

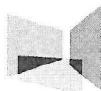
ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA, O.P.S.

Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: 6208R163 Podniková ekonomika a finanční management

FORMA FINANCOVÁNÍ OBNOVY VOZOVÉHO PARKU VE VYBRANÉM PODNIKU

Zdenka PROCHÁZKOVÁ

Vedoucí práce: Ing. Bc. Karina Benetti, Ph.D.



ŠKODA AUTO Vysoká škola

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatelka: **Zdenka Procházková**

Studijní program: **Ekonomika a management**

Obor: **Podniková ekonomika a finanční management**

Název tématu: **Forma financování obnovy vozového parku ve vybraném podniku**

Cíl: Práce se bude věnovat možnostem pořízení nových vozů v podniku. V teoretické části budou vyjmenovány a definovány jednotlivé možnosti financování. V praktické části dále budou provedeny analýzy jednotlivých možností financování. Cílem bakalářské práce bude zhodnocení výsledků analýz možností financování pořízení nových vozů ve vybraném podniku a posouzení nejvhodnější varianty jejich financování.

Rámcový obsah:

1. Teze k bakalářské práci.
2. Vymezení jednotlivých variant pořízení nových vozů.
3. Analýzy jednotlivých možností financování při pořízení nových vozů.
4. Vyhodnocení výsledků analýz a volba nejvhodnějšího způsobu financování.
5. Zhodnocení přínosu bakalářské práce.

Rozsah práce: 25 – 30 stran

Seznam odborné literatury:

1. DEELEN, L. *Leasing for small and micro enterprises: a guide for designing and managing leasing schemes in developing countries*. Geneva: International Labour Office, 2004. 116 s. ISBN 978-92-211-4186-0.
2. JÁČOVÁ, H. – ORTOVÁ, M. *Finanční řízení podniku v příkladech*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-724-7.
3. SEDLÁČEK, J. -- DUŠEK, J. *Daňová evidence podnikatelů 2015*. Praha: Grada, 2015. ISBN 978-80-247-5436-9.
4. VALOUCH, P. *Leasing v praxi, 5. Aktualizované vydání*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4081-2.

Datum zadání bakalářské práce: březen 2017

Termín odevzdání bakalářské práce: prosinec 2017

L. S.



Ing. Bc. Karina Benetti, Ph.D.
Vedoucí práce



doc. Ing. Jiřina Bokšová, Ph.D.
Vedoucí katedry



Mgr. Petr Šulc
Prorektor ŠAVŠ



Zdenka Procházková
Autorka práce

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury pod odborným vedením vedoucího práce.

Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a v práci jsem neporušila autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským).

V Mladé Boleslavi dne 11.02.2018



Děkuji Ing. Bc. Karině Benetti, Ph.D. za odborné vedení bakalářské práce, poskytování rad a informačních podkladů.

Obsah

Úvod.....	7
1 Metody pořízení majetku.....	8
1.1 Koupě za hotové	9
1.2 Úvěr.....	10
1.3 Leasing.....	13
2 Další náklady související s vlastnictvím vozidla	17
2.1 Povinné ručení	17
2.2 Havarijní pojištění.....	18
2.3 Opravy a údržba.....	18
3 Analýza jednotlivých variant financování	19
3.1 Koupě za hotové	20
3.2 Úvěr.....	20
3.3 Finanční leasing	25
3.4 Operativní leasing	26
4 Vedlejší náklady související s vlastnictvím vozidel	29
4.1 Povinné ručení a havarijní pojištění.....	29
4.2 Poplatek za SD a rádio.....	30
4.3 Přihlášení vozidla, registrační poplatek	30
4.4 Silniční asistence	31
4.5 Pneuservis	31
4.6 Amortizace	32
4.7 Finanční služba, údržba a servisní náklady, management fee.....	32
5 Zhodnocení provedené analýzy	34
Závěr	36
Seznam literatury	38
Seznam obrázků a tabulek.....	40
Seznam příloh	41

Seznam použitých zkratk a symbolů

ČR	Česká republika
LS	Leasingová společnost
BH	Budoucí hodnota
SH	Současná hodnota
i	Úroková míra
SD	Silniční daň

Úvod

V této bakalářské práci se autor zabývá problematikou financování obnovy firemního vozového parku ve vybraném podniku. Hlavním cílem této bakalářské práce je nastínění konkrétnímu nejmenovanému podniku nejvhodnější varianty pořízení nového vozového parku pro vedoucí pracovníky namísto stávajících služebních vozidel. Jelikož na finančním trhu se vyskytuje řada možností, jak může společnost pořídit nová vozidla, je důležité správné vyhodnocení více variant a následně zvolit jednu nejvhodnější právě pro tento konkrétní podnik. Nelze všeobecně říci, jaká varianta je ta správná, jelikož každá společnost je v jiném postavení a v jiné finanční situaci. Z tohoto důvodu je důležité zohlednění veškerých informací a podkladů dané společnosti a tyto skutečnosti promítnout do jednotlivých variant financování. Je třeba zohlednit takové možnosti financování, které jsou pro podnik přístupné.

V první části práce jsou jednotlivé varianty financování vozového parku definovány po teoretické stránce a jsou probrány jejich výhody a nevýhody. Mezi tyto varianty patří koupě za hotové, pořízení na úvěr, a využití leasingu. Leasing se dále dělí na operativní a finanční. Následně jsou zmíněny vedlejší náklady související s vlastnictvím vozidla, a to povinné ručení, další připojištění a náklady na opravy a údržbu. Je to z toho důvodu, aby mohla být provedena analýza a následně její interpretace na základě srovnatelných podmínek a dat.

Následně se práce věnuje analyzování vybraných variant, který byly definovány v předchozích kapitolách. Aby mohli být jednotlivé varianty správně porovnány, byly nastaveny totožné podmínky, aby nedošlo k chybné analýze a následně k nekorektnímu vyhodnocení. Data pro praktickou část byla získána na základě průzkumu trhu, kdy bylo vybráno několik bank, případně jiných finančních institucí a z nich zvolena nejvýhodnější nabídka.

V poslední části jsou výsledky analýz interpretovány a je vybrána nejvhodnější varianta financování obnovy vozového parku ve vybraném nejmenovaném podniku.

1 Metody pořízení majetku

V první části bakalářské práce autor popisuje jednotlivé varianty financování obnovy vozového parku. Jednotlivé varianty jsou definovány, a poté jsou k těmto variantám uvedeny jejich výhody a nevýhody, které přináší. Nejčastěji probíranými rozdíly jsou vlastnictví majetku a finanční a administrativní náročnost pořízení a daňové dopady. Osobní automobil, pokud je zařazen v majetku společnosti, je zařazen v druhé odpisové skupině podle zákona o dani z příjmu, a tudíž se odepisuje po dobu pěti let. Následně je z majetku podniku vyřazen.

Vozový park společnosti může být zařazen do majetku společnosti, ale také nemusí, pokud se společnost rozhodne pro pronájem služebních vozidel (leasing). Finanční náročnost se odvíjí od výše platby respektive plateb. Je rozdíl, pokud společnost zaplatí jednu vysokou částku, nebo jestli si rozloží platbu do jednotlivých splátek. Tím ovšem může dojít k přeplacení pořizovací ceny služebních vozů. A posledním kritériem je administrativní náročnost pořízení nového vozového parku. Ta souvisí s procesem dokládání různých dokumentů a podkladů, smluvního vyjednávání a dalších administrativních úkonů.

Podle priorit pořizovatele vozového parku a jeho finanční situace se odvíjí nevhodnější varianta financování. Volba správné varianty se odvíjí od situace a potřeb konkrétní společnosti. Proto, aby byla správně analýza vyhodnocena, je důležité vztáhnout analýzu jednotlivých variant financování na konkrétní společnost. Pokud by tak nebylo učiněno, nelze zjistit, zda je daná varianta výhodná či nikoli, protože každá varianta má své výhody a nevýhody. Pro každý podnik je toto specifické a nelze to jednoznačně určit pro větší skupinu podniků. Dále v praktické části jsou možnosti financování zanalyzovány. V práci jsou blíže řešeny následující tři varianty (Čižinská, Marinič, 2010, s. 89):

- koupě za hotové,
- úvěr,
- leasing.

Tyto varianty byly zvoleny na základě rozhovoru se zástupcem společnosti, jelikož společnost nemá jiné možnosti financování, jako je například vklad společníka, dar, či jiný způsob získání služebních vozidel.

Leasing se dále dělí na dva způsoby financování, a to finanční leasing a operativní leasing. V této kapitole jsou zmíněné způsoby financování detailněji probrány. (Valouch, 2009, s. 17)

Dalšími možnostmi, kterými lze pořídit nová služební vozidla, jsou například vklad společníka, a tím zvýšení základního kapitálu společnosti, nebo darem od třetí osoby. Tyto možnosti však v této práci nejsou dále zohledňovány.

1.1 Koupě za hotové

Jedná se o situaci, kdy společnost disponuje dostatkem finančních prostředků, a tudíž nemusí žádat o úvěr, případně o jiné financování. Prvním krokem je výběr nových vozidel. Poté společnost přes prodejce nebo dealera objedná vybraná vozidla a je podepsána kupní smlouva. Po zaplacení nebo fakturaci a převzetí nových vozů následuje zápis do registru. Veškerá vlastnická práva jsou převedena na společnost, která si vozy pořizuje. Aby mohl být proveden již zmíněný zápis do registru vozidel, musí být nejprve vyřízeno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Je na straně společnosti, aby vyřídila veškeré administrativní záležitosti, jako již zmíněný přepis vozidel, pojištění a další záležitosti, ovšem v některých případech může s některými administrativními úkony pomoci prodejce. (finance.cz, 2017)

Tato varianta financování přináší výhody a to takové, že se společnost nezadluží, ani nijak jinak nezaváže smlouvou na pravidelné platby, jako tomu je u zbylých dvou variant financování (úvěr, leasing). Dalším kladem je, že se automobil okamžitě stává majetkem podniku, a tak společnost může majetek odepisovat. Firma tak může s vozidly okamžitě nakládat dle vlastního uvážení. Tato varianta je také méně administrativně náročná, protože podnik nemusí podstupovat jiné administrativní záležitosti, mimo již výše zmíněných.

Nevýhodou, kterou tato varianta obnáší, je zejména vynaložení značné části peněžních prostředků společnosti na pořízení nových vozidel. Menší či středně velký podnik často nemá ani dostatek finančních prostředků, takže tato varianta bývá nedosažitelná. I když podnik má dostatek financí, tak by si tuto metodu financování měl rozmyslet, jestli se mu nenaskýtá příležitost výhodnějšího investování. Společnost by tyto finance mohla využít a lépe zhodnotit vložením do investičních příležitostí. Takto ušlé zisky z výhodnější investice se nazývají

náklady obětované příležitosti. Je důležité, aby tyto náklady obětované příležitosti nepřevyšovali potencionální úroky z úvěru, které by firma měla, pokud by se rozhodla financovat obnovu vozového parku pomocí bankovního úvěru. V případě, že by tyto náklady měly být vyšší než úroky z úvěru, tak se společnosti vyplatí zažádat o bankovní úvěr a své finanční prostředky investovat. Tím získá vyšší zisk, než jsou náklady způsobené financováním vozového parku úvěrem. (Valouch, 2009, str. 17)

Pokud se podnik rozhodne pro financování z vlastních zdrojů, musí vzít v potaz, že musí hradit veškeré vedlejší náklady spojené s vlastnictvím vozidla, a to například (mesec.cz, 2017):

- povinné ručení,
- havarijní pojištění,
- servisní kontroly a opravy,
- STK,
- pneumatiky,
- a další.

Tyto výdaje jsou probrány v další kapitole detailněji z důvodu rozsáhlosti této problematiky, kterou nelze stručně shrnout v této kapitole. Navíc tyto náklady by měli být součástí všech variant financování. Proto jim musí být věnována pozornost, aby analýza byla provedena korektně.

1.2 Úvěr

Úvěr je dočasné postoupení peněžních prostředků věřitele dlužníkovi. Dlužník se tímto zavazuje, že věřiteli za toto poskytnutí zaplatí úrok, a to buď v průběhu splácení, nebo po splatnosti. Pokud podnik zvažuje využití úvěru jako zdroje financování na pořízení služebních vozidel, přichází v úvahu bankovní úvěr. Úvěry se dělí na krátkodobé a dlouhodobé. Krátkodobý úvěr bývá sjednán na dobu kratší než jeden rok a úvěr dlouhodobý se sjednává na déle než jeden rok. Úrok je stanoven úrokovou sazbou, která bývá fixní nebo pohyblivá, a je cenou za poskytnutí bankovního úvěru. Smluvně je pak dohodnuto, v jakém intervalu jsou placeny splátky úmoru a úroku. Mimo úroku platí společnost bance další poplatky,

a to například (za vedení úvěru, za vyřízení úvěru a případně další poplatky. (Šimek, 2010, s. 65)

Veškeré náležitosti musí být smluvně upraveny a obě strany musí dodržet jejich znění. Aby banka poskytla společnosti úvěr v požadované výši, chce znát zejména následující informace (Šiman, Petera, 2010, s. 68):

- právní formu podnikání;
- účel úvěru;
- výsledky hospodaření za minulá období, finanční plán;
- přehled kapitálové struktury;
- a další.

Pořízení nových služebních vozidel na úvěr má jednu velkou výhodu na rozdíl od varianty, kdy podnik nakupuje nový majetek ze svých interních zdrojů. Díky tomuto společnost nemusí vynaložit velké množství finančních prostředků, a to jak z důvodu nedostatečné peněžní zásoby, případně pokud by chtěla tyto prostředky využít jako výhodnou investici. Co však mají tyto dvě varianty společné je, že se automobily stávají okamžitě po vyřízení majetkem společnosti, a tím také musí společnost platit vedlejší náklady spojené s vlastnictvím vozidla, jako tomu je u předchozí varianty. Majetek je možno ihned po zařazení do společnosti odepisovat (daňově uznatelný náklad) stejně jako tomu je při koupi za hotové. Jsou zde také úroky z úvěru, které firma platí navíc oproti předchozí variantě, patřící mezi daňově uznatelné náklady. Jednotlivé úmory jsou pak účtovány pouze jako snížení závazku k bance, případně jinému věřiteli.

Mezi nevýhody patří další poplatky, které souvisí s vedením úvěrového účtu, či účetní zadlužení společnosti, která vede ke zhoršení pozice podniku (z pohledů investorů, věřitelů, atd.) Tato varianta je také administrativně náročnější než předchozí způsob financování, z důvodu doložení více dokladů a dokumentů pro dosažení úvěru, které po společnosti bude banka vyžadovat. Takže mimo administrativní úkony, které byly zmíněny v předchozí variantě, musí společnost absolvovat další procesy vedoucí k získání úvěru. Aby bylo možné srovnání

s předchozí variantou, musí se použít vzorec, který tuto porovnatelnost umožní. Níže lze vidět vzorec na složené úročení.

$$1) \quad BH = SH * \left(1 + \frac{i}{m}\right)^{m*n}$$

<i>BH</i>	budoucí hodnota
<i>SH</i>	současná hodnota
<i>i</i>	úroková míra (p. a.)
<i>m</i>	počet splátek v úrokovacím období
<i>n</i>	počet úrokovacích období

Interpretace vzorce je, že budoucí hodnota je rovna součinu současné hodnoty a úročitele. Rozdíl mezi BH a SH tvoří úrok, což je náklad za poskytnutí úvěru. Záleží na výši těchto nákladů, zda se podniku vyplatí o této variantě uvažovat. Z tohoto vzorce vyplývá celková zaplacená částka (vyjma poplatků za vedení úvěru a dalších) na základě složeného úročení. Složené úročení je použito z důvodu poskytnutí úvěru na dobu delší než jeden rok a průběžné platbě úroků. Ve většině bank nelze použít jinou variantu úročení při době přesahující jeden rok. Další důležitou informací je, kolik bude činit splátka úvěru. Vzorec pro výpočet pravidelných anuit je následující:

$$2) \quad A = D * \frac{i*(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

kde:

<i>A</i>	anuita (roční splátka)
<i>D</i>	výše vypůjčené částky
<i>i</i>	úroková míra (p. a.)
<i>n</i>	počet úrokovacích období

Tento vzorec umožní společnosti vidět, kolik bude činit pravidelný výdaj. Tento vzorec znázorňuje, jaká bude výše roční splátky, jelikož úroková míra je uvedena

jako roční. Aby bylo možné vypočítat měsíční anuitní splátku, tak se musí úroková míra vydělit počtem měsíců v roce a následně proměnná n bude činit počet měsíců, po které je tento úvěr splácen.

1.3 Leasing

Leasing se stává v dnešní době velice oblíbeným způsobem pořízení vozidel jak do soukromého vlastnictví, tak i do majetku společnosti. Je však pravdou, že není majetkem společnosti v pravém slova smyslu. Tyto vozy jsou v majetku leasingové společnosti, která ho pouze pronajímá uživateli (společnosti). Leasing je tedy vztah mezi prodejcem, leasingovou společností (popř. bankou) a podnikem, který pořizuje nový vozový park. Prodejce prodá automobil leasingové společnosti na základě kupní smlouvy a tím se vozidlo stává majetkem leasingové společnosti. Následně je vůz pronajat společnosti a vztah mezi leasingovou společností a podnikem, který si půjčuje dlouhodobý majetek, je založen na základě leasingové smlouvy. (Deelen L., 2004, s. 6)

Výhodou oproti pořízení na úvěr je menší administrativní náročnost. Zpravidla žádání o úvěr obnáší složitější proces. Společnost, pokud žádá o úvěr, musí dokazovat své výnosy a náklady, bonitu podniku, solventnost a další informace. Některé byly zmíněny v předchozí podkapitole. Pro získání leasingu stačí, pokud uživatel doloží informace o výši příjmu, v případě společnosti doloží poslední účetní výkazy znázorňující finanční situaci podniku. Na základě těchto dokumentů je nakonec uzavřena smlouva o leasingu. Leasingové splátky lze zařadit do daňově uznatelných nákladů. V případě úvěru takto učinit nelze, jelikož náklady plynoucí z užívání vozidla jsou zahrnuty v daňově uznatelných nákladech již v podobě odpisů. Avšak splátky leasingu spadají do daňově uznatelných nákladů v celém svém rozsahu. Z důvodu takto uplatněných daňově uznatelných nákladů, nelze tento majetek odepisovat. Další výhodnou oproti koupi vozů za hotové je, že se společnost nezadluží. Sice se upíše leasingové společnosti na pravidelné platby, ale tato smlouva není nijak projevna v účetních výkazech, na rozdíl od bankovního nebo jiného úvěru (Valouch, 2009, s. 18).

Dle portálu finance.cz nevýhodou plynoucí z leasingu oproti předchozím dvěma variantám je, že vozidla se nestávají majetkem společnosti a nelze tudíž s nimi volně nakládat. I přesto, že společnost nemůže volně disponovat s majetkem, může být na ni převedena značná část vlastnických rizik. V praxi se lze setkat se dvěma variantami leasingu:

- finanční,
- operativní.

1.3.1 Finanční leasing

Finanční leasing je pronájem vozidla na časově omezenou dobu, delší však než jeden rok. Zpravidla to bývá na užitnou dobu vozidla. V zákoně o dani z příjmu je stanovena užitná doba osobní automobilů na pět let. Finanční leasing bývá zpravidla stanoven na dobu tří až pěti let. Následně po skončení stanovené doby a vypršení leasingové smlouvy je majetek prodán za zůstatkovou cenu do vlastnictví společnosti. Ta může automobily zařadit do evidence dlouhodobého majetku nebo vozidla prodá a pořídí se nová, protože po skončení finančního leasingu jsou vozidla většinou odepsaná na straně leasingové společnosti. Záleží na prioritách společnosti, zda chce svůj vozový park pravidelně obnovovat.

Finanční leasing je velice populární způsob financování vozového parku v podniku, pro svou malou administrativní náročnost. Splátky jsou jednoduše zařazeny v daňově uznatelných nákladech. Může se také stát, že leasingová společnost nabídne zákazníkovi splátkový kalendář s nulovým navýšením (tzn., že společnosti zaplatí v součtu za celou smluvní dobu stejnou částku, kterou by zaplatila v případě koupě za hotové) nebo dokonce může leasingová společnost nabídnout, v ojedinělých případech, i lepší finanční podmínky. Je důležité, aby společnost provedla průzkum trhu a srovnala jednotlivé nabídky různých leasingových společností. Leasingová společnost je schopna nabídnout tyto výhodné podmínky z toho důvodu, že od prodejce získá množstevní slevu při nákupu vozidel.

Zpravidla však podnik, který si pořizuje nová vozidla přes finanční leasing, zaplatí leasingové společnosti něco navíc, jako cenu za službu při poskytnutí finančního

leasingu. Leasing je vlastně jednodušší varianta úvěru, kdy není automobil ve vlastnictví společnosti. Veškerá zodpovědnost je na straně nájemce (uživatele vozidla), jak již bylo zmíněno v úvodní části o leasingu. I přesto, že automobil není v majetku společnosti, tak nese zodpovědnost za pojištění, opravy poruch, servis, atd. V ojedinělých případech jsou tyto povinnosti smluvně přeneseny na leasingovou společnost (výjimečné). Zpravidla se společnost stará o majetek a udržuje jej. (Šiman, Petera, 2010, s. 69)

Leasingová cena je jednoduše vypočítána jako souhrn všech splátek leasingu.

$$\text{Leasingová cena} = 1. \text{ splátka} + \text{počet měsíců} * \text{leasingová splátka}$$

Z výsledné částky pak lze vypočítat leasingový koeficient, který určuje, o kolik procent společnost přeplatila pořizovací cenu vozu.

$$\text{leasingový koeficient} = \frac{\text{leasingová cena}}{\text{pořizovací cena}}$$

(Valouch, 2009, s. 11)

1.3.2 Operativní leasing

Operativní leasing se liší od toho finančního leasingu dobou pronajímání vozidel a konečným vlastníkem. Zatím co finanční leasing je pronájem vozidla na dobu životnosti tohoto majetku, jak již bylo zmíněno dříve, tak operativní leasing má charakter výpůjčky na krátkou nebo středně dlouhou dobu a po skončení leasingové smlouvy je vrácen zpět leasingové společnosti.

Výhodou v porovnání s předchozí variantou leasingu je, že veškeré náklady spojené s vlastnictvím vozidla jsou v zodpovědnosti leasingové společnosti. To znamená, že ve splátkách operativního leasingu je zahrnuto také povinné ručení, různé druhy pojištění a další náklady související s provozem a udržováním vozidla (servis atd.). Po skončení lhůty operativního leasingu dostane společnost možnost si vozy vyměnit za nové.

Nevýhodou této varianty je, že společnost neustále platí splátky, které však lze daňově uplatnit, ale nikdy se nestane vlastníkem vozidla. Z operativního leasingu plynou další nevýhody, a to striktní pravidla zacházení s majetkem. Jelikož u finančního leasingu jsou veškeré povinnosti na straně nájemce, tak je tato varianta o něco benevolentnější, co se týče zacházení s vozidly. Při operativním leasingu

je pevně smlouvou stanoveno, kde může majetek používat, na koho se vztahuje pojištění. Při vrácení vozidla je provedena důkladná kontrola, že je vůz v pořádku a není na něm žádné viditelné poškození. Pokud by kontrola něco odhalila, bude muset nájemce platit opravu. Jelikož však součástí operativního leasingu je havarijní pojištění, platí nájemce pouze spoluúčast, která se odvíjí od výše splátek. Čím nižší spoluúčast, tím vyšší měsíční splátky.

Avšak vozidla budou pravidelně měněna a společnost bude vždy využívat nejnovější modely. Záleží, jak moc reprezentativní chce v této oblasti společnost být. Při koupi za hotové může společnost také po určité době majetek prodat a koupit nový, avšak s tím jsou spojené starosti s prodejem vozidel, které si společnost ušetří, pokud se rozhodne pro variantu financování pomocí operativního leasingu. Operativní leasing je v dnešní době rozšiřující díky své nenáročnosti. (ekonom.ihned.cz, 2017)

2 Další náklady související s vlastnictvím vozidla

Aby bylo možné jednotlivé varianty srovnat, musí být zohledněny také náklady související s provozem vozidla. Toto je nutné proto, že v práci je probírán i operativní leasing, kde jsou tyto náklady z velké části zahrnuty (vyjma nákladů na spotřebu pohonných hmot a variabilní náklady). Pokud by varianta operativního leasingu byla vyjmuta a splátky finančního leasingu by také nezahrnovali další vedlejší náklady, tak by tato kapitola nemusela být zmíněna, protože pro všechny ostatní varianty by v tomto směru platily stejné podmínky. Jaké jsou tedy další náklady, které by měli být zohledněny (mesec.cz, 2017):

- povinné ručení,
- havarijní pojištění,
- opravy a údržba (včetně pravidelných servisních prohlídek),
- a další (pneumatiky, silniční asistence, poplatek SD).

Nelze uvést veškeré náklady související s provozem vozidla z důvodu rozdílných nabídek operativních leasingů. Každá leasingová společnost může do jednotlivých měsíčních splátek zahrnout různé náklady. Zde jsou vyjmenovány ty nejčastější. V praktické části pak budou uvedeny konkrétní výhody (rozpuštěné náklady), které nabízí daná leasingová společnost.

2.1 Povinné ručení

Povinné ručení neboli pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je pojištění, které kryje škodu způsobenou vozidlem na jiné osobě nebo majetku. Toto pojištění je dané zákonem o povinném ručení č. 168/1999 Sb. a jeho placení je povinné. Tím je zajištěna úhrada škody, kterou způsobí provozovatel vozidla. Toto pojištění však neplatí škodu na vozidle, které škodu způsobilo. Minimální hranice, na kterou se musí provozovatel vozidla pojistit je 35 mil. Kč na život/y poškozených a to jak v případě usmrcení, tak i zranění, a limit 35 mil. Kč je i v případě poškození majetku. Porušení zákona neplacením povinného ručení je trestáno pokutou až do výše 40 000 Kč.

2.2 Havarijní pojištění

Toto pojištění již hradí, na rozdíl od předchozího pojištění, škody na vozidle, které způsobilo škodu. Často toto pojištění doplňuje povinné ručení a tím je zajištěno krytí škod jak na straně poškozeného, tak také i na straně viníka. Havarijní pojištění již není povinné ze zákona, je na provozovateli vozidla, zda si jej zřídí či nikoli. Na rozdíl od povinného ručení se jedná o majetkové pojištění, které hradí například tyto rizika (havarko.cz, 2017):

- střet se zvěří,
- vandalismus,
- živelná pohroma,
- odcizení vozidla,
- a další.

Opět nelze přesně definovat, jaká rizika havarijního pojištění kryje, protože každá pojišťovací společnost může nabídnout jiné výhody. Výše havarijního pojištění závisí zejména na stáří a ceně vozidla. Dále samozřejmě hraji roli, kdo bude provozovatelem vozidla a zda již v minulosti měl škodné události. Tyto informace jsou velice podstatné i v případě povinného ručení.

2.3 Opravy a údržba

Z užívání vozidla plynou náklady na opravy a údržbu. Jedná se o pravidelný servis, opravy vozidla z důvodu poruchy a jiné. I tyto náklady jsou ve většině případů zahrnuty ve splátkách operativního leasingu v podobě předplaceného servisu, jak již bylo zmíněno na začátku této kapitoly (mesec.cz, 2017).

3 Analýza jednotlivých variant financování

Tato část bakalářská práce se věnuje analýze problematiky obnovy vozového parku ve středně velkém podniku na základě informací zmíněných v předchozích kapitolách teoretické části. Tento středně velký podnik je na trhu řadu desítek let a zabývá se výrobou brusných nástrojů, a to jak z přírodních, tak i syntetických surovin. Jedná se o společnost s ručením omezeným, která je plátcem DPH. Tento podnik má cca 80 zaměstnanců a z toho devět je ve vedoucích pozicích.

Pro tři z těchto devíti vedoucích pracovníků chce společnost pořídit nové služební automobily. Vozidla těchto vedoucích zaměstnanců, které firma má stále v majetku a hodlá je vyměnit, jsou nyní v účetnictví vedeny s nulovou hodnotou a budou vyřazeny z evidence dlouhodobého hmotného majetku. Společnost se rozhodla pro jejich prodej, a peníze, které tímto prodejem získá, použije pro částečnou úhradu nových vozů, nebo pokrytí jiných závazků. Zbýlých šest vedoucích pracovníků má služební vozidla, která nejsou starší dvou let (během minulých dvou let již byla vyměněna).

V této části práce je provedeno finanční porovnání jednotlivých variant financování, které byly vyjmenovány v teoretické části v předchozí kapitole. Podnik se rozhodl přesně definovat specifikaci vozidel tak, že všichni tři vedoucí pracovníci získají stejná vozidla ve stejné pořizovací hodnotě.

Obr. 1 Ukázka modelového vozu



Zdroj: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/modely/nova-skoda-octavia-svou-vlastni-cestou/>

Podnik se rozhodl pro pořízení vozidel Škoda Octavia. Jedná se o zcela nové vozy. Pořizovací cena jednoho vozu je stanovena na 578 512 Kč bez DPH (700 000 Kč včetně DPH). Tyto vozidla budou mít zdvihový objem 1,4 litru a 110 kW, a jako pohonnou hmotu využívat benzin. Informace týkající se motorizace je stěžejní pro následné stanovení výše pojistného. Jako výbavový stupeň byl zvolen Style a jako příplatek byl přidán také Škoda předplacený servis.

3.1 Koupě za hotové

Pokud se podnik rozhodne pro variantu financování nových služebních vozů z vlastních zdrojů, tak potřebuje velké množství finančních prostředků. Společnost se na jedné straně sice nezadluží, ale i přesto je tato varianta financování pro podnik velice nevýhodná, protože dané prostředky může jinak zhodnotit investováním. Tato investice se významně projeví ve výkazu o peněžních tocích. Nákup služebních vozidel se projeví ve výkazu cashflow, tak že tento peněžní výdaj způsobí zápornou investiční část. Tento jev bývá v mnohých případech vnímán kladně, jelikož společnost investuje do dlouhodobého majetku. Nicméně pokud tento krok může způsobit platební neschopnost, je dobré se mu vyhnout.

V tomto případně vybraný podnik nemá k dispozici takové množství finančních prostředků. Jak tedy bylo zmíněno v předchozím odstavci, tak by se společnost mohla dostat do platební neschopnosti. Firma by totiž v tomto případě potřebovala v hotovosti 1 735 536 Kč. (Společnosti je plátcem DPH, proto je brána v potaz hodnota automobilu bez DPH). Pro vybraný podnik je tato varianta tedy nevhodná a je vyloučena z možností financování. Tato varianta byla vybraným podnikem zamítnuta a není dále s ní kalkulováno.

3.2 Úvěr

Pořízení nového vozového parku může společnost provést pomocí bankovního úvěru. Společnost v tomto případě bude značně zadlužena, a tento jev se projeví zejména v rozvaze. Pokud společnost bude mít větší podíl cizího kapitálu než vlastního, neznačí to o jejím finančním zdraví. Tato společnost má však velký podíl vlastního kapitálu, a to zejména již v dlouhodobém majetku, proto toto zadlužení nezpůsobí takový odraz v poměru vlastního a cizího kapitálu.

Zástupce společnosti provedl průzkum vybraných bank a porovnal jejich nabídky bankovních úvěrů. Byly porovnány jejich nabídky v oblasti výše úroků, sazby RPSN, dalších poplatků souvisejících s vedením bankovního úvěru a preferencí konkrétního podniku pořizujícího služební automobily. Byly zvoleny tři zástupci z portfolia bank a to na základě dostupnosti poboček v okolí sídla společnosti a doporučení zástupce, který právě tento průzkum prováděl. Banky nebyly jmenovány z důvodu žádosti nejmenovaného podniku. Nabídky jednotlivých bank byly následující:

Tab. 1 Nabídky bank

	úrok	RPSN	preferenze
Banka A	8,9 %	9,6 %	3.
Banka B	9,4 %	9,9 %	2.
Banka C	9,1 %	9,5 %	1.

Po srovnání prvotních informací od jednotlivých bank a po konzultaci se společností byla vybrána banka C. Společnost ji preferuje z toho důvodu, že již u této banky má své účty má s bankou dobré zkušenosti. Banka A sice nabízí výhodnější úrokovou míru, avšak sazba RPSN je vyšší. To znamená, že na poplatcích by společnost u banky A zaplatila více, než u banky C. Banka A, která vychází nejlépe dle úrokových sazeb, je také pro společnost neznámá a vybraný podnik v ní nemá důvěru. Z tohoto důvodu ji společnost, jako možného věřitele, odmítla. Za pomoci vzorce, který je uveden v teoretické části, bylo předběžně spočítáno, kolik bude celková suma zaplacených úroků za poskytnutý úvěr. Celková hodnota nově pořízených vozů bude činit 1 735 536 Kč, avšak společnost má v plánu si vzít úvěr pouze ve výši 1 500 000 Kč. Dle svých interních kalkulací a průzkumu prověřila, že rozdíl 235 536 Kč bude pokryt z vlastních zdrojů, které získá prodejem stávajících služebních vozidel.

$$4) \quad A = D * \frac{i*(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

$$A = 1\,500\,000 * \frac{\frac{0,091}{12} * (1 + \frac{0,091}{12})^{36}}{(1 + \frac{0,091}{12})^{36} - 1}$$

$$A = 47\,769,44 \text{ Kč,}$$

Díky tomuto vzorci lze vidět, kolik by společnost platila pravidelné (anuitní) splátky (A) po dobu (n) tří let (36 měsíců). Z důvodu placení pravidelných splátek měsíčně a úrokové sazby (i), která je roční, je potřeba převést tuto roční úrokovou sazbu na měsíční. Proto je zde úroková sazba vydělena počtem měsíců v roce. Tedy při úvěru (D) na 1 500 000 Kč by činila anuita 47 769,44 Kč. Tato částka je však bez pravidelných měsíčních poplatků, které musí být do této částky rozpuštěny.

Tab. 2 Umořovací plán – 9,1 % p. a.

Rok	Počáteční stav úvěru	Roční splátky	Roční úrok (9,1 %)	Roční úmor	Konečný stav úvěru
1. rok	1 500 000 Kč	573 233 Kč	117 816 Kč	455 417 Kč	1 044 583 Kč
2. rok	1 044 583 Kč	573 233 Kč	74 600 Kč	498 633 Kč	545 950 Kč
3. rok	545 950 Kč	573 233 Kč	27 283 Kč	545 950 Kč	0
Suma		1 719 699 Kč	219 699 Kč	1 500 000 Kč	

V tabulce výše lze vidět, jaký by byl umořovací plán za podmínek, které byly stanoveny výše (dostupné informace z internetových stránek banky). Pravidelná roční anuita by byla ve výši 573 233 Kč. V součtovém řádku lze vidět, kolik společnost celkem zaplatí za získaný úvěr v úrocích. Dále lze vidