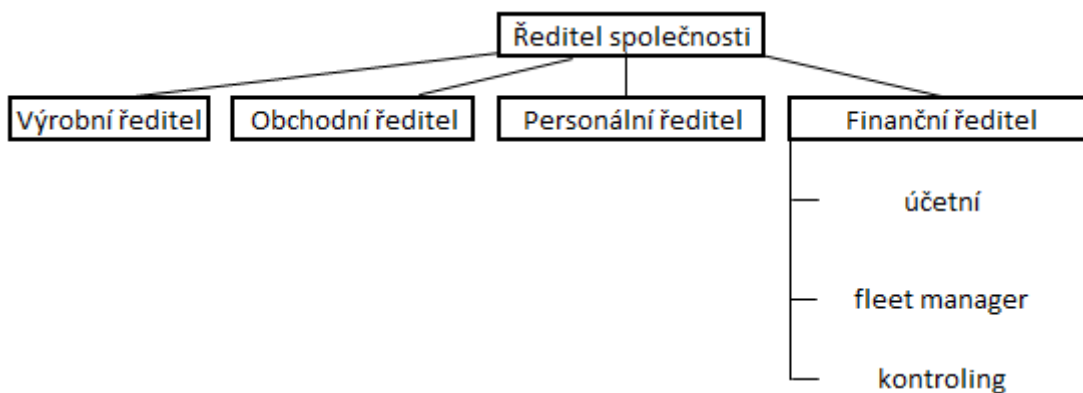
Výhody funkcionální organizační struktury s vozovým parkem od 30 do 100 vozů, viz Obrázek 3:

- Koordinace a výměna informací.
- Seskupení obdobných činností.
- Zajištění odbornosti.
- Možnost rychle reagovat na vzniklé problémy.

Nevýhody funkcionální organizační struktury s vozovým parkem od 30 do 100 vozů, viz Obrázek 3:

- Centralizace rozhodování.

Obrázek 4: Doporučená funkcionální organizační struktura pro firmy s vozovým parkem nad 100 vozů



Zdroj: vlastní zpracování

¹⁴ ZUZÁK, R., *Management pro obor podnikání a administrativa*, s. 54

Organizační struktura pro firmy s vozovým parkem nad 100 vozů je podobná jako organizační struktura do 100 vozů. Nicméně v tomto případě je oddělení pro správu vozového parku složeno z několika zaměstnanců, přičemž každý má svůj specifický úkol. Je důležité zajistit zastupitelnost a dbát na vysokou odbornost jednotlivých pracovníků.

Výhody funkcionální organizační struktury s vozovým parkem nad 100 vozů, viz Obrázek 4:

- Vysoká odbornost.
- Rychlá reakce na vzniklé problémy.

Nevýhody funkcionální organizační struktury s vozovým parkem nad 100 vozů, viz Obrázek 4:

- Nedostatky v koordinaci činnosti.
- Nižší schopnost inovací.
- Malá pružnost v jednání.¹⁵

Další částí organizování je zajištění dostupnosti vozů. Náklady na nákup vozového parku jsou pro firmy často významnou finanční investicí. Manažeři firem se mohou rozhodnout mezi různými způsoby financování a tím optimalizovat dopad investice na tok peněžních prostředků společnosti. Při rozhodování záleží na celé řadě okolností, od samotné finanční situace společnosti, až po způsob správy vozového parku. Je nutné se rozhodnout, co lze za dané prostředky pořídit a jaké bude využito. Optimální forma financování snižuje celkovou finanční zátěž celého procesu správy vozového parku.

Pořízení automobilu z vlastních finančních prostředků společnosti nebývá příliš časté. Většina komerčních společností volí formu financování pomocí úvěru nebo leasingu. Hodnocení způsobu financování se může významně lišit u začínající malé firmy v porovnání se silnou nadnárodní společností.¹⁶

¹⁵ ZUZÁK, R., *Management pro obor podnikání a administrativa*, s. 55

¹⁶ PLOS, R., *FLEET 6/2010*, s. 35

Pořízení vozů za vlastní finanční prostředky

Společnosti pořizující vozidla za vlastní finanční prostředky se stávají jejich okamžitým vlastníkem, což vede k flexibilitě při používání a případnému přizpůsobení velikosti vozového parku. Oproti dalším variantám odpadají náklady v podobě leasingových či úvěrových splátek, nicméně jsou vyváženy jednorázovým nákladem společnosti vynaloženým na pořízení vozového parku. Tento náklad zatěžuje tok peněžních prostředků společnosti.

Toto financování přináší navíc jistou míru rizikovosti. Vlastníci vozového parku těžko budou předpokládat náklady na provoz vozového parku v budoucnu, náklady na servis a také vyšší zůstatkové hodnoty při odprodeji vozidel. Problémem je, že buď nemají potřebná data, nebo se vůbec nezajímají o výši TCO.

Tabulka 3: Základní přehled výhod a nevýhod při nákupu za vlastní finanční prostředky

Nákup za vlastní finanční prostředky	
výhody	nevýhody
nedochází k zadlužení společnosti	vysoký jednorázový výdaj
vozidlo může být kdykoliv prodáno bez souhlasu třetí strany	nutnost zařídit provoz vozu vlastními prostředky nebo najatou firmou
ušetření úroků a poplatků spojených s nákupem u leasingové nebo úvěrové společnosti	společnost přijde o možnost investovat do jiných oborů své činnosti, např. rozšíření výroby, modernizace linky, atd.
odpadá jednání s třetí stranou při haváriích nebo odcizení vozu	riziko pozáručních problémů a jejich oprav
	daňové náklady se projevují v průběhu pěti let
	zatížení toků peněžních prostředků společnosti

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z Flotila, číslo 6 – 2013

Vozidla jsou vykazována vlastníkem jako dlouhodobý hmotný majetek a jsou odepisována jak účetně, tak daňově. Vlastník si jednorázově vynaložený náklad na pořízení osobních automobilů odepíše do nákladů prostřednictvím daňových odpisů

v průběhu pěti let. Díky novele zákona o dani z přidané hodnoty, která v roce 2009 skoncovala s nesystematickou úpravou omezení odpočtu DPH, lze uplatnit nárok na odpočet DPH u nakoupených osobních automobilů používaných pro podnikatelské účely.¹⁷

Úvěr

U úvěru se společnost stává, podobně jako při nákupu za vlastní finanční prostředky, vlastníkem vozů. Společnost tak splácí v rámci měsíčních splátek jistinu úvěru a úroky. Jelikož bývají měsíční splátky stejně vysoké, společnost zná náklady financování dopředu a může optimalizovat svůj tok peněžních prostředků. Do měsíčních splátek je možné rozložit i povinné a havarijní pojištění. Na rozdíl od leasingu nepotřebuje provozovatel souhlas při provádění úprav na vozidlech.

Avšak i pořízení vozového parku na úvěr s sebou nese negativní dopady pro společnost. Stejně jako při nákupu za vlastní finanční prostředky nese firma riziko za nepředvídatelné náklady na servis a riziko výše zůstatkové hodnoty. S pořízením na úvěr firma musí často uhradit dodatečné náklady za poplatky za vyřízení úvěrové smlouvy.

Tabulka 4: Základní přehled výhod a nevýhod při nákupu na úvěr

Nákup na úvěr	
výhody	nevýhody
přímý vlastník vozu	dochází k zadlužení společnosti
společnost může investovat do jiných oborů své činnosti, např. rozšíření výroby, modernizace linky, atd.	vozidlo nemůže být kdykoliv prodáno bez souhlasu třetí strany
možnost plánování a optimalizace toků peněžních prostředků společnosti	platba úroků a poplatků spojených s nákupem u úvěrové společnosti
odpadá jednání s třetí stranou při haváriích nebo odcizení vozu	nutnost zařídit provoz vozu vlastními prostředky nebo najatou firmou
	riziko pozáručních problémů a jejich oprav
	daňové náklady se projeví v průběhu pěti let

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z Flotila, číslo 6 – 2013

¹⁷ PLOS, R., *FLEET 6/2010*, s. 35

Z účetního a daňového hlediska je situace u pořízení na úvěr obdobná nákupu za vlastní finanční prostředky. Vozidla jsou vykazována vlastníkem jako dlouhodobý majetek a jsou účetně i daňově odepisována. Společnost si může za splnění určitých podmínek uplatnit zaplacené úroky z úvěru jako daňově uznatelný náklad (jako daňově uznatelný náklad nelze uplatnit v případě, že úvěr pochází od spojené osoby).

V případě použití úvěru na pořízení vozidel má společnost nárok na vrácení DPH z kupní ceny vozidla za stejných podmínek jako u nákupu za vlastní finanční prostředky (podmínka – použití vozu pro podnikatelskou činnost za účelem dosažení, zajištění a udržení příjmů). Poskytování úvěru se z pohledu DPH řadí mezi finanční činnosti, které jsou od DPH osvobozeny. Z tohoto důvodu i hrazené úroky jsou osvobozeny od DPH.¹⁸

Finanční leasing

Česká leasingová a finanční asociace definuje finanční leasing jako smlouvu, podle níž jedna strana s podnikatelským záměrem a za úplatu poskytne druhé straně jím vybraný předmět do užívání za účelem dlouhodobého užívání předmětu leasingu s přenosem rozhodující části nebo i všech rizik a užitků spojených s vlastnictvím předmětu leasingu na nájemce a s právem či povinností převodu vlastnictví předmětu leasingu na nájemce za cenu obvykle podstatně nižší než tržní nebo s právem uzavření další leasingové smlouvy za podstatně výhodnějších podmínek.¹⁹

Finanční leasing je založen na dlouhodobém pronájmu předmětu leasingu upraveném příslušnou smlouvou mezi pronajímatelem a nájemcem. Součástí smlouvy je stanovené předkupní právo nájemce po řádném ukončení leasingové smlouvy. Díky tomuto finančnímu produktu si mohou společnosti a podnikatelé snáze pořídit nákladní automobily, návěsy a přívěsy, tahače, autobusy, vysokozdvížné vozíky a jinou manipulační nebo zemědělskou techniku, a to nejen novou, ale i zánovní. Nezřídka se finančním leasingem financuje pořízení strojního a výrobního zařízení nebo i nemovitostí.

Proto, aby bylo možno spočítat měsíční splátku finančního leasingu, je potřeba znát následující údaje:

- Pořizovací cena předmětu.
- Výše zálohy na předmět leasingu neboli akontace.
- Doba leasingu.

¹⁸ PLOS, R., *FLEET 6/2010*, s. 36

¹⁹ VALOUCH, P., *Leasing v praxi: praktický průvodce*, s. 9

- Zůstatková cena při skončení leasingu.
- Úroková sazba.

Pro výpočet anuitní splátky platí tento vzorec:

$$S = \frac{V \cdot i \cdot \frac{t}{360}}{1 - \left(1 + i \cdot \frac{t}{360}\right)^{-m}}$$

Přitom

S je výše pravidelné anuitní splátky,

V je výše úvěru,

t je počet dní úrokovacího období,

i je úroková míra,

m je počet úrokovacích období.

Příklad:

Vstupní data

Celková pořizovací cena vozu:	400 000 Kč
Výše akontace v %:	25%
Výše akontace v Kč:	100 000 Kč
Doba leasingu v měsících:	36
Zůstatková cena při skončení leasingu:	1 000 Kč
Roční úroková sazba:	10%

Výpočet:

$$V = 400\,000 - 100\,000 - 1\,000 = 299\,000 \text{ Kč}$$

$$S = \frac{299\,000 \cdot 0.1 \cdot 30/360}{1 - (1 + 0.1 \cdot 30/360)^{-36}} = 9\,647,89 \text{ Kč}$$

Pravidelná výše měsíční splátky je Kč 9 647,89.

Firma plánující pořízení vozového parku pomocí leasingu by si měla vyhodnotit vlastní situaci ještě před samotným zažádáním o úvěr. Každá neúspěšná žádost o nebankovní úvěr (tedy i leasing) je evidována v nebankovním registru po dobu 6 měsíců.

Podniky se mohou neuváženou žádostí v nepravý čas připravit o možnost sjednat si v několika následujících měsících jiné financování.²⁰

Finanční leasing je více využíván fyzickými osobami, nicméně je také řešením pro některé společnosti, převážně pro ty s menším vozovým parkem. Výhodou finančního leasingu oproti operativnímu leasingu je, že po ukončení nájemní smlouvy přechází vlastnický vztah z pronajímatele na nájemce. Délka finančního leasingu se liší a nájemce musí počítat i s vyšší první mimořádné splátky či akontace, která se pohybuje od 0 % až do 70 % pořizovací ceny financovaného předmětu.

Tabulka 5: Základní přehled výhod a nevýhod při využití finančního leasingu

Nákup na finanční leasing	
výhody	nevýhody
trvalé pořízení majetku	přímý vlastník vozu je leasingová společnost
po skočení nájmu vůz zůstává majetkem společnosti	leasingové splátky pokrývají celou pořizovací cenu vozidla
nedochází k zadlužení společnosti	riziko pozáručních problémů a jejich oprav plně k tíži společnosti
společnost může investovat do jiných oborů své činnosti, např. rozšíření výroby, modernizace linky, atd.	veškeré úpravy nutno se souhlasem vlastníka
možnost plánování a optimalizace toků peněžních prostředků společnosti	jednání s třetí stranou při haváriích nebo odcizení vozu
možnost vedení vozového parku leasingovou společností	vozidlo nemůže být kdykoliv prodáno bez souhlasu třetí strany
splátka jako daňově uznatelný náklad	platba úroků a poplatků spojených s nákupem a provozem u leasingové společnosti
	společnost řeší problémy s odprodejem starých vozů
	nelze vypovědět smlouvu (případně s velkými sankcemi)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z Flotila, číslo 6 – 2013

²⁰ ŽDÁRSKÝ, M., *Flotila, číslo 5 – 2013*, s. 48

Operativní leasing

Definovat operativní leasing podle České leasingové a finanční asociace je možno jako smlouvu, podle níž jedna strana s podnikatelským záměrem a za úplatu poskytne druhé straně jím vybraný předmět za účelem dočasného používání bez přenosu většiny rizik a užitků spojených s vlastnictvím předmětu leasingu a jakéhokoliv smluvního nároku na možný přechod vlastnictví předmětu leasingu na nájemce.²¹

Operativní leasing je běžný nájemní vztah, narozdíl od finančního leasingu po ukončení nájmu nepřechází vlastnický vztah z pronajímatele na nájemce. Doba pronájmu při poskytování operativního leasingu bývá podstatně kratší, než je životnost vozidla. Společnost musí při uzavření smlouvy definovat přesnou hodnotu nájezdu km a délky pronájmu. Předmět operativního leasingu je navrácen zpět pronajímateli, čímž odpadají problémy s prodejem starších vozidel. Obměna vozového parku je daleko flexibilnější. Leasingová společnost může hradit další náklady spojené s provozem vozidla, jako například pojištění vozu, silniční daň, dálniční známka, náklady na údržbu a opravy vozidla a zároveň nese vlastnická rizika.

Leasingová společnost dokáže u svých dodavatelů vyjednat velmi zajímavé slevy, které mohou být přenesy na nájemce vozidel. Nájemci vozidel odpadají různé administrativní náklady s poskytnutím služeb zajištěných leasingovou společností přes svou síť dodavatelů.

Nevýhodou operativního leasingu je skutečnost, že kromě amortizace vozidla, servisních a dalších nákladů, obsahuje výše splátek poplatek za uzavření smlouvy, který může tvořit značnou část leasingové splátky. Dalšími nevýhodami této formy financování může být například přenášení některých vlastnických rizik na nájemce. Může se jednat o omezení užívacích práv, potřebný souhlas při provádění úprav či významné sankce při předčasném ukončení smlouvy nájemcem.

Osobní automobil pořízený na leasing zůstává ve vlastnictví leasingové společnosti, která si jako jeho právní vlastník, uplatňuje odpisy do nákladů. Přestože si společnost, jakožto nájemce, nemůže odpisy vozu do daňových nákladů uplatnit, není vlastně o výhodu zahrnutí nákladů na pořízení vozového parku formou leasingu nijak ochuzena. Do daňově uznatelných nákladů si po dobu trvání leasingové smlouvy uplatní časově rozlišené nájemné, které zahrnuje mimo jiné pořizovací cenu vozu.

²¹ VALOUCH, P., *Leasing v praxi: praktický průvodce*, s. 9

Tabulka 6: Základní přehled výhod a nevýhod při využití operativního leasingu

Nákup na operativní leasing	
výhody	nevýhody
flexibilní obměna vozového parku	přímý vlastník vozu je leasingová společnost
společnost neřeší problémy s odprodejem starých vozů	po skončení nájmu vůz zůstává majetkem leasingové společnosti
nedochází k zadlužení společnosti	přesně definovat nájezd a délku pronájmu, jinak hrozí další náklady, včetně velkých sankcí při předčasném ukončení leasingu
společnost může investovat do jiných oborů své činnosti, např. rozšíření výroby, modernizace linky, atd.	veškeré úpravy nutno se souhlasem vlastníka
možnost plánování a optimalizace toků peněžních prostředků společnosti	jednání s třetí stranou při haváriích nebo odcizení vozu
možnost vedení vozového parku leasingovou společností	vozidlo nemůže být kdykoliv prodáno bez souhlasu třetí strany
riziko pozáručních problémů a jejich oprav plně k tíži leasingové společnosti	platba úroků a poplatků spojených s nákupem a provozem u leasingové společnosti
nájem jako daňově uznatelný náklad	

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z Flotila, číslo 6 – 2013

U DPH je situace o něco složitější. Pro účely zákona o DPH je třeba zvážit, zda se bude jednat o finanční nebo operativní leasing. V případě finančního leasingu musí společnost poskytující finanční leasing odvést DPH odpovídající celkové ceně dodávaného vozidla již na počátku leasingového vztahu. Tento jednorázový náklad se může finančním leasingem prodražit. V případě operativního leasingu toto pravidlo neplatí. Leasingové společnosti odvádějí DPH pravidelně dle splátkového kalendáře, nikoliv na počátku leasingového vztahu. Společnosti pořizující vozový park si mohou uplatnit nárok na odpočet DPH z leasingových splátek operativního leasingu za předpokladu, že dané vozidlo používají pro své podnikatelské účely. Pozor tedy na případ, kdy zaměstnanci

využívají služební vůz k soukromým účelům (a jako soukromé km je vykazují). DPH musí být kráceno v poměrné výši.²²

Každá z uváděných variant – vlastní finanční prostředky, úvěr, či leasing má svá pro a proti. Proto by každá společnost měla zvážit, která z nabízených možností je pro ni ta nejvýhodnější. Jednotlivá kritéria by měla posuzovat jako celek, tzn. výpočtem TCO tak, aby si vybrala správnou variantu financování.

Krátkodobý pronájem automobilů

Řešením úspor v provozních nákladech může být krátkodobý pronájem. Nejedná se o klasické financování nebo komplexní řešení správy vozového parku. Krátkodobý pronájem automobilů řeší rizika dlouhodobého nevyužívání vozového parku, či naopak dokáže překlenout dobu, kdy je potřeba okamžitě reagovat na požadavky rozšíření autoparku. U pronájmu si, na rozdíl od leasingu, můžeme operativně regulovat množství zapůjčených vozů. Firmám při využití krátkodobého pronájmu odpadají vysoké náklady na pořízení nových vozů a o mobilitu zapůjčených vozů se stará vlastník vozů, tedy autopůjčovna.

Dalším případem, kdy se firmám vyplatí využít krátkodobý pronájem vozu, jsou jednorázové či krátkodobé služební cesty zaměstnanců. Na českém trhu operuje řada společností zabývajících se krátkodobým pronájmem vozů. Pro firemní zákazníky může být výhodou, že v případě dlouhodobé spolupráce s těmito firmami mohou za zvýhodněných podmínek využít zápůjčku i na zahraničních pobočkách.

Doba, po kterou se počítá krátkodobý pronájem, je od jednoho do dvou měsíců. Interval od dvou měsíců do jednoho roku se považuje za střednědobý pronájem a z ekonomického hlediska lze využít také autopůjčovnu. Pro dobu delší než jeden rok se doporučuje využít operativní leasing, který je pro tento případ efektivnější.

Pro ty, kteří uvažují o zapůjčení osobního vozu pro krátkodobý pronájem, se cena běžně pohybuje od stokorun až po tisícikoruny, zejména u luxusních automobilů. Cenu

²² PLOS, R., *FLEET 6/2010*, s. 37

pronájmu může ovlivnit i stanovený limit najetých kilometrů, spoluúčast pro případ autonehody či zapůjčení vozu pro výjezd do zahraničí.²³

Tabulka 7: Základní přehled výhod a nevýhod při využití krátkodobého pronájmu

Krátkodobý pronájem	
výhody	nevýhody
odpadá veškerá starost s údržbou automobilu, pojištěním, dálničními poplatky, atd.	velké množství dodatečných poplatků ze stran autopůjčoven - např. věk nad 25 let, dětská autosedačka, automatická převodovka, atd.
možnost výběru automobilu podle konkrétních požadavků a aktuálních potřeb	neznámý vůz - stáří, technický stav, atd.
finanční úspora v případě potřeby jednorázového využití vozu	cenové rozdíly mezi autopůjčovkami
možnost přistavení vozu na smluvené místo a čas	velké rozdíly ve stáří vozů
možnost regulace velikosti vozového parku v případě nevyužití automobilů	finanční nevýhodnost oproti dlouhodobé výpůjčce (leasingu)
náhradní automobil v případě imobility	denní omezení počtu najetých kilometrů a potencionální finanční výdaje spojené s překročením tohoto limitu

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z Flotila, číslo 6 – 2013

Vývoj financování

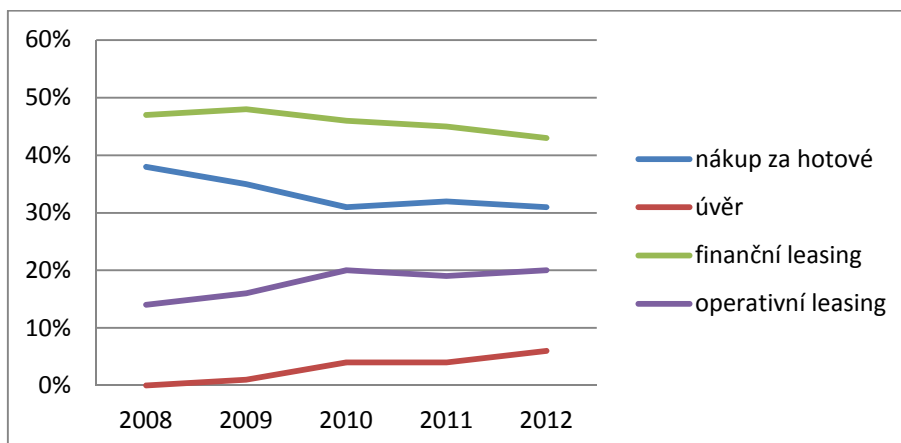
Výzkum Corporate Vehicle Observatory pravidelně každý rok zjišťuje názory osob odpovědných za vedení a správu vozových parků. Dotazování probíhá v 15 zemích celého světa. V Evropě se průzkumu účastnilo téměř 5 000 společností, včetně 11 manažerů z České republiky, výsledky popisuje Graf 3.

Porovnáním situace s ostatními státy EU je možno získat představu, kterým směrem se bude ubírat vývoj firemních autoparků u nás v nejbližších letech.²⁴

²³ ŽDÁRSKÝ, M., *Flotila, číslo 6 – 2013*, s. 26

²⁴ BILIK, G. a kol., *ARVAL LIVE – zima 2013*, s. 15

Graf 3: Vývoj financování vozových parků v Evropě



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ARVAL LIVE – zima 2013

České fleety jsou zatím silně zaměřené na obchodní činnost. Proti zbytku EU je v českých autoparcích zhruba dvojnásobný podíl obchodních vozidel na úkor benefitních a transportních. To může být v současné době výhodou, protože u vozidel obchodních zástupců lze relativně snadno vyčíslit jejich ekonomický přínos a prokázat efektivitu. U manažerských vozů to tak jednoduché není. Lze předpokládat, že podíl benefitních vozidel se v ČR nejspíš zvýší, ve zbytku EU postupně klesne.

Ve srovnání s dalšími evropskými zeměmi se Česká republika vyznačuje nízkým podílem operativního leasingu. Naproti tomu je silně zastoupen leasing finanční. Tento rozdíl se postupně stírá, jak dokládá Tabulka 8. Ukazuje se, že pro firmy je operativní leasing účinným nástrojem ke zlepšení efektivity správy autoparků a usnadnění kontroly ekonomiky provozu. Hlavními důvody, proč se manažeři rozhodují pro operativní leasing, je snížení fixních nákladů na fleet, možnost řízení rozpočtu, ulehčení rozvaze a snížení administrativy.²⁵

Tabulka 8: Počet klientů fyzických osob a fyzických osob podnikatelů s operativním a finančním leasingem

počet klientů	k 30. 6. 2012	k 30. 6. 2013	rozdíl	rozdíl v %
finanční leasing	42 029	25 096	-16 933	-40 %
operativní leasing	2 345	3 511	1 166	50 %

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z Flotila, číslo 5 – 2013

²⁵ BILIK, G. a kol., *ARVAL LIVE – zima 2013*, s. 15

3.2.3. Koordinace v pojetí fleet managementu

Podstatou koordinování v pojetí fleet managementu je zajištění věcného, časového a finančního souladu mezi jednotlivými činnostmi nebo pracovníky firmy.

Mezi věcný soulad patří – předávání informací mezi odděleními a zaměstnanci, např. výkazy jízd, fleet manager musí dostat od všech zaměstnanců vyplněný výkaz jízd.

Mezi časový soulad patří – informace od fleet managera musí být předány do určitého data, tak, aby se mohly splnit zákonné povinnosti zaměstnavatele, např. výkaz o DPH.

Mezi finanční soulad patří – náklady na celý vozový park musí odpovídat plánům, v případě navýšení výdajů se může zhoršit stav cash flow firmy.

Základní parametry

slad'ování činností pracovníků:

- návaznost na oddělení ve firmě (účetárna, personální oddělení, nákupní oddělení);
- car policy.

Účetárna

Předávání informací do účetního oddělení je nevyhnutelné. Informace musí být přesné a včasné, a to hlavně z důvodu zpracování mezd, DPH a plateb dodavatelům.

Nejčastěji předávaná data:

- **Pořizovací cena vozu** v případě, že je zaměstnanci vůz poskytnut k soukromým účelům. Mzda je počítána v souladu se zákonem o daních z příjmů v platném znění a zaměstnavatel musí k hrubé mzdě připočítat 1 % pořizovací ceny vozu zaměstnanci. Z toho zaměstnanec a zaměstnavatel odvedou poměrnou část zdravotního a sociálního pojištění a zaměstnanec odvede také daň z příjmu.

Příklad:

Výpočet čisté mzdy a odvodů u zaměstnance, který pobírá hrubou mzdu ve výši 40 000,-- Kč. Varianta 1: je mu přidělen služební vůz k soukromým účelům v pořizovací hodnotě 400 000,-- Kč. Varianta 2: nemá přidělen služební vůz k soukromým účelům.

	Varianta 1	Varianta 2
Výše hrubé mzdy:	40 000 Kč	40 000 Kč
Čistá mzda:	28 380 Kč	29 630 Kč
Superhrubá mzda:	58 960 Kč	53 600 Kč
Základ pro výpočet zálohy na daň:	59 000 Kč	53 600 Kč
Daň před slevami:	- 8 850 Kč	- 8 040 Kč
Slevy na dani:	2 070 Kč	2 070 Kč
Nepeněžní příjem za služební vozidlo k soukromým účelům:	- 4 000 Kč	- Kč
Daň	- 6 780 Kč	- 5 970 Kč
Daňové zvýhodnění na děti:	- Kč	- Kč
Sociální a zdravotní pojištění (zaměstnanec):	- 4 840 Kč	- 4 400 Kč
Sociální a zdravotní pojištění (zaměstnavatel):	-14 960 Kč	-13 600 Kč
Odvody státu celkem:	-26 580 Kč	-23 970 Kč

U zaměstnance je měsíční rozdíl v čisté mzdě v tomto případě 1 250,-- Kč. U zaměstnavatele je měsíční rozdíl 1 360,-- Kč. Z výše uvedeného výpočtu vyplývá, že poskytnutí vozu k soukromým účelům zaměstnance plyne náklad jak pro zaměstnance, tak pro zaměstnavatele. Při velkých flotilách vozů by měl zaměstnavatel zvážit, jestli automaticky poskytnout vůz zaměstnanci k soukromým účelům.

- **Výpočet srážky za PHM při soukromých jízdách.** Fleet manager musí být schopen vypočítat částku, která bude sražena zaměstnanci za jeho soukromé jízdy. Existuje několik způsobů:
 - o Stanovení pevné částky za 1 km.
 - o Výpočet průměrné částky v závislosti na ceně PHM (zaměstnanec má v tomto případě motivaci tankovat za co nejnižší částku).
- **Podíl počtu soukromých km** na celkovém měsíčním nájezdu každého vozidla. Firma si může uplatnit pouze poměrnou část DPH, a to část, která se týká služebních km.

Personální oddělení

Personální oddělení pro zaměstnance zajišťuje povinná školení bezpečnosti včetně školení řidičů. Fleet manager spolupracuje s personálním oddělením na tvorbě matice vozidel, směrnice služebních vozidel a ostatních dokumentů, které jsou spojeny se zaměstnancem a služebním vozidlem.

Jedním z úkolů spolupráce je také vymáhání škod vzniklých na služebních vozech po zaměstnancích.

Nákupní oddělení

Nákupní oddělení zajišťuje rámcové smlouvy s dodavateli jako jsou například leasingové firmy, dodavatelé PHM, servisy a další. Pravidelná výběrová řízení mohou ukázat aktuální trend vývoje v oblasti fleet managementu a tlakem na dodavatele lze ušetřit část finančních prostředků nebo zvýšit rozsah služeb.

Car policy

Pravidla pro používání firemních vozidel jsou interním předpisem, a proto se v prvé řadě zaměřují na činnost uvnitř firmy. Jednotlivé body určují, jak mají řidiči s přiděleným vozem zacházet. V předpisu je popsáno, co je v rámci fleetu dovolené, a kdo má nárok na různé výhody nebo vybavení.

Součástí směrnice jsou pokyny, co dělat v určitých situacích (např. při nehodě). Neměl by chybět postup předání vozu mezi zaměstnanci. Mělo by být jasné, jak jsou zabezpečeny servisní služby, kdo a kdy dá auta do servisu, jaké dokumenty potřebuje a koho musí informovat.

Samostatnou kapitolou je možnost využití vozu pro soukromé účely. Vždy je potřeba soukromé jízdy evidovat, oddělovat náklady s nimi spojené, jasně definovat, jaké náklady budou po zaměstnanci vyžadovány k úhradě, a jak již bylo zmíněné v předchozí kapitole, zaměstnavatel musí chránit soukromí zaměstnance.

Předpisy týkající se použití firemních vozidel mohou být velice detailní jako například kouření ve vozidle, možnost přepravy psa či frekvence mytí karosérie a interiéru vozidla. Zkušenosti z praxe potvrzují, že podrobně vypracovaná směrnice eliminuje konflikty a problémové situace spojené s provozem vozů.

Detailně zpracovaná směrnice je neocenitelnou pomůckou pro oddělení lidských zdrojů. Jasně stanovené kategorie automobilů a jejich výbava podle konkrétní zaměstnanecké úrovně totiž působí jako velmi silný motivační faktor. A to jak v procesu přijímání nových pracovníků, tak v procesu zvyšování kvalifikace a zlepšování výkonnosti současných zaměstnanců. V neposlední řadě se také ulehčuje odevzdání vozidel a předání jiným kolegům.

Směrnice upravují převážně povinnosti zaměstnanců k firemnímu majetku. Důležitá část směrnice by však měla obsahovat ustanovení také směrem ven. Jde převážně o pravidla odkupu vozidel a jejich prodej nebo vrácení vozu leasingové společnosti. Mnoho firem dnes při rozhodnutí o nákupu bere do úvahy pouze nákupní cenu nebo výši leasingové splátky. Jen málokdo se zamýšlí nad provozními náklady, které bude každé auto počas své životnosti potřebovat. Cenu ojetého vozu do značné míry ovlivňují maličkosti, jako je správně vedená servisní knížka, dvojce originální klíče nebo odstranění firemních polepů. Toto všechno je dobré zpracovat do směrnice firemních vozidel.²⁶

Implementace interních předpisů probíhá zpravidla v několika krocích. Prvním krokem je seznámení se se vzorovým dokumentem a vymezení oblastí, které chce firma ve své směrnici řešit. Následuje fáze shromažďování vstupních údajů. Je potřeba si ujasnit, jaké skupiny zaměstnanců budou firemní automobily používat a čím se liší jejich nároky a potřeby. V této fázi se též rozhoduje, jaké požadavky, kromě užitkových vlastností, se budou na automobily klást. Po analýze potřeb, jaké vlastnosti by měla auta splňovat, přichází na řadu výběr nejvhodnějších značek a modelů. Málokterý manažer má celkový přehled o modelech vozů na daném trhu tak, aby byl schopen porovnat všechny značky. Občas zde hrají roli osobní preference a sympatie. Je dobré se tomuto vyvarovat a poradit se s odborníkem, partnerskou leasingovou společností, případně si nechat nacenit více značek a modelů a udělat si vlastní průzkum trhu.²⁷

²⁶ KRAMÁR, M. a kol., *ARVAL LIVE – léto 2013*, s. 22

²⁷ KRAMÁR, M. a kol., *ARVAL LIVE – léto 2013*, s. 23

3.2.4. Kontrola v pojetí fleet managementu

Kontrola je soustavné a kritické hodnocení jevů, které nastaly nebo mohou nastat. Proces kontroly v pojetí fleet managementu začíná zjišťováním a sběrem informací. Cílem kontroly je na základě vyhodnocení informací dosáhnout lepších výsledků správy vozového parku v budoucích obdobích.

Základní parametry ověřování souladu plánu a skutečnosti:

- sledování vývoje skutečných nákladů a porovnání s plánem;
- nástroje: GPS monitoring jednotlivých vozidel, programy na správu vozových parků.

Monitorovací systémy se staly standardním nástrojem pro efektivní správu vozového parku. Neznamena to však, že by byly přijímány pouze pozitivně.

Důvodem zavedení monitorovacího systému na bázi GPS technologie může být několik:

- Automatická tvorba knihy jízd, která zvláště u velkých autoparků eliminuje problémy s vedením tohoto dokumentu. Kniha jízd není povinným dokladem, který chce dopravní hlídka. Jedná se o ekonomický doklad, na jehož základě společnost uplatňuje náklady na provoz svých aut v účetnictví.
- Snaha zamezit soukromým jízdám na úkor firmy. A to soukromým jízdám u vozů, se kterými to řidiči nemají povoleno nebo vykazování služebních jízd namísto soukromých u benefičních vozů.
- Snaha získat přehled o tom, kde se aktuálně vozy nacházejí a jaký je jejich aktuální status. Takový přehled je užitečným nástrojem pro firmy, které musí operativně řešit nasazování svých aut nebo když potřebují mít informace pro včasnost závozu.
- Další důvod je zabezpečení vozidel. Monitorovací systémy mohou být za určitých podmínek prostředkem, který umožní vyhledání odcizeného vozidla. Stejně tak jsou schopny dokázat při sporech o poškození, kde v danou dobu auto bylo a zda bylo v pohybu.
- Poslední a neméně důležitým důvodem pro zavedení těchto systémů je získání přehledu o tom, jak vlastně řidiči jezdí. Lze získat informace např. o překročení maximální povolené rychlosti, vyhodnocení parametrů jízdního stylu

a samozřejmostí je sledování spotřeby každého řidiče včetně upozornění na neobvyklé úbytky paliva.

Ve většině případů není důvodem pořízení a zavedení monitorovacích systémů snaha zaměstnance sledovat, přesto je právě tak vnímána. Argumenty o jejich vlastní bezpečnosti a všeobecném přínosu většinou neslyší a mají pocit, že budou pod neustálým dohledem.

Při použití monitorovacího systému dochází k vytváření záznamu o poloze vozidla a vznik takového záznamu je třeba posuzovat jako zpracování osobních údajů podle zákona č. 101/2000 Sb. O ochraně osobních údajů. Pořizovatel záznamu je správcem osobních údajů. Mezi povinnosti patří například určení účelu zpracování osobních údajů a shromažďování jen takových osobních údajů, které odpovídají stanovenému účelu. Je tedy vhodné nasazení GPS systému deklarovat jako zařízení nejen pro tvorbu knihy jízd (pak by musel stačit pouze výpis času a ujeté vzdálenosti), ale také pro zajištění bezpečnosti a efektivnosti provozu a jako prostředek zajištění vozidla proti jeho odcizení. Stále však platí, že není třeba nadměrně zasahovat do soukromí zaměstnanců.

Na druhou stranu je zde ustanovení zákoníku práce, který stanovuje, že zaměstnanci nesmějí bez souhlasu zaměstnavatele užívat pro svoji osobní potřebu výrobní a pracovní prostředky a tento zákaz je zaměstnavatel oprávněn přiměřeným způsobem kontrolovat.

V případě utajeného použití GPS systému i pro soukromé jízdy by nebyla splněna povinnost shromažďovat pouze údaje nezbytné pro stanovené účely a hrozí pokuta od úřadu pro ochranu osobních údajů, a to pro právnické osoby, až ve výši pěti milionů korun.

V případě benefitních aut si tedy firma může vyžádat zaměstnancův souhlas nebo může pořídit takový systém, který v režimu soukromé jízdy zaznamená pouze ujetou vzdálenost a čas, kvůli sestavení měsíčního vyúčtování, viz Obrázek 5.²⁸

²⁸ PLOS, R., *FLEET 5/2013*, s. 23

Obrázek 5: Zobrazení soukromých jízd monitorovacím systémem

18.07. Pá	...	...	soukromá jízda	12,16	31075,78	00:17:38	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	2,08	31065,70	00:04:14	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	4,48	31070,18	00:05:38	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	5,60	31075,78	00:07:46	Píše Martin	soukromá
19.07. So	...	...	soukromá jízda	79,84	31155,62	01:40:38	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	25,44	31101,22	00:26:07	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	10,56	31111,78	00:18:07	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	1,60	31113,38	00:04:20	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	11,84	31125,22	00:23:07	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	0,00	31125,22	00:00:34	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	30,40	31155,62	00:28:23	Píše Martin	soukromá
20.07. Ne	...	...	soukromá jízda	53,28	31208,90	00:45:54	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	26,40	31182,02	00:23:49	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	26,88	31208,90	00:22:05	Píše Martin	soukromá
21.07. Po	...	...	soukromá jízda	60,16	31269,06	01:26:33	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	25,60	31234,50	00:31:35	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	3,36	31237,86	00:10:50	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	5,12	31242,98	00:16:06	Píše Martin	soukromá
	...	...	soukromá jízda	26,08	31269,06	00:28:02	Píše Martin	soukromá

Zdroj: zpracováno dle http://www.webdispecink.cz/index_disp.php?login=ano

Stejně tak je vhodné zaměstnancům vysvětlit, jaké jim systém přináší výhody z hlediska evidence pro vedení knihy jízd. V případě zavedení pokročilého systému se sledováním průměrné spotřeby lze navíc řidiče motivovat odměnami k dosahování nižší spotřeby.

Při výběru poskytovatele řešení se jistě vyplatí sledovat a vybírat mezi takovými společnostmi, které nabízejí řešení, jež firma skutečně využije. Důležitá je také personifikace systému – každý potřebuje sledovat něco jiného. Dále by měl systém umožňovat generování sestav pro účetnictví nebo mít vazbu na software, který tyto sestavy tvoří. Nelze opomenout měsíční platby za provozování tohoto systému. Vhodně nastavený a zavedený systém je však stále účinným nástrojem pro zefektivnění provozu firemních automobilů.²⁹

²⁹ PLOS, R., *FLEET 5/2013*, s. 24

4. Vedení a správa vozového parku ve firmě Schneider Electric CZ s.r.o.

Pro praktickou část diplomové práce byla zvolena společnost Schneider Electric CZ s.r.o., dále jen Schneider Electric nebo také SE. Tato společnost patří mezi úspěšné firmy elektrotechnického průmyslu. Orientuje se zejména na domovní elektroinstalace, technologii budov, průmysl, energetiku a infrastrukturu. Poskytuje řešení a služby v oblastech rozvodu elektrické energie, automatizace a řízení, slaboproudých systémů a přenosu dat a byla ochotna poskytnout potřebná data pro zpracování této části práce.

4.1. Představení firmy

Schneider Electric CZ, s.r.o. je společnost se 100% zahraničním kapitálem mateřské společnosti sídlící ve Francii. Její založení se datuje již od roku 1836. Bratři Adolf a Eugène Schneiderovi založili společnost zaměřenou na těžký průmysl, produkci oceli, stavbu lodí a železnic. Firma se v dalších letech stala jedním z hlavních průmyslových průkopníků ve Francii.

Na přelomu 19. a 20. století firma produkovala ocel především pro válečné účely. Od 80. let 20. století se koncern Groupe Schneider strategicky zaměřuje pouze na elektrotechnický průmysl a oblast elektrické energie.

Na českém trhu Schneider Electric nabízí desítky tisíc výrobků pro přenos a rozvod elektrické energie, automatizaci a řízení. Společnost v ČR zaměstnává 250 zaměstnanců, převážně obchodních zástupců působících na celém území České republiky. Firma má hlavní sídlo v Praze a obchodní zastoupení v Brně, Písku a Napajedlích.

Schneider Electric je společnost s celosvětovou působností. V průběhu své téměř 170leté historie se stala jednou z předních společností ve svém oboru. Mezinárodní know-how a vysoká odbornost zkušených zaměstnanců umožňují jak spolupráci na globálních projektech, tak nabídku řešení přizpůsobených požadavkům lokálního trhu.

Celosvětová působnost SE:

- 105 000 zaměstnanců ve 106 zemích světa,
- 205 výrobních závodů, 16 logistických center,
- 15 000 prodejních zastoupení,

- 6 500 pracovníků ve výzkumných a vývojových centrech ve 25 zemích.

Vize společnosti

Vize každého podniku by měla být základní myšlenka, která ve stručnosti vyjadřuje, kde se chce organizace za určité časové období nalézat, její působení v prostředí tržní ekonomiky, vztah k zákazníkovi, životnímu prostředí atd.

Hlavním cílem firmy Schneider Electric CZ s.r.o. je spokojený zákazník. Schneider Electric CZ s.r.o. chce být ve svém oboru spolehlivým, důvěryhodným a vyhledávaným partnerem, nejen na území ČR. Výsledkem snažení Schneider Electric CZ s.r.o. by mělo být udržení image solidní firmy, která je finančně stabilní, má velmi dobré vztahy s dodavateli a zákazníky a aktivně se podílí v regionu, ve kterém působí.

Na základě dosavadních výsledků stanovilo vedení společnosti následující cíle:

- Hlavním cílem společnosti zůstává důraz na kvalitu prováděných obchodů.
- Dále zvyšovat kvalitu a odborné schopnosti všech zaměstnanců společnosti, posilovat týmovou spolupráci a firemní sounáležitost, pokračovat v nasazování moderních informačních technologií.
- Pokračovat v úspěšné spolupráci s bankovními ústavy, dále optimalizovat strukturu a cenu zdrojů refinancování, zavádění nových forem způsobu financování.
- Upevnit spolupráci se současnými odběrateli, hlavně velkoobchody a cíleně vyhledávat nové odběratele zejména v oblasti dopravní techniky, přepravních a manipulačních strojů a zdravotnických přístrojů.

Obrázek 6: Logo firmy



Zdroj: Schneider Electric CZ s.r.o.

Uvedené cíle firmy jsou úzce spjaty s bezproblémovým chodem vozového parku.

4.2. Současný stav vozového parku ve firmě Schneider Electric

Vozový park je velice důležitou součástí firmy. Firma Schneider Electric CZ s.r.o. je obchodní firmou, která nabízí své výrobky, služby a servis na celém území České republiky. Potřebuje mít spolehlivé a efektivní řešení správy vozového parku tak, aby její zaměstnanci byli maximálně mobilní s co nejmenšími náklady a investicemi do provozu.

4.2.1. Plánování fleetu ve firmě Schneider Electric

Stanovení budoucích cílů

Cíle správy vozového parku ve firmě musí korespondovat s filozofií a s celkovými cíly firmy. Základní přehled cílů:

Strategické cíle:

- definování flotilových potřeb firmy – firma Schneider Electric definuje rozsah vozového parku pouze na úrovni personálního oddělení. Informace jsou sice transparentně předávány zaměstnancům v podobě volně dostupné matice vozidel na intranetu, ale dále již nesleduje samotné vytížení vozů;
- pořízení vozového parku – tento cíl koresponduje s filozofií nadnárodních firem a to tak, že firma chce primárně své finance investovat do rozvoje svých obchodních aktivit, nikoliv do vlastnictví vozů. Proto financuje své vozy přes operativní leasing, což přináší pravidelnou obměnu vozidel a komplexní služby leasingových společností;
- nastavení podmínek s dodavateli – pravidelně dochází k jednání s dodavateli tak, aby se optimalizovaly podmínky dle potřeb firmy;
- návrhy a realizace úsporných opatření – přestože je toto jeden ze strategických cílů, firma nemá plán na návrh a realizaci úsporných opatření;
- spolupráce s ostatními odděleními (např. personální oddělení) – spolupráce s jednotlivými odděleními je nastavena dle vnitropodnikových směrnic. Tok nejdůležitějších informací (pro účtárnu, mzdové oddělení, personální oddělení) je na pravidelné úrovni;
- jednání s dodavateli – každoročně dochází k výběru poskytovatele operativního leasingu a cenově se porovnávají splátky na jednotlivé vozy.

Operativní cíle

- objednávání vozidel – probíhá dle směrnice s jasně definovanými pravidly, maximální délka pronájmu 4 roky, maximální nájezd 150 000km. Platí to, co dřív nastane;
- kontrola vyjednaných podmínek – kontrolováno při uzavírání dílčích nájemních smluv;
- kontrola účinnosti úsporných opatření – v současnosti neexistuje;
- monitoring trhu v oblasti vozů i fleetových služeb – v současnosti neexistuje;
- kontrola ukazatelů: ujetých kilometrů, pojistných událostí, průměrné spotřeby – v současnosti neexistuje;
- předávání a přebírání vozidel – plně ve spolupráci s leasingovými společnostmi;
- kontrola úrovně opotřebení vozidel při vrácení leasingové společnosti – probíhá, před finálním vrácením vozu je vytvořen protokol, kde jsou definovány akceptovatelná a neakceptovatelná poškození;
- kontrola faktur – plně pod kontrolou finančního oddělení;
- reporting – předávány pouze dílčí informace, možnost na zlepšení;
- zajištění náhradních vozů – plně pod kontrolou fleet managera;
- likvidace pojistných událostí – zde je prostor pro zlepšení, neprobíhá kontrola všech přefakturací za platbu za pojistné události, neexistuje celkový přehled a přiřazení k jednotlivým řidičům, tzn. návaznost k TCO.

Metody k dosažení cílů

Jednou z metod k dosažení uvedených cílů je sledování celkových nákladů na provoz. Firma Schneider Electric má dostatek přesných informací, přesto sledování celkových nákladů nerealizuje. Toto jí neumožňuje plnit dva ze strategických cílů a to:

- definování flotilových potřeb,
- návrhy a realizace úsporných opatření.

Z operativních cílů je možnost na zlepšení v těchto částech:

- kontrola účinnosti úsporných opatření,
- monitoring trhu v oblasti vozů i fleetových služeb,
- kontrola ukazatelů: ujetých kilometrů, pojistných událostí, průměrné spotřeby,
- reporting,
- likvidace pojistných událostí.

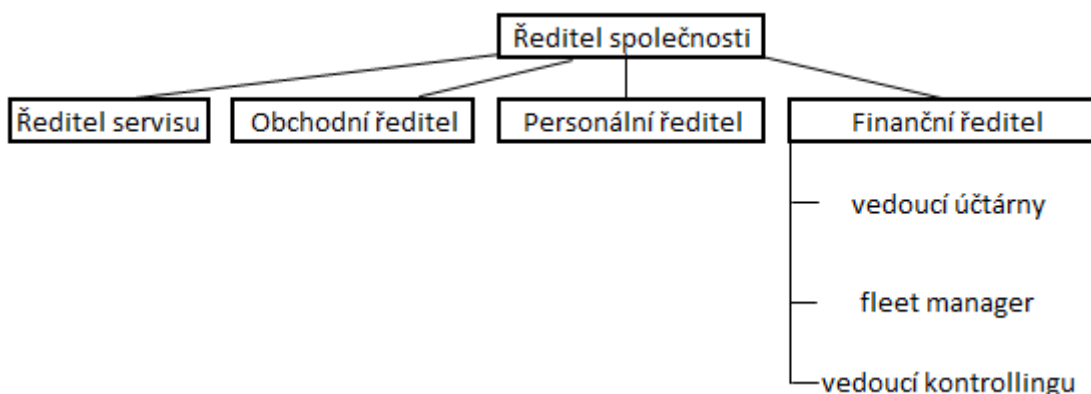
4.2.2. Organizování fleetu ve firmě Schneider Electric

Zabezpečení zdrojů – lidské zdroje

Ve firmě SE došlo k nastavení funkční organizační struktury, přidělení potřebných pravomocí a odpovědností fleet managerovi, tak aby mohl dosahovat maximální efektivity zdrojů.

Správa a vedení vozového parku je začleněna do finančního oddělení. V rámci finančního oddělení je vyčleněn jeden pracovník – specialista správy vozového parku, který primárně řeší komunikaci s řidiči, pomoc při nehodách a veškeré zpracování agendy pro účtárnu a mzdové oddělení.

Obrázek 7: Funkcionální organizační struktura v SE



Zdroj: vlastní zpracování

Fleet manager řeší objednávky nových vozů, rekalkulace a výběrové řízení na poskytovatele a dodavatele celého vozového parku.

Specialista správy vozového parku (podřízený pracovník fleet managera) zpracovává běžnou administrativu pro účtárnu a je k dispozici řidičům k řešení nenadálých situací (nehoda, porucha vozu, atd.). Musí být schopen zpracovat včas a přesně informace o více jak 140 vozech. Jako základní prostředek pro zpracování těchto dat využívá software pod názvem Autopark SE, který byl interně vyvinut na základě potřeb správy dat.

Výhody funkcionální organizační struktury ve firmě SE, viz Obrázek 7 **Obrázek 4:**

- Vysoká odbornost – fleet manager i specialista správy vozového parku se věnují pouze této oblasti. Znají aktuální trendy a postupně je implementují v rámci oddělení.
- Rychlá reakce na vzniklé problémy – specialista správy vozového parku je plně k dispozici řidičům a ostatním oddělením tak, aby informace a postupy byly předány v co nejkratším čase.

Nevýhody funkcionální organizační struktury ve firmě SE, viz Obrázek 7:

- Malá pružnost v jednání – část rozhodnutí je schvalována ředitelem společnosti. Některá rozhodnutí mohou čekat na rozhodnutí i několik týdnů.

Zabezpečení zdrojů – finanční zdroje

Nákup nových vozidel probíhá formou operativního leasingu. Toto rozhodnutí je dáno mateřskou společností a to z několika důvodů:

- Firma se chce věnovat prodeji řešení a služby v oblastech rozvodu elektrické energie;
- Firma chce investovat peníze do nákupu společností, které jí pomohou zvýšit tržní podíl (růst pomocí akvizic).

Flotila vozů Schneider Electric je pro dodavatele zajímavá, proto probíhá každoročně tender na dodavatele. Po zkušenostech s různými dodavateli vznikl podrobný přehled položek, který je vždy poptáván a kterým je definován rozsah služeb operativního leasingu.

V prvním kroku se definují základní požadavky. Ty většinou vyplývají z platné matice vozidel a z historie provozu vozidel každého řidiče. Čím přesněji se stanoví celkový počet km a doba pronájmu, tím nižší cena se dá vyjednat. Veškeré odchylky celkové TCO prodražují.

Tabulka 9: Body poptávky při volbě nového dodavatele

Základní údaje
Typ vozu
Výkon
Celkový počet ujetých km
Fixace úrokové sazby
Požizovací cena
Zůstatková hodnota vozu
Úroková sazba
Povinná výbava
Dodatečná výbava
Délka nájmu

Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

Jako pomoc při stanovení celkového počtu km slouží program Autopark SE, který pracuje s historií řidiče. Netvoří pouze celkový nájezd km při objednání vozu, ale během leasingu vypočítává a srovnává hodnoty. Obrázek 8 dokládá:

- sloupec TACHOM - aktuální stav tachometru,
- sloupec LIM_KM – zasmluvněná hodnota km,
- sloupec Dopočet km – odhadovaná výše km při skončení leasingu.

Zeleně podbarvené pole (ve sloupci Dopočet km) znamená menší nájezd km, než je uvedeno ve smlouvě, fialově podbarvené pole znamená vyšší nájezd, než je uvedeno v leasingové smlouvě. Pole bez podbarvení znamená, že předpokládaný nájezd km je v toleranci.

Obrázek 8: Srovnání celkové výše km s vypočtenou hodnotou

TYP	OSOCIS	RIDIC	KAT:	CISSTR	TACHOM	LIM_KM:	PRUM_km	Dopočet km
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Megane (GrandTour) Dynamique 1,9 dCi (130kW)	4028	Kačer Jan	MAN	J103101	42 292	150 000	4 006	138 436
Megane (GrandTour) Dynamique 1,9 dCi (130kW)	5587	Píše Martin	MAN	J101101	42 663	130 000	3 803	133 935
Megane (GrandTour) Dynamique 1,9 dCi (130kW)	5586	Lažanský Oskar	MAN	J103102	29 561	90 000	2 730	95 081
Megane (GrandTour) Dynamique 1,9 dCi (130kW)	4675	Vilím Tomáš	MAN	J103301	30 563	100 000	2 796	100 463
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	4175	Kubala Michal	NON	J104102	45 251	150 000	3 572	134 551
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	5612	Čáp Miroslav	NON	J104211	48 682	150 000	4 672	146 794
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	5421	Bernášek Pavel	NON	J104102	29 802	90 000	2 470	91 552
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	5851	Rota Michal	NON	J103401	33 319	150 000	4 501	154 846
Megane (GrandTour) Dynamique 1,9 dCi (130kW)	5441	Bohušík Petr	MAN	J103433	24 635	140 000	2 964	140 231
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	6067	Dostál Aleš	NON	J103201	22 546	150 000	2 884	135 022
Megane (GrandTour) Dynamique 1,9 dCi (130kW)	5959	Šmrha Radoslav	MAN	J104231	28 863	140 000	3 617	126 522
Megane (GrandTour) Dynamique 1,9 dCi (130kW)	4453	Plojhar František	MAN	J103101	26 581	110 000	2 816	102 613
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	6064	Kubík Libor	NON	J104102	17 148	120 000	1 717	85 828
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	4969	Wurst David	NON	J103103	35 687	150 000	4 972	174 903
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	6027	Marek Josef	NON	J104205	40 019	150 000	4 688	171 283
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	5982	Plachý Pavel	NON	J103302	21 689	120 000	2 215	110 289
Škoda Superb Ambition combi 2,0 TDI (103kW)	5206	Svatuška Marek	CMM	J103900	16 814	120 000	3 348	150 734
Laguna (GrandTour) Dynamique 2,0 dCi (110kW)	5979	Markov Zhivko	CMM	J104301	15 336	120 000	1 613	79 856
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	5439	Rýc Karel	NON	J104205	33 094	140 000	3 774	138 766
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	5474	Vetr Stanislav	NON	J103102	37 501	150 000	5 266	184 949
Megane (GrandTour) Dynamique 1,9 dCi (130kW)	4809	Václaviček Karel	MAN	J103301	16 154	140 000	3 010	136 554
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	6019	Krejčí Tomáš	NON	J103301	25 363	150 000	4 392	152 731
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	5888	Poledník Karel	NON	J104205	24 700	150 000	4 342	150 618
R. Kangoo 1,5 dCi 66kW Expression	6063	Škubal Václav	NON	J103805	31 174	150 000	4 742	168 692
Megane (GrandTour) Dynamique 1,5 dCi (78kW)	5635	Vrba Libor	NON	J104211	21 816	150 000	3 600	126 216

Zdroj: Schneider Electric CZ s.r.o.

Ideální je být v toleranci počtu kilometrů. Nicméně predikce celkových kilometrů na 3 až 4 roky dopředu je velice složitá. Je důležité sledovat vývoj kilometrů během doby používání, a pokud se začne tvořit odchylka, je třeba začít jednat s leasingovou společností, aby doučtování přejetých km nebylo nepříjemným překvapením při vrácení vozu.

V dalším kroku tendru se definuje rozsah poskytovaných služeb. Tyto služby jsou hrazeny v pravidelné měsíční splátce, proto je vhodné vědět, co všechno tato splátka obsahuje. Přehled jednotlivých položek dokládá Tabulka 10:

Tabulka 10: Skladba leasingové splátky

Skladba finanční splátky
Finanční splátka
Silniční daň
Poplatek za rádio
Dálniční známka
Povinné ručení
Havarijní pojištění
Pojištění čelního skla
Úrazové pojištění osob
Pneumatiky
Asistenční služba
Náhradní vozidlo - zdarma
Kategorie náhradního vozu
Poplatek za správu
Počet pneu na uvedenou dobu pronájmu a celkový projezd

Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

Existují však další, neméně důležité informace, které můžeme od leasingových společností chtít doplnit. Tyto informace mohou být zásadní při finálním rozhodování. Přehled doplňujících informací ukazuje Tabulka 11:

Tabulka 11: Doplňující údaje k poptávce

Ostatní
Splatnost faktur
Počet +/- kilometrů bez poplatku
Cena za km (+)
Cena za kilometr (-)
Kombinovaná spotřeba
Emise CO2

Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

V České republice je dostatek firem, které nabízí služby operativního leasingu. Na základě přesné specifikace služeb, počtu kilometrů a pravidelného každoročního tenderu se podařilo snížit náklady na splátky během několika let více jak o 20 %. Co předcházelo této úspoře:

- Prodloužení nájezdu vozů na maximálně 150 000 km nebo maximální doba leasingu 4 roky.
- Jednání s výrobcem vozů o speciálních nákupních podmínkách pro firmu Schneider Electric.
- Podrobná specifikace jednotlivých položek měsíční splátky.
- Partnerská spolupráce s leasingovými společnostmi.
- Stanovení postupu při vrácení vozů.
- Využití služeb dvou dodavatelů tak, aby bylo možné, v případě zhoršení služeb u jednoho, ihned spolupracovat s druhým dodavatelem.
- Zavedení interní směrnice, včetně případného finančního postihu zaměstnanců u nedbalostních škod.

Zabezpečení zdrojů – materiální zdroje

Postup objednávání firemních vozů

Objednávky služebních vozů musí probíhat stanoveným způsobem tak, aby byly dodrženy všechny dohodnuté podmínky z výběrového řízení. Jelikož výběrové řízení stanovuje pouze základní hranice a nikdy neřeší všechny podmínky, které mohou nastat, je vhodné si vždy nechat poslat konkrétní nabídku, která obsahuje aktuální nákupní cenu vozu a definuje podmínky doby nájmu a počtu kilometrů. Vzor kalkulace je uveden v textové příloze č. 2 a vždy by měl obsahovat tyto body:

- Typ vozu.
- Definice výbavy, příslušenství a barevného provedení.
- Celkový nájezd v km.
- Celková doba pronájmu.
- Seznam služeb zahrnutých ve splátce operativního leasingu.
- Typ kalkulace.
- Výši měsíčního nájemného.
- Cena za přejetý/podjetý km.

- Vyjádření ceny při vrácení vozu před sjednanou dobou.

Toto je výčet základních bodů, které musí obsahovat nabídka operativního leasingu. Tím se předejde části nedorozumění při provozování vozu, při řešení nehod, včetně velikosti spoluúčasti a nároku na náhradní vůz. Pokud jsou tyto položky neurčitě definovány, mohou podstatně prodražit celkové náklady provozu automobilu.

Objednávka operativního leasingu kopíruje body z nabídky. Může být rozšířena o konkrétní informace jako je místo převzetí nebo přesný termín dodání vozu, dle textové přílohy č. 3.

Pohonné hmoty

Při velikosti flotily okolo 140 vozů jsou pohonné hmoty významným nákladem firmy. Je nutné vyřešit dvě věci. Tou první je samotná úhrada PHM řidičem a ta druhá, maximálně celkový náklad na PHM snížit.

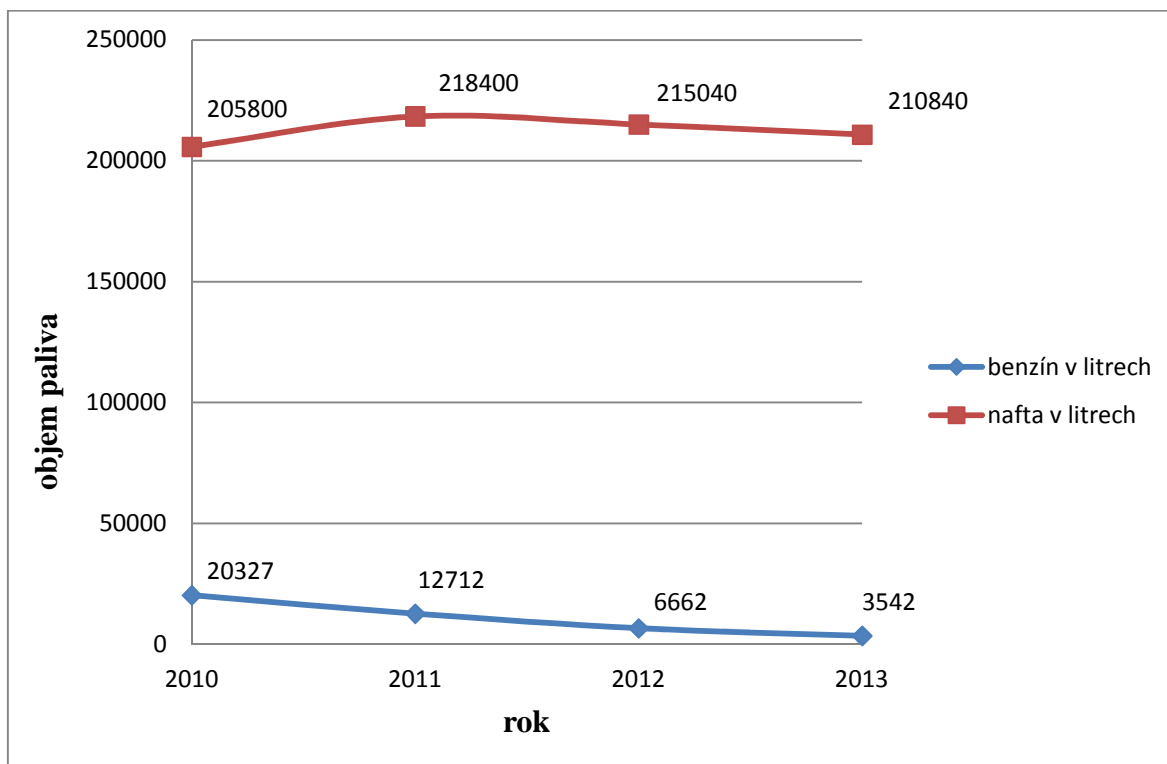
Požadavků na platbu PHM řidičem bylo několik:

- Bezhotovostní platba.
- Maximální počet čerpacích stanic po celém území ČR.
- Nevázat vlastní finanční prostředky.

Řešením bylo využití tankovacích karet, které nabízí čerpací stanice, zde však bylo omezení v podobě tankování v určité síti nebo možnost výběru firmy, která pokryje téměř všechny čerpací stanice a poplatek za zprostředkování je minimální. Proto bylo rozhodnuto používat karty CCS. Každý řidič má svou kartu, kterou může využít nejen na tankování, ale také na vnější mytí vozu a doplnění provozních kapalin.

CCS bylo schopno připravit celkový export dat tak, aby správce vozového parku jednoduše importoval všechna data do webdispečinku a do autoparku SE včetně vystavení souhrného daňového dokladu. Tím odpadla další část práce řidičům v podobě dopisování jednotlivých tankování a zaslání účtenek do účtárny.

Graf 4: Vývoj spotřeby paliva v letech 2010 - 2013



Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

Ekologie je v současné době velmi diskutované téma. „Chytré a úspěšné“ společnosti si uvědomují, že není dobré se tomuto tématu vyhýbat. Ekologie se dotýká nejen výrobních společností, proto i Schneider Electric se snaží snížit svou stopu zanechanou na životním prostředí.

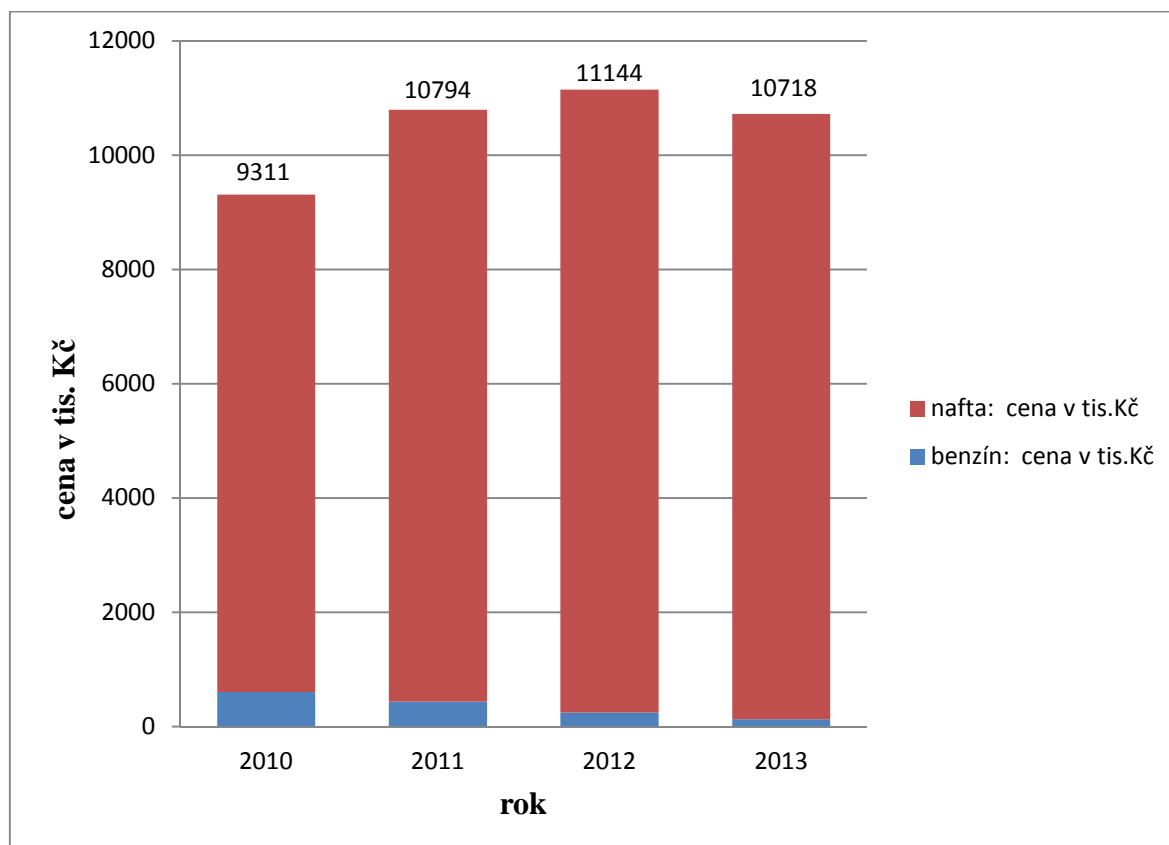
Výsledkem bylo rozhodnutí pronajímat a využívat vozy s co nejnižší spotřebou a nízkými emisemi CO₂. Proto se postupně vyřazovaly a dále již nepronajímaly vozy s benzínovými motory. Také existuje firemní doporučení na maximální objem motoru, který nesmí překročit při výběru svých vozů žádný z uživatelů včetně managementu.

Tímto opatřením se podařilo nastavit trend snižování objemu spotřebovaného paliva a působit tak ekologicky, viz Graf 4.

Zajímavým porovnáním je však vývoj cen PHM v závislosti na celkových nákladech firmy. Graf 5 ukazuje náklady na PHM, které se od roku 2010 neustále navyšovaly, přestože od roku 2011 celkový objem spotřebovaného paliva klesá.

Tento trend je způsoben neustálým nárustem ceny paliva a podařilo se jej zvrátit až v roce 2013, kdy se plně projevil vliv nákupu nových vozů s úspornějšími motory a tedy i nižší spotřebou.

Graf 5: Vývoj celkového objemu cen jednotlivých druhů paliv v letech 2010 – 2013

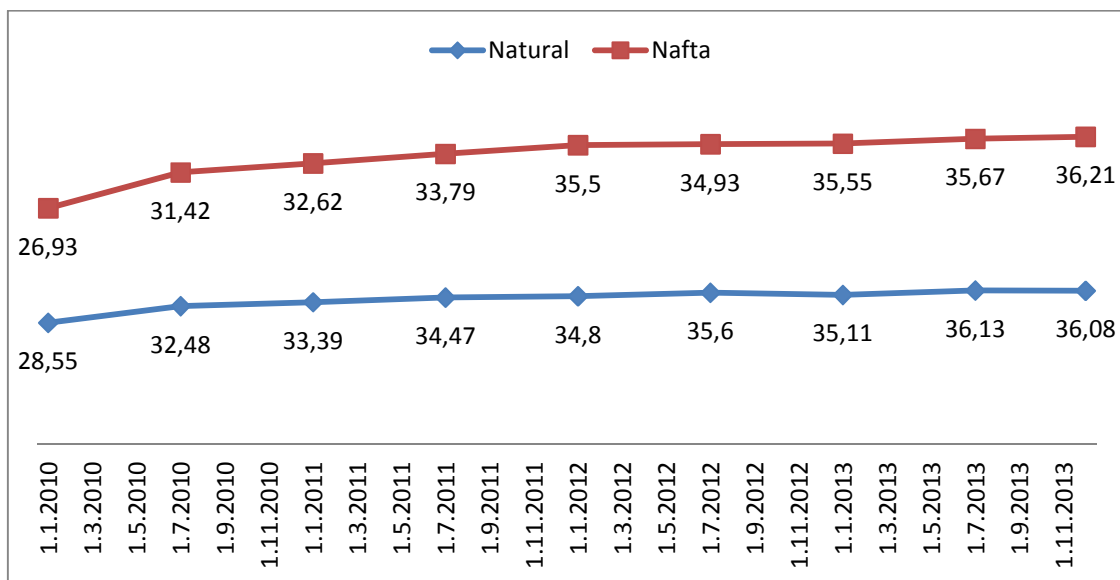


Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

Graf 5 také dokládá, že růst spotřeby paliv byl nejstrmější v roce 2011. Na takto vzniklou situaci se těžko rychle reaguje. Proto pro firmu Schneider Electric byl nákladově rok 2011 velice obtížný. Nicméně z dlouhodobého pohledu se podařilo celkovou spotřebu paliv eliminovat.

Výsledkem jsou pak celkové náklady v roce 2013, které jsou srovnatelné s rokem 2011, přičemž ceny paliv neustále rostly a to o dalších, více jak 10 % (viz Graf 6).

Graf 6: Vývoj cen pohonných hmot v letech 2010 - 2013



Zdroj: vlastní zpracování z dat České společnosti pro platební karty s. r. o.

4.2.3. Koordinace fleetu ve firmě Schneider Electric

Důležitým a často opomíjeným dokumentem pro správu a řízení vozového parku je interní směrnice. Interní směrnice musí obsahovat všechny důležité informace, které jsou určeny řidičům tak, aby byli schopni reagovat na vzniklé situace správně a svým chybným rozhodnutím netvořili zbytečné náklady.

Co musí směrnice vozů obsahovat:

- Seznam kontaktních osob a jejich pravomoc.
- Pravidla používání firemních vozů pro soukromé a služební účely.
- Pravidla přidělování služebních vozů.
- Matice vozů a výbava vozů.
- Pravidla pro referentské automobily.
- Bezpečnostní pravidla.
- Pravidla pro údržbu.
- Pravidla na využití tankovacích karet.
- Pravidla vyúčtování provozních nákladů, včetně vyúčtování soukromých jízd.
- Pravidla při řešení dopravních nehod.
- Pravidla při řešení škod způsobených nedbalostí řidiče.
- Definice přiměřeného poškození.

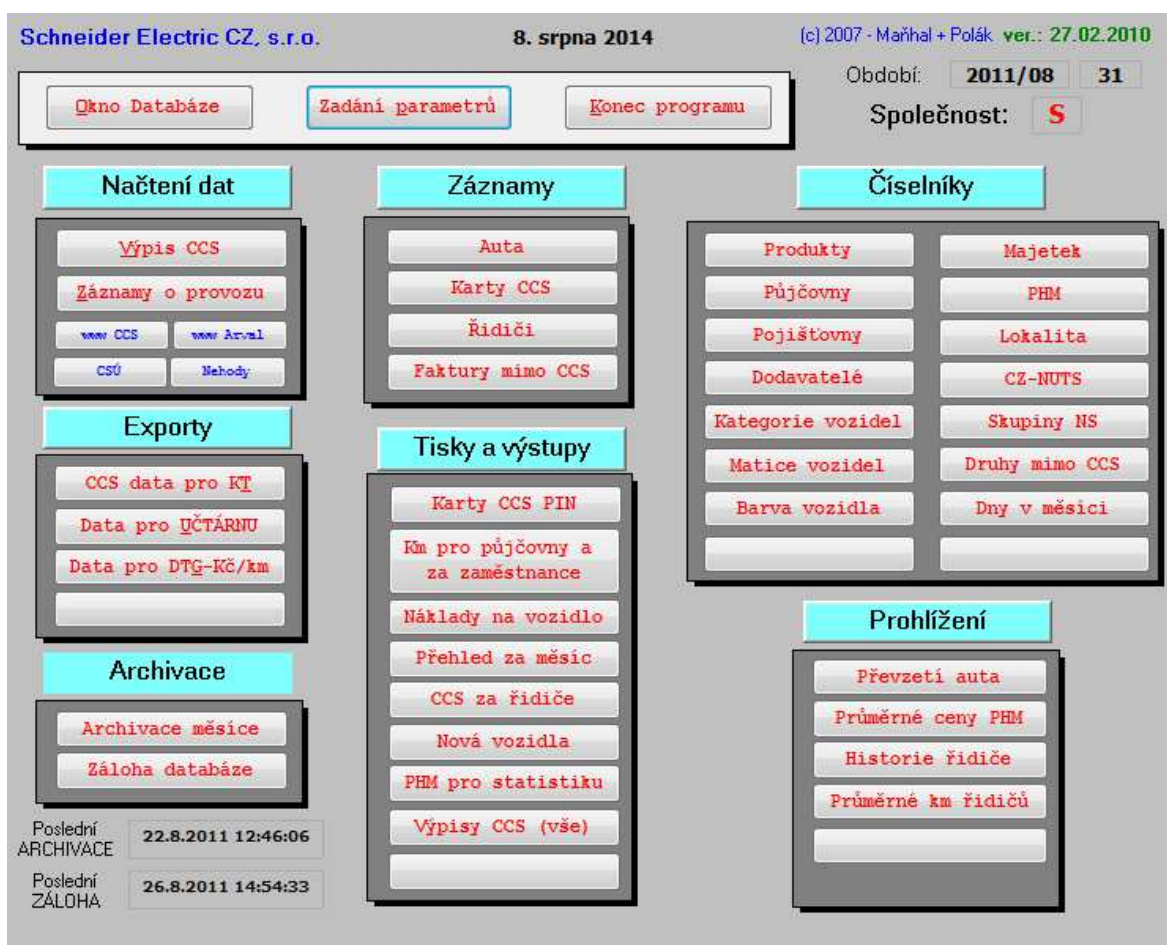
Základním cílem interní směrnice je vytvořit návod, který bude v souladu s představami firmy o formě a podobě vozového parku a také bude plnit podmínky leasingových společností, které jsou stanoveny při uzavření leasingové smlouvy. Řidič musí vědět, jak se ke svěřenému majetku chovat a jaký postih může očekávat při nedodržení uvedených pravidel.

Vzor směrnice vozového parku je uvedena v textové příloze č. 1.

4.2.4. Kontrola fleetu ve firmě Schneider Electric

Základním programem pro kontrolu a komunikaci s ostatními odděleními je Microsoft Office Access Database a výstupem jsou excelovské tabulky, které byly přesně definovány odděleními, pro něž jsou tyto výstupy určeny (viz Obrázek 9). To znamená, že pokud účtárna potřebuje data o DPH, je velice jednoduché provést export těchto dat a přeposlat pouze ty informace, které jsou pro zpracování DPH důležité.

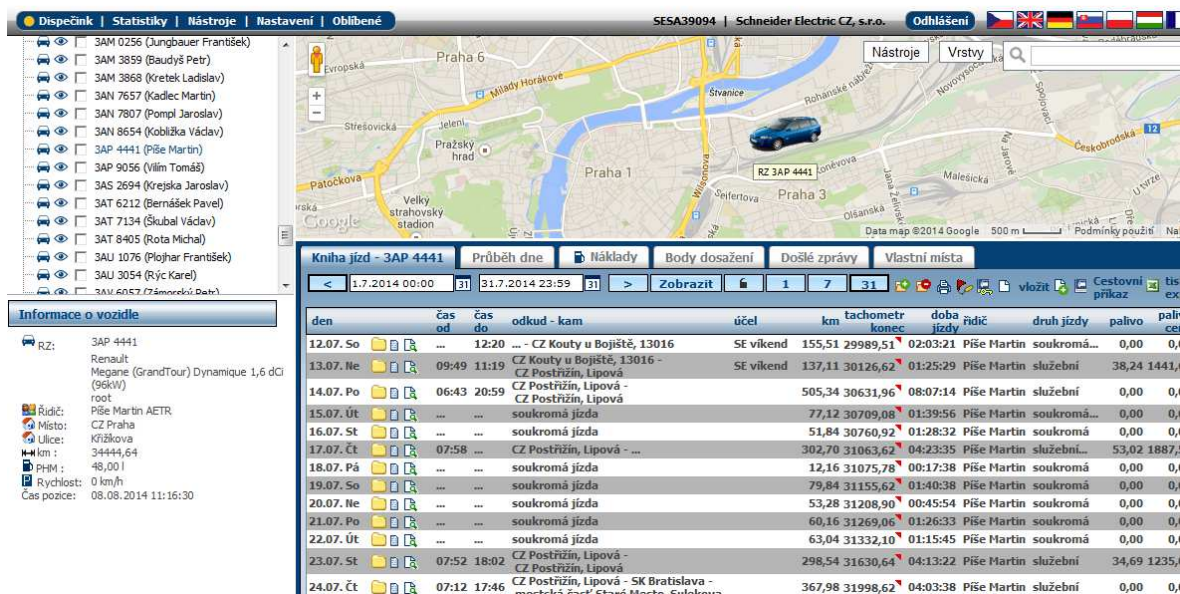
Obrázek 9: Ukázka softwaru Autopark SE



Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

Vstupní data generuje další program, který je hardwarově navázán na samotný pohyb vozu. Tento program (html rozhraní) dostupný na www.webdispecink.cz, posílá data z vozu přes GPS signál a specialista správy vozového parku má aktuální přehled o všech vozech (viz Obrázek 10).

Obrázek 10: Ukázka softwaru www.webdispecink.cz



Zdroj: HI Software Development, s.r.o.

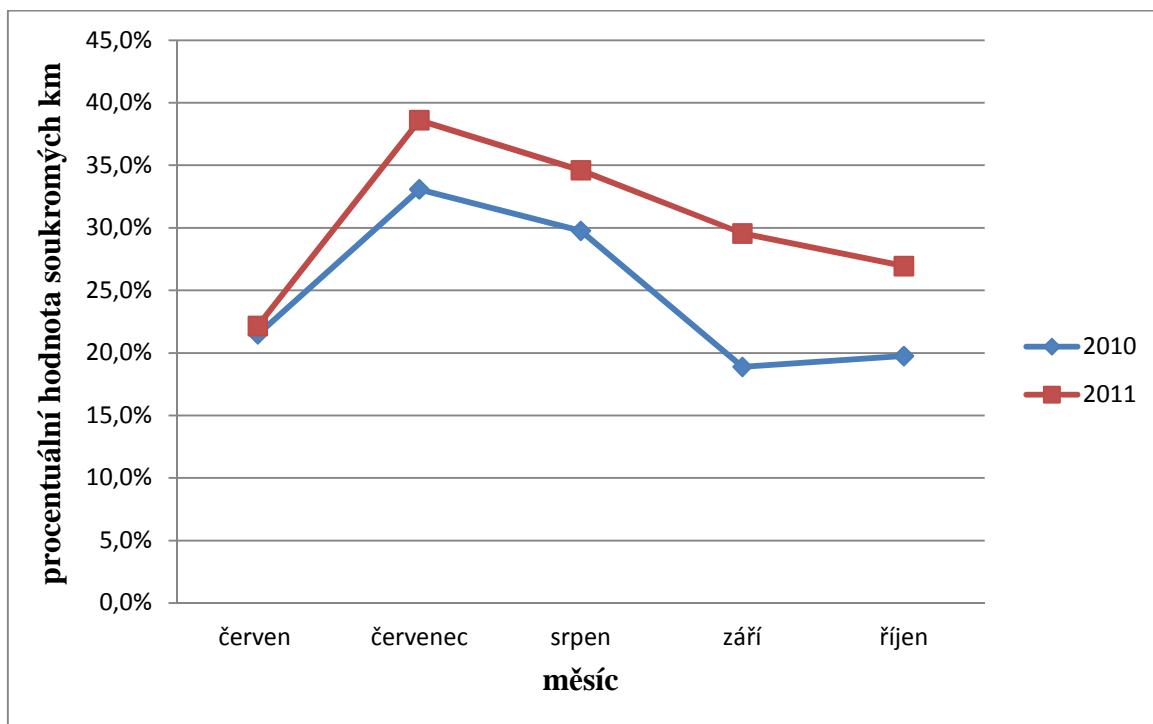
Cílem pořízení tohoto programu nebylo sledování pohybu vozů, ale zvýšení efektivity pracovního času specialisty správce vozového parku a samotných řidičů. Jednotliví řidiči vidí pouze svůj vůz a jízdy v daném měsíci. Za svou povinnost mají správně označovat služební a soukromé jízdy a na konci měsíce uzavřít knihu jízd. Tím odsouhlasí počty soukromých a služebních kilometrů a průměrnou spotřebu.

Povinností správce vozového parku je zajistit montáž GPS zařízení do každého nového vozu, který je pronajatý v rámci operativního leasingu. Dále musí kontrolovat funkčnost jednotlivých jednotek a exportovat data z webdispecinku do autoparku a zpracovaná data posílat na příslušná oddělení.

Pokud není vůz vybaven GPS zařízením, to platí hlavně pro náhradní vozy, specialista správy vozového parku připraví excelovský soubor, do kterého si řidič značí své jízdy a po skončení měsíce zamknou sešit a odešlou na zpracování. Tímto způsobem byl řešen celý vozový park před využitím GPS systémů. Bohužel to přinášelo několik nevýhod a to především v tom, že spousta řidičů vyplňovala tento soubor až na konci měsíce, jednotlivé jízdy byly mnohdy smyšleny a poměr služebních a soukromých kilometrů neodpovídal skutečnosti.

Po zavedení GPS v roce 2011 se poměr soukromých kilometrů meziročně zvýšil o téměř 10 %. To samozřejmě znamenalo značnou úsporu na palivu, jelikož průměrný měsíční nájezd flotily 140 vozů je přibližně 400 000 km. Náklady na zavedení GPS systému byly z důvodu těchto úspor pokryty do šesti měsíců (viz Graf 7).

Graf 7: Meziroční změna procentuální hodnoty soukromých kilometrů



Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric





Před zavedením GPS si řidiči stěžovali na časovou náročnost při vyplňování excelovských souborů a správce vozového parku složitě sledoval, kdo má nebo nemá uzavřenou knihu jízd za daný měsíc. Po zavedení GPS systému je přehled komplexní a správce vozového parku ihned vidí, kdo má knihu jízd uzavřenou a kdy ji uzavřel (viz Obrázek 11).







































































I tato úspora se dá finančně vyjádřit. Při 140 vozech, tedy i 140 řidičích je odhadovaný čas na vyplnění všech výkazů v excelovské tabulce průměrně 140 hodin. Průměrný náklad na zaměstnance je 300,-- Kč za 1 hodinu. V případě, že se čas při využití GPS systému zkrátí na polovinu, je měsíční úspora více jak 20 000,-- Kč roční úspora více jak 250 000,-- Kč.

Obrázek 11: Přehled uzavřených knih jízd u jednotlivých řidičů

Dispečink | Statistiky | **Nástroje** | Nastavení | Oblíbené

Nástroje » Správa vozidel » Kontrola datových uzávěrek:

< 1.7.2014 31 31.7.2014 31 > Zobrazit    Uzavřít vozidlo 

Vozidlo	Výchozí řidič	Datová uzávěrka			
		Ke dni	Uzavřel	Uzavřeno	
1AS 9925	Mika Václav	   	01.07.2014	SESA89107	01.07.2014
1AZ 5190	Libor Kubík	   	31.07.2014	SESA136616	07.08.2014
1AZ 5349	Petr Bohušík	   	25.07.2014	SESA48030	06.08.2014
1AZ 6606	Karel Václavíček	   	31.07.2014	SESA18847	05.08.2014
1AZ 8629	Dostál Aleš	 			
2AA 1596	Marek Svatuška	   	31.07.2014	SESA10422	07.08.2014
2AA 2190	Pavel Plachý	 			
2AA 2455	Markov Zhivko	   	31.07.2014	SESA12079	08.08.2014
2AB 9561	referentské Servis 1	   	30.07.2014	SESA52761	04.08.2014
2AC 3084	Martin Muller	   	31.07.2014	SESA40098	04.08.2014
2AC 3668	Štef Karel	 			
2AC 4312	Karel Krauskopf	 			
2AC 5170	Aleš Ptáček	   	31.07.2014	SESA207146	01.08.2014
2AC 6304	Zlín 1 referentské	   	24.07.2014	SESA80279	05.08.2014
2AD 0633	Písek 4 referentské	 			
2AD 0801	Švejnoha Jan	 			
2AD 0822	Radim Hendl	 			
2AD 8423	Oldřich Daněk	   	31.07.2014	SESA3406	07.08.2014
2AD 8506	Tomáš Řehůřek	   	31.07.2014	SESA96241	04.08.2014
2AD 9850	Praha 1 referentské	 			
2AE 4451	Aleš Kubant	 			
2AE 4930	Krejčí Petr	   	14.07.2014	SESA198911	07.08.2014

Zdroj: HI Software Development, s.r.o.

Přestože má firma dostatek informací pro kontrolu a výpočet celkových nákladů ke každému vozu a pro výpočet nákladů za celý vozový park, výpočet TCO není realizován.

Tím, že není tento výpočet proveden, nelze, aby fleet management plnil stanovené cíle. Kontrola je pouze částečná a je nutno se věnovat všem stanoveným cílům.

5. Doporučení

Z prvního pohledu se může zdát, že správa a management vozového parku ve firmě Schneider Electric CZ s.r.o. je veden maximálně efektivně a podrobně.

Dle analýzy jednotlivých bodů, byl vytvořen celkový pohled na stávající situaci:

Tabulka 12: Jednotlivé body analýzy správy vozového parku ve firmě Schneider

položky			realizace ze strany Schneider Electric CZ	
Plánování	stanovení cílů - strategické	definování flotilových potřeb	ne	
		pořízení vozového parku		ano
		nastavení podmínek s dodavateli		ano
		návrhy a realizace úsporných opatření	ne	
		spolupráce s ostatními odděleními		ano
	stanovení cílů - operativní	jednání s dodavateli		ano
		objednání vozidel		ano
		kontrola vyjednaných podmínek		ano
		kontrola účinnosti úsporných opatření	ne	
		monitoring trhu v oblasti vozů i fleetových služeb	ne	
		kontrola ukazatelů: ujetých kilometrů, pojistných událostí, průměrné spotřeby	ne	
		předávání a přebírání vozidel		ano
		kontrola úrovně opotřebení vozidel při vrácení leasingové společnosti		ano
		kontrola faktur		ano
		reporting	částečně	
zajištění náhradních vozů		ano		
likvidace pojistných událostí	ne			
metody k dosažení cílů	výpočet TCO	ne		
Organizování	lidské zdroje	funkční organizační struktura		ano
	finanční zdroje	možnost výběru financování	ne	
	materiální zdroje	hlídání spotřeby PHM u vozidel	ne	
		výběr vozů dle zůstatkové ceny	ne	
		řízený výběr dodavatele		ano
		spolupráce s leasingovými společnostmi založená na dlouhodobých vztazích		ano
		srovnatelné nabídky od leasingových společností	ne	
		prodloužení maximálního kilometrového a časového proběhu snížení počtu ujetých kilometrů	ne	
Koordinace	koordinace	sladění činností mezi jednotlivými odděleními a zaměstnanci		ano
	car policy	nastavení pravidel pro použití fremních vozidel		ano
Kontrola		kontrola cílů	ne	
	metody	monitorovací systémy		ano

Zdroj: vlastní zpracování

Z výsledků této analýzy jsou patrné body, které mohou zefektivnit vozový park SE a dále snížit celkové náklady na jeho provoz.

Tabulka 13 ukazuje souhrn nerealizovaných bodů a porovnání, zda tyto body mají přímý vliv na zvýšení efektivity vozového parku.

Tabulka 13: Přehled nerealizovaných položek

nerealizované položky			vliv na zvýšení efektivity vozového parku	
Plánování	stanovení cílů - strategické	definování flotilových potřeb	ano	
		návrhy a realizace úsporných opatření	ano	
	stanovení cílů - operativní	kontrola účinnosti úsporných opatření	částečně	
		monitoring trhu v oblasti vozů i fleetových služeb	částečně	
		kontrola ukazatelů: ujetých kilometrů, pojistných událostí, průměrné spotřeby	ano	
		reporting		ne
		likvidace pojistných událostí	částečně	
		metody k dosažení cílů	výpočet TCO	částečně
Organizování	finanční zdroje	možnost výběru financování		ne
	materiální zdroje	hlídání spotřeby PHM u vozidel	ano	
		výběr vozů dle zůstatkové ceny	částečně	
		srovnatelné nabídky od leasingových společností	částečně	
		prodloužení maximálního kilometrového a časového proběhu	částečně	
		snížování počtu ujetých kilometrů	ano	
Kontrola		kontrola cílů	ano	

Zdroj: vlastní zpracování

Podrobný rozpis položek a návrhy na změnu je následující:

Plánování

Stanovení cílů

- Firma Schneider Electric má stanovené strategické a operativní cíle. Pro zefektivnění vozového parku je nutné tyto cíle pravidelně kontrolovat a zaměřit se na cíle, které nejsou realizovány. Doporučení k jednotlivým strategickým cílům:
 - o Definování flotilových potřeb – užší spolupráce s personálním oddělením při přidělování jednotlivých vozidel, možnost návrhu sdílení

vozidel, tzn. rozšíření tzv. referentských vozů. Úspora je v počtu provozovaných vozidel. Odhadovaný počet vozů, o které lze snížit celkový fleet je 5 aut.

Úspora:

měsíční leasing 1 vozu – 8 000,-- Kč,

palivo pro 1 vůz – 3 000,-- Kč.

Celkem roční úspora při snížení 5 vozů: 660 000,-- Kč.

- o Návrhy a realizace úsporných opatření – možností na jednotlivá úsporná řešení může být několik. V prvním kroku je nutné začít s výpočtem TCO, jelikož pouze takto je možno získat potřebná data pro aplikaci konkrétního úsporného řešení. Lze se pouze domnívat, zda je vhodné snížit náklady na palivo nebo na škodní události. Bez přesných údajů však požadovanou výši úspory nedosáhneme. V minulosti se firma orientovala pouze na výši pravidelné splátky a dosáhla zde výrazných úspor. Nyní je potřeba se zaměřit na další položky celkových nákladů.
- Jednotlivé operativní cíle slouží k dosažení strategických cílů, negenerují přímou finanční úsporu.

Metody - výpočet TCO

- Začít využívat tuto metodu je klíčem k zefektivnění vozového parku ve firmě Schneider Electric.
- Přestože má Schneider Electric dostatečné informace o jednotlivých nákladech vozů, nedělá výpočet nákladů pro každý vůz, ale pouze na celkový fleet a to ještě jen za 1 rok. Tyto informace by mohly sloužit pro srovnání nákladů mezi jednotlivými vozy. Náklad na vozový park není pouze o velikosti leasingové splátky, ale je tvořen náklady na palivo, servis, opravy, náklady při vrácení vozu leasingové společnosti. Pokud bude možné sledovat a srovnávat všechny údaje o TCO, pak mohou být návodem pro další možné úspory.

Organizování

Možnost výběru financování

Toto rozhodnutí nezáleží na managementu firmy, ale je dáno korporátní strategií. Cílem firmy není investovat do vlastních vozidel, tuto službu si chce zajistit od firem, které ji nabízí na profesionální úrovni. Investovat své finance chce firma do svého rozvoje a růstu tržního podílu.

Kontrola spotřeby PHM jednotlivých vozidel

- V tomto bodě je největší možnost změny a možnost zvýšení úspor v celém vozovém parku.

Obrázek 12: Průměrné spotřeby PHM vozidel v roce 2013

RZ	Řidič	PHM I	PHM Kč	Cena PHM na 1 km	Ostatní náklad	Průměrná spotřeba	Spotřeba dle TP
2AB 9561	referentské Servis 1	1667,81	59 907,49	3,54	1 095,00	9,86	9,60
5A1 0965	referentské Servis 4	838,40	30 104,22	3,50	2 008,00	9,74	8,90
1AM 4028	Tvrz Pavel	438,40	15 268,84	3,28	1 765,00	9,41	0,00
1AK 7868	Uchytíl Petr	25,00	895,00	3,01	0,00	8,42	0,00
1AN 7377	Štefl Karel	70,10	2 486,78	2,97	129,00	8,36	0,00
2AE 4451	Aleš Kubant	1711,87	59 743,71	2,91	11 344,00	8,34	5,50
3AL 3289	Kranz Axel	2143,17	49 835,95	1,79	2 473,27	7,72	6,00
2AA 2455	Markov Zhivko	1203,02	20 585,31	1,27	468,00	7,44	6,10
2AL 8984	Míka Václav	1491,27	54 649,90	2,68	5 230,00	7,31	5,30
1AZ 6615	Plojhar František	3354,70	119 613,92	2,60	3 867,10	7,30	5,20
2AY 2145	Janků Ondřej	3924,97	141 939,82	2,59	1 798,00	7,17	4,50
2AY 3921	Janyпка Vladimír	3044,81	108 866,07	2,54	4 225,90	7,10	5,70
3AH 9701	Tvrz Pavel	1595,96	60 799,80	2,70	3 897,00	7,08	4,50
3AU 1076	Plojhar František	289,52	10 365,20	2,51	479,00	7,01	4,10
3AF 4901	Uchytíl Petr	845,85	31 429,21	2,59	523,00	6,97	4,50
2AF 0206	Svrdlín Radko	6250,38	232 332,57	2,59	6 469,00	6,96	5,70
2AA 1596	Marek Svatuška	2912,74	103 649,87	2,47	1 887,00	6,95	5,70
2AV 7860	Olaf Koerner	2195,92	74 303,86	2,35	1 980,00	6,94	6,20
1AM 6576	Praha 1 referentské	215,05	8 041,35	2,59	497,00	6,93	0,00
3AD 3263	Kursch Martin	2971,91	114 323,13	2,66	5 367,00	6,91	6,20
3AC 2936	Slánská Jiřina	1219,66	44 210,43	2,50	1 848,00	6,90	5,60
3AC 1596	Žlábek Jaroslav	4296,75	140 505,83	2,23	3 003,00	6,81	5,20
1AZ 5190	Libor Kubík	1111,73	40 866,15	2,50	1 668,90	6,81	4,70
1AV 7934	Mikulec Jan	78,54	2 893,00	2,48	119,00	6,73	0,00
1AM 2173	Augustin Petr	60,35	2 224,50	2,48	238,00	6,72	0,00
1AK 7800	Tomáš Galko	0,00	0,00	0,00	179,00	6,68	0,00
2AM 0616	Praha 2 referentské	1300,80	48 129,89	2,46	2 211,00	6,65	5,30
1AM 4269	Fiala Jan	78,32	2 675,00	2,26	294,00	6,63	0,00
2AC 6582	Jaroslav Krejska	3076,50	114 572,23	2,46	4 128,00	6,59	0,00
2AM 3809	Lada Kařková	1299,14	48 679,71	2,47	2 376,00	6,58	4,80
3AL 5836	Nekovařiková Zdeňka	1178,50	45 201,76	2,52	4 363,00	6,57	5,70
2AX 3065	Slaviček Roman	2728,38	98 340,30	2,36	5 777,00	6,55	5,70
2AD 0822	Radim Hendl	2594,46	93 918,31	2,36	4 372,00	6,53	5,30
1AV 5760	Vilím Tomáš	1348,32	47 291,19	2,29	3 328,00	6,52	0,00

Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

- Firma Schneider Electric je schopna na základě svých informací (viz Obrázek 12) detailně sledovat spotřebu a náklady u jednotlivých vozů. Tyto náklady je dokonce schopna porovnávat s výrobcem udávanou hodnotou. Na palivu ročně utratí přes 10 milionů korun, přesto v této oblasti udělala jen malý posun a to nákupem vozů s nižší spotřebou.
- Další krok by měl být směrem k řidičům. Ti by měli být motivováni svou spotřebu upravit dle norem. Motivace by mohla být jak pozitivní, tak negativní. Forma motivace:
 - o **Pozitivní motivace** – každý zaměstnanec jezdí jinou trasu (městskou, mimoměstskou, dálnice), přesto by mohla být vyhlášena soutěž – kdo sníží svou současnou spotřebu nejvíce, dostane hodnotnou cenu (mobil, TV, atp.).
 - o **Negativní motivace** – stanovit maximální odchylku od výrobcem stavenového průměru a nadlimitní spotřebu nechat zaměstnanci proplatit. Motivací zaměstnance je, že by se měl snažit snížit spotřebu stylem jízdy. Začne se zajímat o spotřebu anebo se může najít technická chyba vozidla, která způsobuje nadlimitní spotřebu.
- V případě, že by se upravila spotřeba všech vozidel o pouhých 5 %, roční úspora by tak činila více jak 500 000,-- Kč.

Výběr vozů dle zůstatkové hodnoty

- Firma Schneider Electric CZ s.r.o. dělá pravidelná výběrová řízení na dodavatele vozového parku. Samotná dokumentace a formulace poptávky je řešena velice detailně a zahrnuje maximum všech potřebných informací. Co však neřeší podrobně, je samotné vyhodnocení a srovnání jednotlivých položek v nabídce. Tou, jednou z důležitých položek, je porovnání zůstatkové ceny vozu mezi jednotlivými značkami a také mezi jednotlivými nabídkami. Právě zůstatková cena vozu může podstatně změnit výši leasingové splátky. Doporučením tedy je, poptat větší počet modelů (stejně kategorie) a nechat si od leasingových společností připravit nabídku. Nabídky, zvláště položku „zůstatková cena vozu“, porovnat mezi leasingovými společnostmi a také mezi jednotlivými značkami. Existují značky, které jsou více oblíbeny u ojetých vozů

a tím je také jejich cena vyšší než u značek vozů, které jsou nepopulární, tomu pak odpovídá jejich zůstatková cena. Je důležité mít na paměti, že leasingové společnosti se snaží tomuto riziku vyhnout a snaží se stlačit zůstatkové ceny na minimum. Jakmile se začne srovnávat zůstatková hodnota vozu, je velká šance, že bude dosaženo zvýšení zůstatkové ceny vozu a tím se sníží velikost splátky.

Řízený výběr dodavatele

Výběr dodavatele probíhá každoročně, tak aby se aktualizovaly cenové nabídky. Nejsou poptány pouze leasingové společnosti, ale také výrobci (dovozci) automobilů s cílem dostat zajímavé vstupní nákupní podmínky vozidel, tím snížit výši celkové investice, případně zvýšit úroveň výbavy vozidla. Leasingové společnosti poté tvoří cenovou nabídku ze základu, který je dohodnut s výrobcem, a nabídku připravují dle jasně definovaných parametrů. Tato část je plně pod kontrolou a přechodem na řízený výběr dodavatele se v minulosti dosáhlo významných úspor.

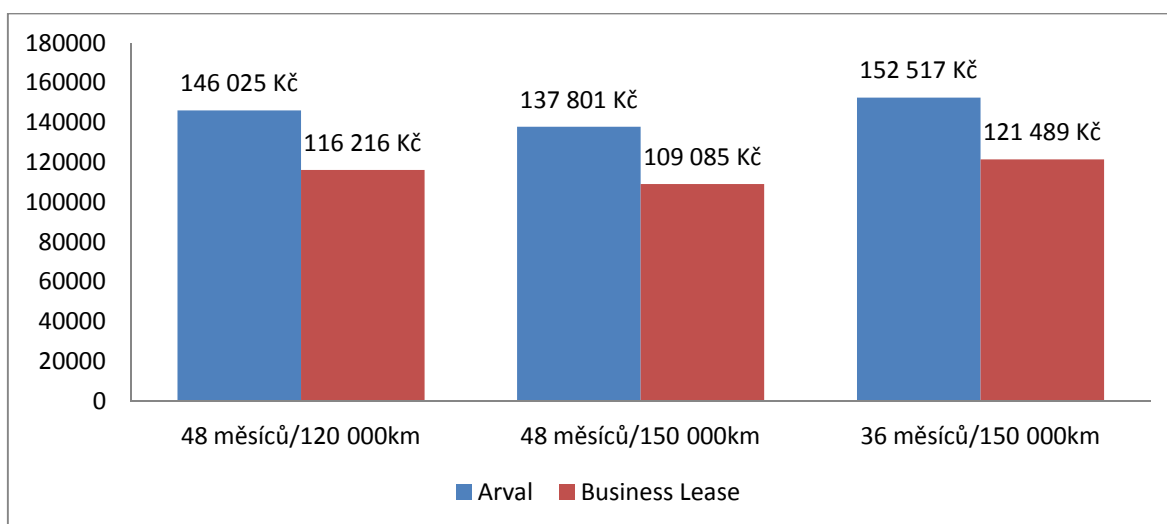
Spolupráce s leasingovými společnostmi založená na dlouhodobých vztazích

Společnost Schneider Electric nechce dosáhnout pouze nízkých cen. Cílem jednání s obchodními partnery je situace tzv. win-win. Je snaha o dosažení kvalitního servisu a péče v oblasti vozového parku. Partnerům je nabídnuta dlouhodobá spolupráce s mezinárodní společností na zajímavě velkém fleetu. Jakýmkoliv problémům se předchází a spolupráce se plánuje dlouhodobě. Snadno se začíná s jakoukoliv společností při podpisu smlouvy, ale pokud nejsou jasně definována pravidla, za jakých podmínek se bude vracet vůz a jak bude probíhat ukončení smlouvy, které nastane někdy za 3 a více let, může nastat nemilé překvapení a to doučtováním vícenákladů, které podstatně zvýší celkové náklady. Toto lze částečně vyřešit budováním dlouhodobého obchodního vztahu, aby i druhá strana věděla, že podpisem jedné leasingové smlouvy obchod nekončí.

Srovnatelné nabídky od leasingových společností

- Předchozí dva uvedené body tvoří podklad pro tento bod. Zde je však prostor ke zlepšení. Přestože jsou k dispozici veškerá potřebná data, nejsou porovnávány všechny hodnoty a dále s nimi není pracováno. Srovnává se pouze finální částka, která slouží jako finále pro rozhodování. Např. informace o výši zůstatkové ceny vozu jsou k dispozici, přesto s ní nepracuje. I zde mohou být diametrální rozdíly, jak ukazuje Graf 8, který byl zpracován z údajů v posledním tendru.

Graf 8: Srovnání zůstatkové ceny vozu u dvou vybraných leasingových společností



Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

- Z výsledku (Graf 8) je patrné, že každá leasingová společnost počítá rozdílnou hodnotu zůstatkové ceny vozu. Schneider Electric má zájem, aby nabídky vozů byly srovnatelné včetně zůstatkové hodnoty vozu. Velikost zůstatkové hodnoty vozu se totiž významně podílí na velikosti výsledné splátky. U stanovení zůstatkové ceny vozu mohou nastat tři situace:
 - o Leasingová společnost počítá s vysokou zůstatkovou cenou vozu – velké riziko, že při prodeji nebude hodnota vozu tak vysoká a leasingová společnost se bude snažit doučtovat rozdíl např. nadměrným opotřebením vozidla.

- Leasingová společnost počítá s nízkou zůstatkovou cenou – zvětšuje se rozpětí mezi nákupní a zůstatkovou cenou, tzn. zákazník, v tomto případě Schneider Electric, bude mít dražší leasingovou splátku.
- Pokud by zůstatkové ceny byly na podobné úrovni, můžeme předpokládat, že leasingové společnosti odhadují trh srovnatelně, a leasingová splátka by mohla být nastavena optimálně.

Prodloužení maximálního kilometrového a časového proběhu

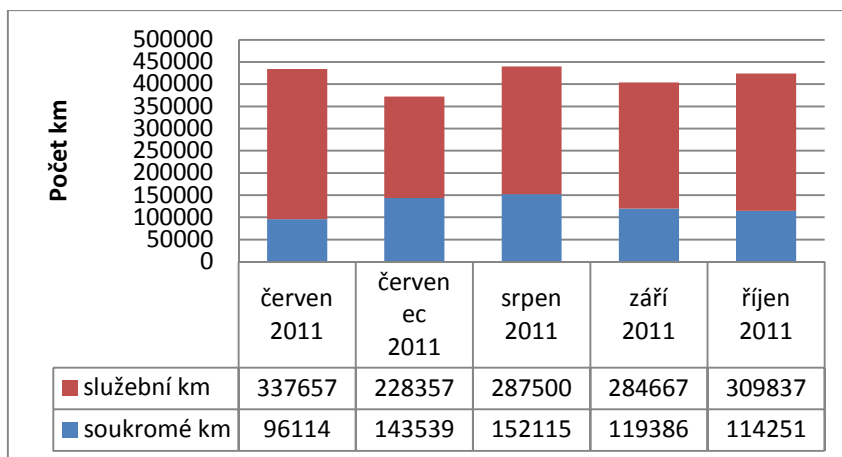
- Toto opatření skutečně dokázalo snížit splátku operativního leasingu o výraznou část. Při zavedení tohoto opatření se zjistilo, že více jak 50 % vozidel by mohlo být ještě použito ve fleetu, protože po 3 letech neměla zdaleka najeto 150 000 km. Takže podle nových pravidel byl u více jak 80 vozidel (z celkového fleetu 140 vozů) prodloužen pronájem na déle než 3 roky. Výhodou je, že Schneider Electric může čerpat data z minulých let a tím lépe předpovídat nájezd každého vozu.
- Zajímavým propočtem by mohlo být prodloužení o další rok, tzn. maximálně na 5 let a zvýšením na konečný stav tachometru 180 000 km. Leasingové společnosti by tuto změnu akceptovaly, ale celé je to spojené s několika negativy. První věc se týká spokojenosti zaměstnanců. Je příjemnější pro zaměstnance jezdit stále s relativně novým vozem a maximálně jednou za 4 roky dostat nový vůz. Další věcí je snížení zůstatkové hodnoty vozu a možné dofakturace za nadměrné poškození. Poslední dvě položky mají přímý vliv na velikost úspory.

Snižování počtu ujetých kilometrů

- Jako benefit pro své zaměstnance umožňuje firma Schneider Electric využití služebních vozidel i pro soukromé účely. Níže uvedený Graf 9 dokládá, že tyto jízdy podstatně navyšují celkový počet kilometrů každého vozu a z toho důvodu musí být nastavena vyšší pravidelná měsíční splátka než v případě, kdyby auta měla nižší nájezd.
- Cílem není rušit zaměstnanecký benefit, ale firma by se měla zaměřit na zvýšení efektivity u služebních vozů a to důslednějším plánováním schůzek

u zákazníků, větší využití referentských vozidel převážně pro zaměstnance z back office.

Graf 9: Počet služebních a soukromých km za červen až říjen 2011



Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

- Zajímavý údaj je konkrétní počet soukromých kilometrů u jednotlivých zaměstnanců v poměru k celkovým kilometrům, viz Obrázek 13.

Obrázek 13: Poměr soukromých km k celkovým km za vybrané období

Ridic	SPZ	Sou_km	Celkem_km	pomer Soukr/Celkove km
Áuersvald Martin	2AL 0339	1109	1109	100%
Augustin Petr	3AF 0969	382	2419	16%
Balhárek Pavel	3AL 3884	781	4570	17%
Bartůšek Jan	3AF 0947	1749	4290	41%
Baudyš Petr	3AM 3859	751	1384	54%
Bečvář Luboš	3AI 3320	929	4851	19%
Bernásek Pavel	3AT 6212	1439	1870	77%
Boháč Petr	2AI 9781	163	2449	7%
Bohušík Petr	1AZ 5349	909	1457	62%
Borský Petr	3AE 3350	1043	1676	62%
Brzysko Janusz	4AD 1106	389	3088	13%
Čihelka Jindřich	3AH 5347	1185	3864	31%
Čapek Marek	2AM 1878	2024	2251	90%
Čehovský Daniel	3AL 1929	871	3557	24%
Daněk Oldřich	2AD 8423	456	2443	19%
Dobeš Miloslav	2AM 6869	980	2393	41%
Doležal Radomír	4AD 6916	2766	3777	73%
Dostál Aleš	1AZ 8629	697	1817	38%
Dostál Martin	2AZ 3997	536	2906	18%
Dvořák Jaroslav	2AJ 9603	742	1898	39%
Dvořák Otakar	3AE 3534	377	2001	19%
Dyba Pavel	3AX 5262	63	2188	3%
Fárka Adrian	3AF 8386	207	3337	6%

Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

- Firma by mohla limitovat maximální počet soukromých kilometrů a to buď procentuální částkou z celkového měsíčního nájezdu, nebo konkrétní hodnotou maximálního měsíčního počtu ujetých soukromých kilometrů.
- Zavedení tohoto pravidla má dopad na samotnou spokojenost zaměstnanců a bez další konzultace s personálním oddělením tuto změnu nelze aplikovat.

Koordinace

Pravidla pro použití firemních vozidel – car policy

- Car policy je dokument, který popisuje pravidla a postupy a je určitým druhem smlouvy o užívání vozidel mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem Schneider Electric. Samotná car policy nešetří náklady, ale definuje pravidla.

Tabulka 14: Obsah směrnice vozového parku firmy Schneider Electric

co by měla car policy obsahovat:	komentář k současné car policy
nároková kritéria	obsahuje čl. 4.1.2
délka kontraktu	obsahuje čl. 4.3.2
výběr značky	obsahuje čl. 4.2, dále navazuje na dokument Matice vozidel
dohoda s uživateli	obsahuje čl. 1
způsob použití vozu	obsahuje čl. 4.1.4
údržba	obsahuje čl. 4.6, 4.11
zprávy o poškození	obsahuje čl. 4.9.2, 4.9.3
náhradní vozidlo	obsahuje čl. 4.9.1
odchod ze společnosti	obsahuje čl. 4.3.4
nafta vs. benzín	obsahuje čl. 4.3.2
pracovníci na částečný úvazek	obsahuje čl. 4.4
silniční asistence	obsahuje čl. 4.9.3 a následné manuály jednotlivých leasingových společností
palivo	obsahuje čl. 4.7
vrácení vozu po skončení leasingu	není přesně definováno
opravy	obsahuje čl. 4.10
pojištění	přesná částka není ve směrnici uvedena
odpovědné oddělení a kontaktní osoby	obsahuje čl. 4.3.3

Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

- Car policy je velice důležitý dokument, který byl firmou Schneider Electric realizován. Tato směrnice jasně definuje pravidla použití vozového parku pro zaměstnance a jasně definuje škody, které bude zaměstnavatel vymáhat po zaměstnancích. Tento dokument se stal součástí řízené dokumentace firmy v rámci ISO 9001 a všichni zaměstnanci jsou povinni si jej přečíst a řídit se uvedenými pravidly. Je důležité tento dokument pravidelně revidovat tak, aby byl aktuální.
- Výsledkem správně vytvořené směrnice jsou jasná pravidla pro zaměstnance, určitá hrozba sankcí, které zaměstnance mohou přinutit k lepšímu zacházení se svěřeným majetkem a ucelená koncepce vozového parku. Z výše uvedené tabulky vyplývá, že jsou obsaženy všechny důležité informace pro zaměstnance, chybí pouze doplnit některé drobnosti.

Kontrola

Kontrola cílů

- Fleet manager má pro vedení a správu vozového parku nastaveny strategické a operativní cíle. Přesto není nastavena pravidelná kontrola jednotlivých cílů a neexistuje motivace zaměstnanců, aby těchto cílů dosáhli. Kontrola cílů by měla probíhat minimálně 2x ročně.

Prostředky pro kontrolu cílů - monitorovací systémy

- Monitorovací systémy jsou důležitým nástrojem pro zvýšení efektivity vozových parků. Schneider Electric udělal v minulosti správné rozhodnutí pro zavedení stávajícího systému. Tento systém mu dokázal generovat řadu úspor, nejenom finančních, ale také pomohl zvýšit efektivitu zaměstnanců. Důležitým krokem bylo, že tento systém se nestal nástrojem sledovacím, a tak zaměstnanci po čase sami vyhodnotili, že jim šetří čas při tvorbě výkazů. Celý systém se podařilo spojit s tvorbou cestovních výkazů včetně nastavení diet a zaměstnanec při správném použití GPS je schopen vygenerovat cestovní výkaz za daný měsíc včetně výpočtu stravného, viz Obrázek 14.

Obrázek 14: Vygenerovaný cestovní výkaz pomocí monitorovacího systému

TUZEMSKÝ CESTOVNÍ PŘÍKAZ											
Období		Od: 04.08.2014 06:56		Do: 26.08.2014 14:53		pro účtárnu					
Řidič:		Píše Martin				512010		Letenky a jízdenky		0,00	
RZ vozidla:		3AP 4441				512020		Hotely a ubytování		0,00	
Číslo bankovního účtu:						512030		Cestovné - stravné		732,00	
Místo práce:		Thámová 13, 186 00 Praha 8				512040		Ostatní vedlejší náklady		180,00	
Spolucestující:						513010		Stravné s hosty		0,00	
Osobní číslo:		5587									
Nákladové středisko:		JI01101									
Den	Cesta z - do místo pobytu	Čas	Počet hodin	Stravné Počet po hlavních	Stravné celkem	placeno AMEX	Nutné vedl. výdaje čís.	částka	popis	SUMA	
04.08.	CZ Sázava	06:56	20:03	13	0	123,00				123,00	
05.08.	CZ Postřívín, Lipová	07:32	18:23	10	0	80,00				80,00	
06.08.	CZ Postřívín, Lipová	08:05	18:21	10	0	80,00				80,00	
08.08.	CZ Postřívín, Lipová	19:39	20:13	0	0	0,00				0,00	
							512040	100,00	parkovné	100,00	
12.08.	CZ Praha, Jateční	17:04	17:34	0	0	0,00				0,00	
13.08.	CZ Postřívín, Lipová	08:02	20:47	12	0	123,00				123,00	
15.08.	CZ Postřívín, Lipová	07:37	18:40	11	0	80,00				80,00	
19.08.	CZ Postřívín, Lipová	08:01	20:38	12	0	123,00				123,00	
20.08.	CZ Praha, Thámová	08:52	12:28	0	0	0,00				0,00	
							512040	80,00	parkovné	80,00	
25.08.	CZ Písek, Sedláčková	07:15	21:35	14	0	123,00				123,00	
26.08.	CZ Napajedla, Kvítkovická	08:08	14:53	0	0	0,00				0,00	
				Celkem	0	732,00	0,00	180,00		912,00	
pro účtárnu				Odpočet stravení		7					
Celkem				912,00				Vystavil		Schválil	
POSKYTNUTÁ ZÁLOHA				0,00				Datum: 9.9.2014		Datum:	
PLATBA AMEX KARTOU				0,00				Podpis:		Podpis:	
Částka k vrácení				-912,00				Schválil člen CMM:		Datum:	
								Podpis:		Podpis:	

Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

- Monitorovací systém však nabízí spoustu dalších možností, které zatím firma Schneider Electric nevyužívá. Jednou z těchto aplikací je sledování stylu jízdy. Na základě těchto údajů je možné motivovat zaměstnance k defenzivní jízdě, jelikož v tomto případě se nejedná pouze o zvýšení nákladů (vyšší spotřeba paliva, nadměrné opotřebení pneumatik, atd.), ale hlavně o bezpečnost zaměstnanců. Výsledky stylu jízdy zaměstnanců ukazuje Obrázek 15.

Obrázek 15: Styl jízdy dle údajů z monitorovacího systému

Řidič	Osobní číslo	Skupina	Vozidlo	Celkem km	Celkem	průměrná rychlost v jízdě	maximální rychlost v jízdě	Průměrná spotřeba
Ambrož Marek	5955			0,00	0			
+ Auersvald Martin	6038			1109,00	43	2 - normální	2 - normální	
+ Augustin Petr	5948			2419,00	138	4 - agresivní	4 - agresivní	
Automatizace referentské	3012			0,00	0			
+ Balhárek Pavel	5608			4570,00	158	4 - agresivní	5 - pirát	
+ Bartůšek Jan	6000			4290,00	282	5 - pirát	4 - agresivní	
+ Baudyš Petr	6060			1384,00	93	3 - nevhodný	3 - nevhodný	
Bazala Jan	5640			0,00	0			
+ Bečvář Luboš	5566			4851,00	295	3 - nevhodný	3 - nevhodný	
Bek Mirella	6109			0,00	0			
+ Bernášek Pavel	5421			1870,00	125	2 - normální	3 - nevhodný	

Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

Ucelený výsledek, jak zvýšit efektivitu a ušetřit finanční prostředky, dokládá Tabulka 15. Aplikace některých kroků může být pouze dílčím cílem, ale některé kroky mohou vést dokonce k celkové finanční úspoře.

Tabulka 15: Výsledek úspor při aplikaci nerealizovaných řešení

položky			způsob úspory	přibližná roční úspora
Plánování	strategické cíle	definování flotilových potřeb firmy	snížení počtu provozovaných vozů o 5 vozidel	660 000 Kč
		návrhy a realizace úsporných opatření	dle výsledků TCO analyzovat jednotlivé položky a navrhnout úsporné opatření	
	operativní cíle	kontrola účinnosti úsporných opatření	podpůrný cíl pro realizaci strategického cíle - úsporné opatření	
		monitoring trhu v oblasti vozů i fleetových služeb	podpůrný cíl pro realizaci strategického cíle - úsporné opatření	
		kontrola ukazatelů: ujetých kilometrů, pojistných událostí, průměrné spotřeby	podpůrný cíl pro realizaci strategického cíle - úsporné opatření	
		reporting	podpůrný cíl pro realizaci strategického cíle - úsporné opatření	
		likvidace pojistných událostí	podpůrný cíl pro realizaci strategického cíle - úsporné opatření	
Organizování	finanční zdroje	možnost výběru financování	nelze aplikovat	
materiální zdroje	hlídání spotřeby vozidel	výběr vozů dle zůstatkové ceny	snížením spotřeby o 5%	minimálně 500 000 Kč
	srovnatelné nabídky od leasingových společností	prodloužení maximálního kilometrového a časového proběhu	úspora dle výsledku TCO	
	snížování počtu ujetých km		nelze přesně vyčíslit	
			snížení splátky o 5%	více jak 500 000 Kč
			nelze přesně vyčíslit	

Zdroj: vlastní zpracování dle interních dat Schneider Electric

6. Závěr

Tato diplomová práce měla za úkol poskytnout objektivní náhled na problematiku správy firemních vozů a u vybrané společnosti analyzovat data vozového parku z pohledu efektivní správy.

Touto diplomovou prací byl splněn hlavní cíl, vytvořit model manuálu pro začínajícího fleet managera tak, aby byl schopen vést efektivně vozový park. Byl navržen postup jednotlivých kroků v oblasti fleetu, např. výběr a pořízení vozů, financování a smluvní podmínky, tvorba interních směrnic a monitoring vozů.

Navržením úsporných řešení ve společnosti Schneider Electric CZ s.r.o. byl splněn i sekundární cíl.

Přínosem diplomové práce bylo, po důkladé analýze, zjištění, že ve správě vozového parku jsou oblasti, které mohou zvýšit efektivitu a snížit celkové náklady firmy.

Mezi nejvýznamnější nedostatky patří:

- V plánování – kontrola strategických a operativních cílů, použití metody výpočtu TCO.
- V organizování – nutno efektivněji pracovat s materiálními zdroji jako např. spotřeba PHM u vozidel, podrobnější analýzy nabídek od dodavatelů a další.
- V kontrole - plně se nevyužívá možností zavedeného monitorovacího systému.

V úvodní, teoretické části, byla použita metoda deskripce, která definuje nejdůležitější pojmy týkající se vozového parku a ukazuje složitost a rozsáhlost oblasti správy vozového parku. Vozový park totiž není pouze souhrn leasingových splátek na faktuře, ale jedná se o ucelenou řadu činností, které mají velký vliv na efektivní a bezproblémový chod flotily služebních vozů.

Metoda komparace byla použita v praktické části, která se plně věnuje správě a vedení vozového parku ve firmě Schneider Electric. Jako prostředek pro zkoumání sloužila analýza a syntéza dat založená na detailním průzkumu vozového parku včetně procesů pořizování a financování.

V diplomové práci byla použita primární a sekundární data. Primární data pro zhodnocení vozového parku ve firmě SE byla použita z výročních zpráv a interních

zdrojů firmy. Sekundární data a další informace byly čerpány především z odborné literatury a časopisů.

Z diplomové práce plyne doporučení, aby se firma Schneider Electric zaměřila na odstranění výše uvedených nedostatků. Výsledkem bude nejenom snížení nákladů, ale i zvýšení motivace a bezpečnosti zaměstnanců.

7. Seznam použité literatury:

Knižní publikace

1. DĚDINA, Jiří. *Management a moderní organizování firmy*. 1. vyd. Praha: Grada, 2007, 324 s., ISBN 978-80-247-2149-1.
2. DOSTÁL, Petr. *Pokročilé metody manažerského rozhodování*. 1. vyd. Praha: Grada, 2006, 119 s., ISBN 80-247-1338-1.
3. GOEL, Aswin. *Fleet Telematics*. 1. vyd. New York, USA: Springer, 2008. 184 s. ISBN 978-0-387-75104-7.
4. STEHLÍK, Antonín, KAPOUN, Josef. *Logistika pro manažery*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2008. 266 s. ISBN 978-80-86929-37-8.
5. ŠTŮSEK, Jaromír. *Řízení provozu v logistických řetězcích: [120 otázek a odpovědí z praxe]*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007, 227 s., ISBN 978-80-7179-534-6.
6. VALOUCH, Petr. *Leasing v praxi: praktický průvodce*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005, 114 s., ISBN 80-247-0745-4.
7. ZEIMPEKIS, Vasileios and coll. *Dynamic Fleet Management*. 1. vyd. New York, USA: Springer, 2007. 241 s. ISBN 978-0-387-71721-0.
8. ZUZÁK, Roman. *Management pro obor podnikání a administrativa*. 1. vyd. Praha, 2006, 119 s., ISBN 80-213-0989-X.

Odborná publikace

9. BILIK, Gregor a kol. *ARVAL LIVE – podzim 2013*. Praha: Birel, 2013. 54 s. MK ČR E 17725.
10. BILIK, Gregor a kol. *ARVAL LIVE – zima 2013*. Praha: Birel, 2013. 54 s. MK ČR E 17725.
11. BUSTA, Michal. *BusinessCar – únor 2014*. Turnov: Tiskárna Polygraf, 2014. 66 s. MK ČR E 19700.
12. KRAMÁR, Marek a kol. *ARVAL LIVE – léto 2013*. Praha: Birel, 2013. 42 s. MK ČR E 17725.
13. PLOS, Richard. *FLEET 1/2009*. Praha: Neografia, 2009. 80 s. ISSN 1214-861X.
14. PLOS, Richard. *FLEET 2/2010*. Praha: Neografia, 2010. 82 s. ISSN 1214-861X.

15. PLOS, Richard. *FLEET 6/2010*. Praha: Neografia, 2010. 82 s. ISSN 1214-861X.
16. PLOS, Richard. *FLEET 1/2011*. Praha: Neografia, 2011. 82 s. ISSN 1214-861X.
17. PLOS, Richard. *FLEET 5/2013*. Praha: Libertas, 2013. 82 s. ISSN 1214-861X.
18. ŽDÁRSKÝ, Michal. *Flotila, číslo 1 – 2011*. Praha: Technika, 2011. 56 s. MK ČR E 18694.
19. ŽDÁRSKÝ, Michal. *Flotila, číslo 5 – 2013*. Praha: Technika, 2013. 60 s. MK ČR E 18694.
20. ŽDÁRSKÝ, Michal. *Flotila, číslo 6 – 2013*. Praha: Technika, 2013. 56 s. MK ČR E 18694.
21. ŽDÁRSKÝ, Michal. *Flotila, číslo 7 – 2013*. Praha: Technika, 2013. 56 s. MK ČR E 18694.

Internetové zdroje

22. Lorenc.info. *Závěrečné práce – metodika*. [online]. 2013. (HTML). [cit. 2015-08-02]. Dostupné z WWW: <http://lorenc.info/zaverecne-prace/metodika.htm>.
23. Kurzy.cz. *Co je operativní leasing a jaké jsou jeho výhody?*. [on-line]. Praha: Úvěry, půjčky 2014. (HTML). [cit. 2014-07-29]. Dostupný z WWW: <http://www.kurzy.cz/zpravy/365076-co-je-operativni-leasing-a-jake-jsou-jeho-vyhody/>.
24. KULICH. “Citáty” [on-line]. Citáty » Stroje, 2014. (HTML). [cit. 2014-07-23]. Dostupný z WWW: <http://citaty.kukulich.cz/temata/stroje>.
25. TCO Sourcing & Consulting. *TCO Sourcing*. [on-line]. (HTML). [cit. 2014-07-29]. Dostupný z WWW: <http://tcosourcing.com/index.html>.
26. HI Software Development, s.r.o., *Webdispečink*. [on-line]. (HTML). [cit. 2014-08-08]. Dostupný z WWW: http://www.webdispecink.cz/index_disp.php?login=ano.
27. CCS Česká společnost pro platební karty s. r. o., *Průměrné ceny PHM*. [on-line]. (HTML). [cit. 2014-08-11]. Dostupný z WWW: <http://www.ccs.cz/pages/phm2.php>.
28. Sdružení automobilového průmyslu. *Složení vozového parku v ČR*. [on-line]. (HTML). [cit. 2014-08-14]. Dostupný z WWW: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>.

29. MUŽÍK, Radovan. *Proč je fleet management důležitý*. [on-line]. (HTML). [cit. 2014-11-10]. Dostupný z WWW: <http://strategie.e15.cz/special/proc-je-fleet-management-dulezity-655955>.

8. Přílohy

Příloha 1: Seznam zkratk

CCS	Česká společnost pro platební karty	
DPH	Daň z přidané hodnoty	
GPS	Global Positioning System	Globální polohovací systém
ISO	International Organization for Standardization	Mezinárodní organizace pro tvorbu norem
PHM	Pohonné hmoty	
SE	Schneider Electric CZ	
TCO	Total costs of ownership	Celkové náklady na vlastnictví

Příloha 2: Seznam obrázků

- Obrázek 1: Skladba TCO
Obrázek 2: Doporučená liniová organizační struktura pro firmu s vozovým parkem do 30 vozů
Obrázek 3: Doporučená funkcionální organizační struktura pro firmy s vozovým parkem od 30 do 100 vozů
Obrázek 4: Doporučená funkcionální organizační struktura pro firmy s vozovým parkem nad 100 vozů
Obrázek 5: Zobrazení soukromých jízd monitorovacím systémem
Obrázek 6: Logo firmy
Obrázek 7: Funkcionální organizační struktura v SE
Obrázek 8: Srovnání celkové výše km s vypočtenou hodnotou
Obrázek 9: Ukázka softwaru Autopark SE
Obrázek 10: Ukázka softwaru www.webdispecink.cz
Obrázek 11: Přehled uzavřených knih jízd u jednotlivých řidičů
Obrázek 12: Průměrné spotřeby PHM vozidel v roce 2013
Obrázek 13: Poměr soukromých km k celkovým km za vybrané období
Obrázek 14: Vygenerovaný cestovní výkaz pomocí monitorovacího systému
Obrázek 15: Styl jízdy dle údajů z monitorovacího systému

Příloha 3: Seznam grafů

- Graf 1: Skladba TCO (v %)
Graf 2: Průměrný vývoj zůstatkové ceny vozu
Graf 3: Vývoj financování vozových parků v Evropě
Graf 4: Vývoj spotřeby paliva v letech 2010 - 2013
Graf 5: Vývoj celkového objemu cen jednotlivých druhů paliv v letech 2010 – 2013
Graf 6: Vývoj cen pohonných hmot v letech 2010 - 2013
Graf 7: Meziroční změna procentuální hodnoty soukromých kilometrů
Graf 8: Srovnání zůstatkové ceny vozu u dvou vybraných leasingových společností
Graf 9: Počet služební a soukromých km za červen až říjen 2011

Příloha 4: Seznam tabulek

- Tabulka 1: Výpočet TCO v závislosti na rozdílné formě financování
- Tabulka 2: Položky kalkulace a jejich cenový rozdíl v nabídkách leasingových společností
- Tabulka 3: Základní přehled výhod a nevýhod při nákupu za vlastní finanční prostředky
- Tabulka 4: Základní přehled výhod a nevýhod při nákupu na úvěr
- Tabulka 5: Základní přehled výhod a nevýhod při využití finančního leasingu
- Tabulka 6: Základní přehled výhod a nevýhod při využití operativního leasingu
- Tabulka 7: Základní přehled výhod a nevýhod při krátkodobého pronájmu
- Tabulka 8: Počet klientů fyzických osob a fyzických osob podnikatelů s operativním a finančním leasingem
- Tabulka 9: Body poptávky při volbě nového dodavatele
- Tabulka 10: Skladba leasingové splátky
- Tabulka 11: Doplnující údaje k poptávce
- Tabulka 12: Jednotlivé body analýzy správy vozového parku ve firmě Schneider
- Tabulka 13: Přehled nerealizovaných položek
- Tabulka 14: Obsah směrnice vozového parku firmy Schneider Electric
- Tabulka 15: Výsledek úspor při aplikaci nerealizovaných řešení

Příloha 5: Textové přílohy

- Text 1: Směrnice vozů Schneider Electric CZ s.r.o.
- Text 2: Vzor nabídky operativního leasingu
- Text 3: Vzor objednávky vozu na operativní leasing

Text 1: Směrnice vozů Schneider Electric CZ s.r.o.


	PRACOVNÍ POSTUP WORKING PROCEDURE		Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01
	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA COMPANY CARS		
Zpracoval / Prepared by:	Ověřil odborně/ Review by:	Ověřil za SJ/ Review by:	Schválil / Approved by:
Funkce: Manažer kvality a procesů	Vedoucí správy budov	Ředitel kvality a služeb zákazníkům	GŘ
Jméno: Alena Podhradská	Martin Piše	Roman Slaviček	Jaroslav Žlábek
Podpis:			
Datum: Červen 2011	Červen 2011	Červen 2011	Červen 2011
Vydání: 1		Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 1/14

ZMĚNOVÉ ŘÍZENÍ

Revize	Datum	Revize v článku
01	11.10.2011	4.8.1, 4.8.2 a 4.8.3 změna z 5 dnů na 10 dnů
02	1.11.2013	Změna v hlavičce – jméno GŘ, 4.2 nahrazen Solution Experts za Key Account Manager GSA/ISA/NSA, 4.5 úprava článku Bezpečnostní pravidla (doplnění korporátních bezpečnostních pravidel)
03		
04		
05		
06		


ROZDĚLOVNÍK

Jednatel společnosti
 Představitel vedení pro kvalitu
 Finanční ředitel
 Vedoucí správy budov
 VP


	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
	Vydání: 1	Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 2/14

OBSAH :

1	ÚČEL	4
2	DEFINICE A ZKRATKY	4
2.1	Definice	4
2.2	Zkratky	4
3	OBLAST PLATNOSTI	4
4	POSTUP ČINNOSTI	4
4.1	Způsobilost a oprávnění	4
4.1.1	Řidičský průkaz	4
4.1.2	Poskytování firemních automobilů	4
4.1.3	Statutární automobily	4
4.1.4	Používání automobilů	4
4.1.5	Vyúčtování soukromých cest	4
4.1.6	Pravidla pro používání rodinnými příslušníky	4
4.1.7	Využívání vozidla náhradním řidičem	5
4.1.8	Přidělování vozů dle aktuálního vozového parku	5
4.2	Matice funkcí	5
4.3	Procesy a pravidla obměny vozového parku	5
4.3.1	Volba automobilu a jeho výbava	5
4.3.2	Obměna vozového parku	6
4.3.3	Kompetence a zodpovědnosti při obměně vozového parku	6
4.3.4	Obměna vozidel předáním mezi řidiči	6
4.4	Referentské automobily	6
4.5	Bezpečnostní pravidla	7
4.6	Údržba a opravy	8
4.7	CCS palivová karta	8
4.7.1	Zodpovědnost za CSS kartu a její používání	8
4.7.2	Účtenky	8
4.7.3	Možnosti nákupu na CCS kartu	8
4.8	Vyúčtování provozních nákladů	9
4.8.1	Povinnosti řidiče vozidla se systémem GPS	9
4.8.2	Povinnosti řidiče vozidla bez systémem GPS	9
4.8.3	Nesplnění povinností řidiče souvisejících s evidencí jízd	9
4.8.4	Povinnosti zaměstnavatele	9
4.9	Řešení pojistné události – povinnosti řidiče	10
4.9.1	Nepojízdné vozidlo	10
4.9.2	Podmínky pro volání policie ČR	10
4.9.3	Nahlášení pojistné události	10
4.10	Odpovědnost za škody	10

	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
	Vydání: 1	Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 3/14

4.10.1	Škody způsobené nedbalostí řidiče	10
4.10.2	Řešení škod.....	11
4.11	Celkové přiměřené opotřebení	11
4.11.1	Opravy a dokumentace.....	11
4.11.2	Emblémy vozidla a nálepky	11
4.11.3	Exteriér vozidla	12
4.11.4	Interiér vozidla.....	12
4.11.5	Spodek vozidla.....	13
4.11.6	Nepřiměřené opotřebení.....	13
5	SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY	14
6	DOKUMENTACE A ZÁZNAMY O VYKONANÉ ČINNOSTI.....	14
7	PŘÍLOHY	14

	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
	Vydání: 1	Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 4/14

1 ÚČEL

Účelem této směrnice je platná je stanovení pravidel pro používání služebních motorových vozidel ve společnostech Schneider Electric CZ s.r.o. a Schneider Electric a.s. (dále jen „zaměstnavatel“)

2 DEFINICE A ZKRATKY

2.1 Definice

--	--

2.2 Zkratky

VP	Viceprezident
SE	Schneider Electric
CMM	Vedení společnosti v s.r.o.
IMM	Vedení společnosti v a.s.

3 OBLAST PLATNOSTI

Tato směrnice je platná pro zaměstnance (dále jen „řidič“) v trvalém pracovním poměru, kteří pracují ve společnostech Schneider Electric CZ s.r.o. a Schneider Electric a.s. (dále jen „zaměstnavatel“)

4 POSTUP ČINNOSTI

4.1 Způsobnost a oprávnění

4.1.1 Řidičský průkaz

- Řidič, který má přidělen firemní vůz může s tímto vozidlem jezdit pouze pokud má platný řidičský průkaz.

4.1.2 Poskytování firemních automobilů

- Firemní automobily se poskytují na základě potřeb tým řidičům, kteří musí na základě popisu práce cestovat 3krát a více týdně (≥12 dní měsíčně) nebo více než 20.000 km ročně.

4.1.3 Statutární automobily

- Statutární automobily jsou firemní automobily, které jsou poskytovány jako pracovní výhoda („benefit“) pro manažery přímo řízené Generálním ředitelem (CMM) a Průmyslovým ředitelem (IMM).

4.1.4 Používání automobilů


- Řidiči smějí používat firemní automobily pro soukromé i služební účely v souladu s touto směrnicí. Všechna firemní vozidla musí být schválena finančním ředitelem a personálním ředitelem, aby splňovala dále uvedená kritéria a sjednané podmínky nákupu a operativního leasingu.

4.1.5 Vyúčtování soukromých cest

- Soukromé cesty řidiče jsou na základě předloženého měsíčního vyúčtování strženy z jeho mzdy, výjimku tvoří zahraniční soukromé cesty, při kterých řidič čerpá PHM za hotové a to z vlastních zdrojů.

4.1.6 Pravidla pro používání rodinnými příslušníky

- Služební vozy mohou řídit i rodinní příslušníci nebo druh/družka řidiče, jemuž je vozidlo společnosti přiděleno. Pokud však v takovémto případě dojde k poškození vozu, bude postupováno dle bodu 10. této směrnice.
- V případě, že vozidlo využívá rodinný příslušník nebo druh/družka, nesmí dojít k omezení plnění jeho pracovních povinností. V případě, že by docházelo opakovaně ke zneužívání vozu a negativního

	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
	Vydání: 1	Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 5/14

ovlivňování plnění pracovních povinností, bude pravidlo uvedené v bodě 4.1.6 zrušeno s okamžitou platností.

4.1.7 Využívání vozidla náhradním řidičem

- Pokud řidič, kterému bylo přiděleno služební vozidlo toto dočasně nevyužívá a je třeba ho použít pro jiného řidiče, zapůjčí se vozidlo tomuto náhradnímu řidiči, který je pak předá zpět původnímu řidiči ve stejném stavu, jako ho převzal a s informací o počtu ujetých kilometrů či čerpání.

4.1.8 Přidělování vozů dle aktuálního vozového parku

- Společnost si vyhrazuje právo rozhodovat s přidělováním vozů zaměstnancům uvedeným v jednotlivých kategoriích dle aktuálního stavu vozového parku.

4.2 Matice funkcí

Řidiči vozidel budou rozděleni do tří kategorií:

- 1. kategorie: CMM/IMM
 - všichni členové CMM kromě Generálního ředitele (s.r.o.) / IMM – všichni členové IMM kromě ředitele továrny (a.s.)
- 2. kategorie: Manažer
 - Segment manažerů, Vedoucí Controllingu, Vedoucí nákupu a správy budov, vedoucí kreditního oddělení, Key Account Manager (GSA/ISA/NSA), manažerů nepatřící do IMM (projektoví manažerů) (a.s.)
- 3. kategorie: Non manažer:
 - obchodní zástupci, produktoví manažerů, aplikační specialisté, ostatní manažerů, ostatní (s.r.o.), ostatní manažerů a specialisté (a.s.)

4.3 Procesy a pravidla obměny vozového parku

4.3.1 Volba automobilu a jeho výbava

Řidiči si vybírají vozidla dle platné matice vozidel. Společnost si vyhrazuje právo tuto matici měnit.


Základní standardní výbavou všech služebních automobilů je:

- Immobilizer + centrální zamykání
- Klimatizace (man./aut.)
- ABS
- Přídavná světla pro sníženou viditelnost („mlhovky“)
- Airbag řidiče a spolujezdce
- Elektrické ovládání okének – je-li v základní výbavě
- Rádio s CD a MP3
- Výstražná vesta s reflexními pruhy
- „Hands free“ sada
- Metalický lak – u uživatelů kategorie 1. a 2. (viz matice funkcí), zvláštní nebo speciální barvy nejsou povoleny
- Disky z lehlé slitiny – u uživatelů kategorie 1. a 2. (viz matice funkcí)

Tato výbava se nevztahuje pro dočasné nebo náhradní vozidla.

Řidiči nejsou oprávněni kontaktovat leasingové společnosti nebo jiné dodavatele společnosti =S= za účelem zjišťování informací o objednávaných vozidlech.

Řidiči nejsou oprávněni bez písemného schválení facility managera instalovat na vozidlo žádná přídavná zařízení, pevně spojených s vozem (např. tažné zařízení, polepy oken, karosérie apod.) vyjma střešních nosičů, nosičů kol, lyží apod., provádět jakékoliv změny interiéru vozu, a jakkoliv vozidlo upravovat nad rámec standardu dodaného vozu. Jakékoliv úpravy mohou být povoleny pouze facility manažerem. Pokud řidič toto nařízení poruší, bude se jednat o porušení pracovní kázně a bude na něm uplatňována škoda, která zaměstnavateli jeho jednáním vznikne.

	Číslo pracovního postupu:	Název pracovního postupu:	
	E1-04-PP-01-01	SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
Vydání: 1		Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 6/14

Při objednání nového vozu si řidič může požádat Specialistu správy vozového parku o dodání vozu včetně závěsného zařízení. Náklady na montáž a dodávku závěsného zařízení bude plně hradit řidič. Cenu mu sdělí Specialista správy vozového parku. Toto zařízení zůstává součástí vozidla a nebude se demontovat při vracení vozu zpět leasingové společnosti.

4.3.2 Obměna vozového parku

Všechny služební automobily pro všechny pozice/funkce jsou automaticky nahrazovány ve tříletých až čtyřletých cyklech nebo při dosažení následujících limitů kilometrů: 120 000 u benzínových vozů a 150 000 u dieselů. Preferencí zaměstnavatele je, aby jedno vozidlo bylo vždy užíváno jedním konkrétním řidičem, a to po celou dobu trvání leasingové smlouvy/ až do dosažení kilometrového limitu k výměně. Pokud by společnosti vznikla finanční ztráta při dodržení tohoto pravidla, má právo Vedoucí nákupu a správy budov provést taková opatření, aby finanční ztrátě zamezil.

4.3.3 Kompetence a zodpovědnosti při obměně vozového parku

4.3.3.1 Specialista správy vozového parku

- Sleduje termíny ukončení pronájmu jednotlivých vozů
- Koordinuje proces předání starého a převzetí nového vozu
- Zajistí zpracování kalkulací nových vozů
- Doporučuje na základě kalkulací objednávky nových vozů
- Vyzývá řidiče s předstihem k přípravě vozu k předání
- Sleduje efektivní využívání vozového parku a předkládá návrhy alokace volných vozů, u kterých ještě neskončila smluvní doba pronájmu.

4.3.3.2 Vedoucí nákupu a Vedoucí správy budov

- Vybírá dodavatele vozů
- Objednává vozy na základě doporučení administrátora vozového parku.

4.3.4 Obměna vozidel předáním mezi řidiči

4.3.4.1 Postup/přestup zaměstnance na pozici, která ve vyšší nebo nižší kategorii vozidel

- řidič, který přechází na jinou pozici přebírá vozidlo od svého předchůdce a předává své vozidlo svému následovníkovi.
- v případě, že si předchůdce vozidlo ponechá (přechází na pozici ve stejné kategorii), objednává se zaměstnanci vozidlo nové, odpovídající nové kategorii vozů. Po dodání nového vozu zaměstnanec předá svůj původní vůz svému nástupci.
- v případě, že zaměstnanec nebude mít nástupce, vozidlo si ponechá, dokud neskončí smluvní pronájem.

4.3.4.2 V případě přestupů/postupů zaměstnanců v rámci jedné kategorie vozidel

- zaměstnanec si ponechává svoje vozidlo do uplynutí sjednané doby nájmu.

4.3.4.3 Nově nastoupivší zaměstnanci


- Objednává se mu nové vozidlo, pokud nenastala žádná ze situací popsanych v části 4.3.4.1. nebo 4.3.4.2. a to jakmile mu uplyne zkušební lhůta.

4.4 Referentské automobily

Referentské automobily jsou vybrány ze základní kategorie se standardní výbavou, u kterých cyklus obměny může být prodloužen nebo zkrácen na základě technického stavu zjištěného autorizovaným servisem.

Na obchodních místech společnosti v Praze, Písku a v Napajedlech jsou k dispozici referentská vozidla pro řidiče bez přidělených služebních automobilů. Za jejich operativní využívání zodpovídají:

- Specialista správy vozového parku - za vozidla umístěná v Písku Schneider Electric s.r.o. (Sedláčkova ulice)

	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
	Vydání: 1	Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 7/14

- recepční Schneider Electric a.s. - za vozidla umístěná v Písku určená pro Schneider Electric a.s.
- recepční Schneider Electric s.r.o. Praha - za vozidla umístěná v Praze
- týmová asistentka Schneider Electric s.r.o. Napajedla – za vozidla umístěná v Napajedlech

Referenční automobily jsou používány pouze pro služební účely a nesmějí být použity pro soukromé účely v tuzemsku a do zahraničí, včetně cest z místa bydliště do zaměstnání a zpět.


Každý zaměstnanec – řidič referenčního vozidla – je povinen udržovat a vracet ho k dalšímu užití čisté a technicky způsobilé (jestliže někdo ze zaměstnanců při převzetí auta zjistí, že auto není čisté nebo technicky způsobilé, je povinen provést zápis do knihy jízd a informovat o tom jeho správce dle místa užívání, který po dohodě se specialistou správy vozového parku zajistí nápravu). Dále každý, kdo zjistí, že je v nádrži vozidla méně než ¼ pohonných hmot, jej před odevzdáním dotankuje.

Za zajištění servisu a oprav všech referenčních automobilů, vyjma pojistných událostí, (s.r.o. + a.s.) zodpovídá Specialista správy vozového parku. Servis referenčních automobilů je zabezpečován:

- dle pokynů výrobce motor. vozidla (garanční prohlídka, pravidelné servisní kontroly)
- interval mezi jednotlivými servisními kontrolami nesmí být delší než 6 měsíců
- servisní kontrola je součástí opravy po havárii vozidla
- servisní kontrola je zaměřena mj. na správnou funkčnost brzdového systému, airbagu a bezpečnostních pásů.

4.5 Bezpečnostní pravidla

- Všichni uživatelé služebních automobilů se řídí platnými pravidly silničního provozu a musí zejména být:
 - držiteli platného řidičského oprávnění
 - řídit se platnými zákony ČR a aktuální vyhláškou o pozemních komunikacích. Aktuálně platné zákony a vyhlášky můžete najít na stránkách Ministerstva dopravy.
 - proškoleni z odborné způsobilosti řidičů (v rozsahu dle zákona č. 1/2001 Sb.) a to minimálně 1 x ročně
 - v odpovídajícím fyzickém a psychickém stavu, tj. způsobilí pro řízení motorového vozidla.
- Všechny služební automobily mají v základní výbavě výstražnou vestu s reflexními pruhy (viz čl. 4.3.1.), kterou je povinen řidič použít při řešení/odstraňování technických či dopravních problémů mimo vozidlo tak, aby byl dostatečně viditelný a to jak za snížené tak i běžné viditelnosti. Doporučujeme umístit vestu do kabiny vozu tak, aby byla k dispozici již před vystoupením z vozu.
- Řidiči jsou povinni používat hands free zařízení, kterými jsou vybaveny služební vozidla. Pokud není hands free funkční nebo není jím vozidlo vybaveno je zakázáno během jízdy telefonovat.
- V případě telefonování přes hands free počet a dobu trvání hovorů omezte na nezbytně nutnou míru. Používání mobilních zařízení k psaní textových zpráv, čtení a psaní e-mailů, chatování atd. je přísně zakázáno.
- Řidiči nesmí provozovat vozidlo pod vlivem alkoholu nebo drog (včetně léků, které mohou ovlivnit reakce řidiče).
- Všichni cestující ve vozidle musí používat bezpečnostní zádržné systémy (jako jsou bezpečnostní pásy, pro děti – dětské autosedačky). Náklad ve vozidle musí být umístěn tak, aby neohrozil žádného z cestujících nebo jakéhokoliv jiného účastníka silničního provozu. Pokud není možné náklad bezpečně převést v zavazadlovém prostoru vozu, je zakázáno náklad převážet.
- Řidiči musí hlásit veškeré změny ve způsobilosti v řízení a to řediteli personálního oddělení. Řidič je také povinen hlásit veškeré pojistné události a to vedoucímu správce vozového parku.
- Řidiči by měli zvážit použití GPS zařízení, a to zejména při cestách do neznámého určení. GPS nesmí rozptylovat řidiče během jízdy. Programování GPS jednotky musí být pouze tehdy, když je vozidlo zaparkováno na bezpečném místě. Je důležité naplánovat si trasu předem spolu s alternativní možností v případě nenadálé změny.
- Řidiči by měli mít ve vozidle nejméně jednu čtvrtinu nádrže pohonných hmot. Během cestování v zimním období by to měla být nejméně polovina nádrže.

	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
	Vydání: 1	Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 8/14

- Používání kola, motocyklů nebo skútrů ke služebním cestám je zakázáno.
- Zaměstnanci, kteří plánují služební cestu, mohou využívat veřejnou dopravu.
- Řidiči jsou povinni dodržovat bezpečnostní přestávky a nesmí provozovat vozidlo po dobu delší než je počet povolených hodin dle platných zákonů a vyhlášek ČR.

4.6 Údržba a opravy

Řidič – uživatel služebního automobilu je povinen dbát na údržbu interiéru a exteriéru přiděleného vozidla dle pravidel vydaných leasingovou společností (pronajímatelem vozidla).

Facility manager může schválit nákup gumové podložky pro přepravní prostor, pokud by mohlo dojít k znečištění nebo poškození tohoto prostoru nad rámec běžného opotřebení a pokud to vyžaduje náplň pracovní činnosti řidiče (převážně se toto týká servisního oddělení).

Řidič – uživatel služebního automobilu se při zabezpečení pravidelného servisu jednak řídí Provozními podmínkami pronajímatele vozidla, zejména v otázkách schválených servisů, a jednak doporučeními Specialisty správy vozového parku. Při servisních zásazích je řidič povinen předložit servisní knížku k zápisu v servisu a zkontrolovat, že byl zápis proveden. Při využití pick up servisu, je povinen předat servisní knížku pracovníkovi, kterému předává vůz. Při převzetí vozu zpět, je povinen zkontrolovat, zda byl zápis proveden. Pokud zápis chybí, knížku vrátí jako reklamaci a leasingová společnost zápis zajistí.

Řidič je výhradně zodpovědný za škody způsobené na autě jeho nepřiměřeným užíváním. Definice přiměřeného opotřebení je uvedena v bodu č. 4.11. V případě jakéhokoliv poškození vozidla je řidič povinen postupovat dle bodu č. 4.9 a konzultovat se Specialistou správy vozového parku, a to buď v okamžiku vzniku události, nebo v době, kdy si zaměstnanec škody na vozidle povšimne.

V případě nutnosti oprav služebního vozidla, které nejsou řešeny záručních lhůtou nebo havarijní pojistkou, musí zaměstnanec požadovanou opravu konzultovat se Specialistou správy vozového parku.

Je zakázáno jakkoliv opravovat vůz svépomocí nebo v neautorizovaných servisech. Opravy prováděné svépomocí, jako je například retušování škrábanců, budou považovány za poškození vozidla z nedbalosti.

4.7 CCS palivová karta

Každý řidič, který má přidělen služební automobil (s výjimkou referentského) obdrží při převzetí automobilu CCS kartu pro možnost čerpání pohonných hmot, mytí a nákupu provozních kapalin – čímž se rozumí směs do ostřikovačů a motorový olej.

4.7.1 Zodpovědnost za CSS kartu a její používání


CCS karta je vedena na zaměstnavatele (Schneider Electric) a každý její uživatel zodpovídá za její ochranu bezpečným užíváním PIN kódu. V případě ztráty nebo odcizení musí uživatel neprodleně provést její zablokování na telefonním čísle +420 266 108 108 (pozor na znalost čísla karty!!!) a nahlásit Specialistovi správy vozového parku (+420 603 884 335), který musí písemně potvrdit „blokaci“ CCS karty.

4.7.2 Účtenky

Účtenky potvrzené obsluhou čerpací stanice si uživatel automobilu archivuje a má je připraveny pro případ řešení nejasností v souvislosti s výkazem jízd. Pokud je stvrzenka zároveň daňovým dokladem, odesílá jej uživatel automaticky Specialistovi správy vozového parku.

4.7.3 Možnosti nákupu na CCS kartu

Na CCS kartu je povoleno nakupovat pouze pohonné hmoty, provozní kapaliny (voda do vstřikovačů, motorový olej), žárovky do auta a mytí vozu (vnější nikoliv mytí interiéru).

	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
	Vydání: 1	Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 9/14

Mytí vozu je povoleno pouze na čerpacích stanicích.

V případě porušení těchto nařízení je společnost Schneider Electric oprávněna nárokovat na řidiči úhradu částek, které budou společnosti Schneider Electric vyúčtovány společností CCS.

4.8 Vyúčtování provozních nákladů

Každé služební vozidlo je vybaveno systémem GPS s elektronickou knihou jízd. Tento systém umožňuje monitoring služebních vozidel. Dále je každé služební vozidlo (kromě referentských vozidel) vybaveno přepínačem Služební/Soukromá jízda, které přepíná režimy jízdy služebního vozidla.

4.8.1 Povinnosti řidiče vozidla se systémem GPS

Řidič má následující povinnosti:

- při každé jízdě přepnout přepínač do polohy, která odpovídá režimu jeho jízdy (Služební nebo Soukromá)
- nesmí jakkoliv zasahovat do tohoto zařízení, ať již samotné zařízení GPS nebo přepínače, či kabelového propojení mezi těmito zařízeními. Veškeré zásahy jsou oprávněny dělat pouze autorizované servisy proškolené firmou Princip s.r.o. nebo zástupci firmy Princip s.r.o.
- v případě, že řidič pozná, že systém nefunguje nebo posílá chybné data bezodkladně kontaktuje Specialistu správy vozového parku.
- do 10. kalendářního dne následujícího měsíce je povinen zkontrolovat správnost dat v elektronické knize jízd a to na adrese www.webdispecink.cz, pod svým přihlašovacím jménem a heslem, odstranit případné chyby, dopsat stav nádrže, dopsat skutečný stav km, doplnit tankování provedené v hotovosti a uzamknout knihu jízd pro daný měsíc. Podrobný návod těchto činností je popsán v návodu „E1-04-MAN-01-01 Elektronická kniha jízd.pdf“. Pokud nastane jakýkoliv problém ihned kontaktuje Specialistu správy vozového parku.

4.8.2 Povinnosti řidiče vozidla bez systémem GPS

Pokud není služební vozidlo vybaveno systémem GPS s elektronickou knihou jízd je každý řidič služebního automobilu povinen vést přehled (Kniha jízd) o služebních a soukromých cestách, a to v excelu ve formátu, který je povinen si vyžádat od Specialisty správy vozového parku. Toto se týká převážně vozidel určených pro Schneider Electric a.s., náhradních a dočasných vozů, případně vozidel s nefunkčním systémem GPS. Vyplněný formulář je řidič povinen odevzdat do 10. kalendářního dne následujícího měsíce a to Specialistovi správy vozového parku.

4.8.3 Nesplnění povinností řidiče souvisejících s evidencí jízd

Pokud nebude řidičem splněno opatření v bodě 4.8.1 nebo 4.8.2 bude postupováno dle následujícího:

- Další pracovní den po 10. dni v měsíci bude Specialistou správy vozového parku zaslána urgence na řidiče.
- Pokud řidič nebude reagovat na urgenci, zašle Specialista správy vozového parku urgenci na přímého nadřízeného řidiče.
- Jestliže i přes tato upozornění nebudou splněny povinnosti dle bodu 4.8.1 a 4.8.2, bude Vedoucím správy budov zaslána urgence na příslušného člena CMM.

Neodevzdá-li řidič svůj výkaz ani po třetí urgenci, bude toto bráno jako porušení pracovní kázně.


Vznikne-li nedbalostí pracovníka v souvislosti s neodevzdáním výkazu škoda společnosti Schneider Electric, bude nárokována na řidiči dle zákoníku práce ČR v platném znění.

4.8.4 Povinnosti zaměstnavatele

Specialista správy vozového parku provede kontrolu provozních nákladů a do 15. kalendářního dne následujícího měsíce informuje mzdovou účetní o částkách ke stržení za soukromé cesty a částkách ke zdanění za cesty z domova do práce a zpět.

Povinnosti zaměstnavatele při nakládání s daty ze systému GPS s elektronickou knihou jízd:

- zaměstnavatel nesmí bez závažného důvodu narušovat soukromí zaměstnance a to i na pracovišti
- zaměstnavatel nesmí zaměstnance sledovat v okamžiku, kdy není zaměstnanec ve výkonu práce

	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
Vydání: 1		Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 10/14

- administrátorský přístup do systému (přehled o pohybu všech vozidel) mají pouze Generální ředitel, Vedoucí správy budov, Specialista správy vozového parku a IT Technik. Ani tyto osoby však nesmějí porušit uvedené povinnosti, jinak se bude jednat o hrubé porušení pracovní kázně.

4.9 Řešení pojistné události – povinnosti řidiče

4.9.1 Nepojížděné vozidlo

Pokud je vozidlo nepojížděné:

- Řidič kontaktuje asistenční službu příslušné leasingové společnosti, která vlastní dané vozidlo a požádá o odtažení nepojížděné vozu do autorizovaného servisu. Toto neodkladně nahlásí Specialistovy správy vozového parku.
- Řidič si vyžádá náhradní vozidlo – 5 dní je zdarma při přistavení vozu asistenční službou.
- Kontakty na leasingovou společnost a asistenční službu obdržel každý řidič při převzetí vozidla.

4.9.2 Podmínky pro volání policie ČR

Řidič volá Polici ČR, pokud jsou splněny následující podmínky:

- Překročila-li škoda na vozidle včetně přepravovaných věcí 100.000 Kč
- Došlo-li ke zranění účastníků dopravní nehody
- Je-li některý z účastníků dopravní nehody pod vlivem alkoholu
- Došlo-li k poškození dopravního zařízení (dopravní značka, semafor, svodidla atd.) nebo poškození komunikace (krajnice, atd.)
- Nespolupracuje-li druhý účastník dopravní nehody (např. nechce vyplnit formulář o dopravní nehodě) a nebo ujel-li druhý účastník dopravní nehody z místa nehody
- Není možno zabezpečit plynulost silničního provozu vlastními silami.
- Došlo-li ke krádeži části nebo celého vozidla
- Došlo-li k poškození neznámým pachatelem (vandalismus). V takovém případě je nutné vždy dodat protokol a usnesení POLICIE ČR.
- Dojde-li ke srážce se zvěří.
- Pokud si není řidič jistý výší škody. V případě špatného odhadu může dojít k situaci, kdy pojišťovna odmítne uhradit celou výši škody. Rozdíl mezi reálnou výší škody a škodou krytou pojistkou může jít k tíži společnosti Schneider Electric. V takovém případě bude postupováno podle pravidel v části 4.10. této směrnice.

4.9.3 Nahlášení pojistné události

Veškeré pojistné události je řidič povinen nahlásit Specialistovi správy vozového parku a dále:

- Řidiči vozidel společnosti Arval přes www.arval.cz. Nahlášení pojistné události je možné pouze elektronicky.
- Řidiči vozidel společnosti Business Lease využijí hlášení pojistných událostí elektronicky přes www.businesslease.cz, kde vyplní „hlášení pojistných událostí“ v sekci „Můj vůz“.
- Řidiči vozidel ALD kontaktují firmu ALD telefonicky (dle kontaktu, který dostali při převzetí vozidla) a poté vyplní elektronické hlášení škodní události a to na stránkách www.aldautomotive.cz.

Podrobnosti o vyplňování škodních hlášenek jsou k dispozici na intranetu (manuály E1-04-MAN-02-01, E1-04-MAN-03-01, E1-04-MAN-04-01) nebo mohou kontaktovat Specialistu správy vozového parku.


Po splnění předchozích bodů si řidič objedná opravu ve smluvním servisu příslušné leasingové společnosti.

4.10 Odpovědnost za škody

4.10.1 Škody způsobené nedbalostí řidiče

Pojistné události nebo jakékoliv poškození způsobené nedbalostí řidiče při užívání svěřeného vozu budou na řidičích uplatňovány dle následujících pravidel:

- Náhrada škody za poškození služebního vozu, která vznikne společnosti Schneider Electric, bude uplatňována na řidiči a to do výše, kterou umožňuje zákoník práce v platném znění. Jedná se o škody:

	Číslo pracovního postupu:	Název pracovního postupu:	
	E1-04-PP-01-01	SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
Vydání: 1		Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 11/14

- škody v interiéru vozu, nedodáním nebo zničením (znehodnocením) odpovídajícího počtu klíčů (jak od vozidla, tak i od mechanického zabezpečení zařízení – zamykání řadící páky), dokladů a dalších věcí, které s autem přebíral.
- škody, které vznikly natankováním nesprávné pohonné hmoty
- škody, které vznikly v případě nedodržení obsluhy vozidla (nerespektování preventivních servisních kontrol, včetně zápisů do servisní knížky, zanedbáním údržby, zanedbání kontroly provozních kapalin, nerespektování zpráv o provozních poruchách nebo výstražných zpráv, aj.)
- škody, které vznikly nehodou zaviněnou řidičem (nebo jeho rodinným příslušníkem nebo druhem/družkou) u soukromé jízdy a nejsou kryty havarijním nebo zákonným pojištěním. U soukromých jízd bude zaměstnavatel požadovat i úhradu spoluúčasti, která je sjednána v rámci havarijního pojištění.
- ostatní škody, které nejsou kryty havarijním nebo zákonným pojištěním, jako je třeba jízda pod vlivem návykové látky, poškozením spojky vozu, a podobně.
- v případě špatného odhadu výše škody a nepřivolání policie. Rozdíl mezi reálnou výší škody a škodou krytou pojistkou bude vymáhán v plné výši po řidiči.
- Ve všech služebních vozidlech je zakázáno kouřit. V případě vzniku škody, na základě porušení tohoto bodu, bude tato škoda plně vymáhána na řidiči.
- Škoda bude na řidiči uplatňována jak po vrácení vozu a vyčíslení celkové škody, tak po každé pojistné události.
- Pro snížení finančního dopadu způsobeného náhradou škody si mohou řidiči sjednat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli. Je to však pouze doporučení, nikoliv povinnost. Pojistku si každý zaměstnanec sjednává v případě zájmu individuálně.
- Před každým předáním vozu a to jak interně (mezi řidiči) tak externě (zpět leasingové společnosti) je řidič povinen si nechat stav vozu zkontrolovat společností Dekra. Tato prohlídka bude realizována na vybraných místech a řidič o ní bude informován Specialistou správy vozového parku. Předběžné prohlídky hradí společnost Schneider Electric. Řidič poté, ve vlastním zájmu, nechá odstranit maximum zjištěných škod.

4.10.2 Řešení škod

Škody způsobené na referentských vozidlech budou řešeny následovně:

- Před jízdou je řidič povinen zkontrolovat stav vozidla. Pokud je vozidlo zjevně poškozeno, ať v jakémkoliv rozsahu, je toto řidič povinen okamžitě ohlásit Specialistovi správy vozového parku a provést dokumentaci prostřednictvím fotoaparátu na mobilním telefonu.
- Pokud řidič škodu nenahlásí a při namátkové kontrole bude škoda zjištěna, bude škoda nárokována po řidiči, který jako poslední vozidlo použil.

4.11 Celkové přiměřené opotřebení

4.11.1 Opravy a dokumentace

Pravidelnou údržbu a opravy musí vykonávat autorizovaný dealer podle pokynů výrobce. Všechny vady nebo poškození, které se vyskytují v průběhu běžného používání musí být opraveny bez zbytečného odkladu.


Návod k použití vozu, úplný záznam o údržbě vozidla a další doklady týkající se vozidla a jeho pravidelné čištění jak interiéru, tak i exteriéru vozidla, zajistí jeho dobrý vzhled.

4.11.2 Emblémy vozidla a nálepky

Nestandardní emblémy vozidla, nálepky nebo reklamy nalepené nebo připevněné na karoserii nebo sklo vozidla musí být odstraněny a jakékoli poškození způsobené jejich nalepením, připevněním nebo odstraněním musí být opraveno. Každé vyblednutí barvy laku v důsledku připevnění reklamy jde na vrub uživatele. Reklama nesmí být nikdy namalovaná přímo na vozidlo.

Vybavení spadají do odpovědnosti uživatele a musí být neporušené a řádně vedené. Před vrácením vozidla je nutné zkontrolovat úplnost dokladů-včetně kódů autorádia.

Klíče a zabezpečení:

	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
	Vydání: 1	Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 12/14

- Musí být vrácen úplný soubor klíčů spolu se seznamem jejich čísel. Jeli systém zamykání ovládan dálkově, musí být též vráceny funkční ovladače.
- Bylo-li vozidlo původně vybaveno bezpečnostním systémem, musí být tento systém neporušený a plně funkční včetně všech klíčů nebo ovladačů nezbytných pro obsluhu. Každý přídatný bezpečnostní systém musí být namontován výhradně autorizovaným dealerem vozidla příslušné značky

4.11.3 Exteriér vozidla

4.11.3.1 Poškození karoserie

- Vyskytne-li se jakékoli poškození, musí ihned kontaktovat Specialistu správy vozového parku a dojednat s ním další postup. Všechny práce musí být provedeny podle odborných kvalitativních norem výrobce vozidla a s přihlédnutím ke všem použitelným prostředkům a ochranám zabráňujícím korozi.

4.11.3.2 Promáčknutí

- Menší promáčknutí (do průměru 10 mm) jsou přípustná, pokud povrch laku nebyl proražen tak, aby byl vidět kov, nebo korozní napadení kovu. Když se na jednotlivém dílu karoserie vyskytuje několik promáčknutí, bez ohledu na to, jak jsou velká, musí být díl opraven nebo vyměněn.

4.11.3.3 Lak

- Malé plochy rýh po kamíncích, rýhy na okrajích dveří a nepatrné škrábance (do 25 mm) jsou přípustné úměrně stáří vozidla a najetým kilometrům, pokud neprorazily až na základní kov a nezpůsobily korozi. Při poškození laku až na kov je nezbytná vhodná oprava, která zabrání korozi a o dalšímu porušení laku.
- Na laku exteriéru nesmí být velké odřenyiny (v délce více než 25 mm) a lak musí mít dobrý lesk a barvu.

4.11.3.4 Opravy laku

- Špatné namíchání odstínu barvy nebo špatně smontované/slícované díly karoserie nejsou přípustné. Všechny opravy karoserie musí být vhodně chráněny proti korozi podle doporučených norem výrobců.

4.11.3.5 Nárazníky a gumové lišty

- Pokud nejsou zlomené, prasklé nebo deformované, je přípustný omezený rozsah oděrek a rýh.

4.11.3.6 Čelní sklo

- Praskliny nebo poškození v zorném poli řidiče nejsou přípustné a vyžadují výměnu čelního skla. Nepatrné praskliny a menší odprýsknutí kolem obvodu čelního skla lze opravit výhradně při využití schválených technologií.

4.11.3.7 Světlomety a vnější osvětlení, žárovky

- Všechny žárovky musí být funkční. Menší oděrky nebo praskliny jsou přípustné, ale díry nebo trhliny ve skle nebo umělohmotných krytech světlometů/vnějšího osvětlení nejsou přípustné.


4.11.4 Interiér vozidla

4.11.4.1 Vnitřní obložení

- Interiér musí být čistý a uklizený bez viditelného propálení, děr nebo skvrn na sedadlech, potazích stropu kabiny nebo kobercích. Opatřebení a znečištění běžným používáním je přijatelné.

4.11.4.2 Zavazadlový prostor

- Povrchové rýhy a drobné skvrny, které odrážejí běžné používání, jsou přípustné, ale podlahová krytina a okolní obkladové desky nesmí být roztržené nebo prasklé.

	Číslo pracovního postupu:	Název pracovního postupu:	
	E1-04-PP-01-01	SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
Vydání: 1		Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 13/14

4.11.4.3 Rám dveří/víka zavazadlového prostoru

- Přiměřený rozsah odření rámu dveří, zavazadlového prostoru a prahů je přípustný, pokud nebyl poškozen lak až na základní kov a není roztrženo těsnění.

4.11.4.4 Ovládací prvky

- Všechny původní ovládací prvky musí být neporušené a musí správně fungovat. Je-li nutná výměna například kvůli krádeží, pak se musí namontovat originální vybavení. Všechny opravy počítače ujetých kilometrů se musí hlásit a jakékoli stopy po jeho neoprávněných změnách nejsou přípustné. Chybějící díly a položky musí být doplněny.

4.11.4.5 Pryžové těsnění

- Běžné opotřebení způsobuje viditelné známky požívání a jemné praskliny v pryžovém těsnění na dveřích a jiném těsnění, ale jakékoli stopy po nedbalosti nebo špatném zacházení nejsou přípustné. Je-li těsnění porušené, musí být neprodleně vyměněno, aby se zabránilo většímu poškození.

4.11.5 Spodek vozidla

4.11.5.1 Spodek

- Menší promáčknutí a deformace, jako je poškození kaminky, jsou přípustná, pokud nezpůsobily větší korozi. Každé poškození v důsledku nárazu se musí odborně prošetřit a opravit.

4.11.5.2 Výfukový systém

- Systém musí být v účinném provozuschopném stavu, bez unikání plynu nebo náznaku vyfukování ze spár výfukového systému a musí být nepoškozený. Výfukový systém musí být schopen vyhovět legislativním požadavkům ve všech aspektech, a to zejména pokud je vybaven katalyzátorem.

4.11.5.3 Úniky oleje

- Každé závažné unikání oleje musí být při první příležitosti opraveno. Menší olejová mlha nebo vlhkost kolem těsnění, nebo kolem příruby, jsou přípustné, pokud se neobjevily kapky oleje.

4.11.5.4 Kola a jejich ozdobné kryty

- Promáčknutí nebo poškození ozdobného krytu nebo základní části kol nejsou přípustná. Všechny čtyři ozdobné kryty kol musí být neporušeny, maximálně s menšími stopami oděrek v důsledku každodenního používání. Všechny zástěrky, jsou-li součástí standardního vybavení, musí být neporušeny a náležitě připevněny. Náhradní kolo, hever a příslušné nářadí musí být náležitě uloženy a být v dobrém provozuschopném stavu.

4.11.5.5 Opotřebení a poškození pneumatik

- Všechny pneumatiky včetně náhradních musí být v předepsaném stavu a odpovídat doporučením výrobců na typ a rozměr pneumatik a kategorii povolené rychlosti pro pneumatiky. Nesmí se vyskytovat žádné zjevné poškození bočních stěn nebo vzorku pneumatik způsobené obrubníkem nebo jiným hrubým zacházením.

4.11.5.6 Stav mechanických dílů a skupin


- Pravidelné opravy a údržba vozidla autorizovaným dealerem a v souladu se servisním programem výrobce vozidel udržují mechanické části vozidla v dobrém stavu.

4.11.6 Nepřiměřené opotřebení

Následující příklady ilustrují zanedbání péče o vozidlo nebo špatné zacházení s ním, a proto se nepovažují za přiměřené opotřebení:

4.11.6.1 Brzdy

- Rýhované brzdové kotouče způsobené stykem kovu s kovem.

	Číslo pracovního postupu: E1-04-PP-01-01	Název pracovního postupu: SLUŽEBNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA	
	Vydání: 1	Platnost od: 1.7.2011	Strana č./stran: 14/14

4.11.6.2 Motor

- Poškození v důsledku nedostatku provozních kapalin (např. oleje nebo chladicí kapaliny).

4.11.6.3 Převodovka a spojka

- Obtížné řazení převodových stupňů, prokluzování spojky, hlučná převodovka nebo neúčinná synchronizace.

5 SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

ISO 9001:2008
E1-04-MAN-01-01 Elektronická kniha jízd
E1-04-MAN-02-01 Hlášení pojistných událostí ALD
E1-04-MAN-03-01 Hlášení pojistných událostí ARVAL
E1-04-MAN-04-01 Hlášení pojistných událostí BUSINESSLEASE

6 DOKUMENTACE A ZÁZNAMY O VYKONANÉ ČINNOSTI

Ukazatel	Jednotka	Zdroj dat	Odpovědnost	Metoda	Perioda	Výstup

7 PŘÍLOHY

Text 2: Vzor nabídky operativního leasingu



Schneider Electric CZ, s.r.o.
Sedláčkova 7
397 12 PÍSEK

Číslo smlouvy: 2014.199.016
Datum: 1.8.2014
Typ kalkulace: uzavřená kalkulace
Částky: v CZK bez DPH

vč. povinného ručení
vč. havarijního pojištění
vč. poj.sedadel 500000/1000000
vč. pojištění skel
bez pojištění právní ochrany
vč. správy poj. událostí

vč. údržby a oprav
vč. pneumatik (neomezeně) / kategorie Eco
vč. zimních pneumatik
vč. náhradního vozidla (ihned)
náhr. vozidlo stejné třídy
vč. dálniční známky

vč. silniční daně
vč. rozhlasového poplatku
vč. Arval Assistance
bez tankovací karty

Renault Mégane GT 1.5dCi 110 Limited
Typ vozidla : kombi (M1)

Řidič: Pan Libor Kubík

	bez DPH	DPH	vč. DPH
Ceníková cena	359 421,49	75 478,51	434 900,00
Celkem příslušenství	6 280,99	1 319,01	7 600,00
Celková výbava dealera	2 479,34	520,66	3 000,00
Celková cena vozidla	368 181,82		445 500,00
Sleva z cenikové ceny	18,00%	-64 695,87	
Sleva z dodatečné výbavy	18,00%	-1 130,58	
Vstupní náklady		1 500,00	
Celková investice		303 855,37	
CO2 emise	g/km	114	
Palivo/spotřeba (l/100 km)	diesel / nafta / 4,6		
ccm/kw/hp	1461 / 81 / 110		
Max. nájezd km/max. prodloužení (měsíc)	200 000 / 60		
Výše spoluúčasti (5% / 5000 Kč)		5 000,00	
Částka vztahující se k dani z příjmů FO*		3 676,13	



Ilustrační foto

* 1% z celkové investice vč. DPH

Výbava / příslušenství	bez DPH	DPH	vč. DPH
- Limited tmavě šedá látka (T03)	0,00	0,00	0,00
- Rezerva (019)	1 652,89	347,11	2 000,00
- povinná výbava	1 239,67	260,33	1 500,00
- pryžové koberce	1 239,67	260,33	1 500,00
- vyhřívaná přední sedadla	4 628,10	971,90	5 600,00

Roční nájezd km/doba nájmu (měsíce) 25 000/48 **Nájemné za měsíc bez DPH**

Měsíční výše nájemného bez DPH 6 020,66
Předpokládané měsíční náklady na PHM 0,00
Celkové předpokládané měsíční náklady 6 020,66

Cena (-/+ km) (-/+ den) - km: -0,8000 + km: 1,7000 - den: 116,52 + den: 0,00

Tato cenová nabídka je platná 15 dnů.
ARVAL si vyhrazuje právo změny cen v případě, že dojde ke změně pořizovací ceny vozidla nebo jeho doplňků, ceny poplatků a daní.

Text 3: Vzor objednávky vozu na operativní leasing



OBJEDNÁVKA

2014.199.016

NÁJEMCE

Schneider Electric CZ, s.r.o.
Paní Ivana Mužiková
Thámová 13
186 00 PRAHA 8
Reference : _____
Nákl. středisko : _____

ŘIDIČ

Pan Libor Kubík
Schneider Electric CZ, s.r.o.
Sedláčkova 7
186 00 PÍSEK
Mobilní tel. číslo : 739329768
E-mail : libor.kubik@schneider-
electric.com
Jazyk : CS

Kalkulace nájemného dle cenové nabídky (bez DPH)

Roční nájezd	25 000
Doba nájmu (měsíce)	48
Měsíční výše nájemného	6 020,66
Předpokl. měs. náklady na PHM	0,00
Celkové předpokládané měsíční náklady bez DPH	6 020,66
Poplatek za každý překročený km	1,7000
Sleva za každý nevyčerpaný km	-0,8000
Nadlimitní dny	0,00
Nevyužitě dny	116,52

SJEDNANÁ PLNĚNÍ

- vč. povinného ručení
- vč. havarijního pojištění
- vč. poj.sedadla 500000/1000000
- vč. pojištění skel
- vč. údržby a oprav
- vč. Arval Assistance
- vč. rozhlasového poplatku
- vč. pneumatik (neomezeně) / kategorie Eco
- vč. náhradního vozidla (ihned)
- náhr. vozidlo stejné třídy
- vč. silniční daně
- vč. správy poj. událostí
- vč. dálniční známky

Všechny částky jsou vyjádřeny v CZK

VOZIDLO OBJEDNANÉ DO NÁJMU (vč. DPH)

Renault Mégane GT 1.5dCi 110 Limited	
Ceníková cena	434 900,00
Celková cena vozidla	445 500,00
CO2 emise	114 g/km
Typ paliva	diesel / nafta
Barva vozidla	Bílá Glacier
Barva interiéru	Tmavě šedá

Výbava / příslušenství

Popis	Cena	Nájem (A/N)
- Limited tmavě šedá látka (T03)	0,00	A
- Rezerva (019)	2 000,00	A
- povinná výbava	1 500,00	A
- pryžové koberce	1 500,00	A
- vyhřívaná přední sedadla	5 600,00	A

PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DODÁNÍ

1.12.2014

PŘEVZETÍ VOZIDLA

Místo
Registrační značka : 1AZ5190

DODATEČNÉ INFORMACE

Místo převzetí vozu - PRAHA

V souladu s rámcovou smlouvou o nájmu motor. vozidel ze dne 4.5.2005 tímto činíme společností ARVAL CZ s.r.o, IČ: 26726998, Praha 4, Na Pankráci 1683/127, jako pronajímateli, návrh na uzavření nájemní smlouvy, jejímž předmětem bude nájem vozidla uvedeného výše, a to za podmínek uvedených výše a v rámcové smlouvě. Dále dáváme ARVAL CZ s.r.o. pokyn, aby, přijme-li tuto nabídku, objednala a do vlastnictví nabyla vozidlo, jež bude předmětem nájmu. Přijetím tohoto návrhu ze strany ARVAL CZ s.r.o. dojde k uzavření nájemní smlouvy. Tento návrh činíme jako neodvolatelný. Byl-li by přesto zrušen z důvodu na naší straně, nahradíme majetkovou či nemajetkovou újmu, která tím na straně ARVAL CZ s.r.o. vznikne.

Dne, v

Za nájemce, podpis: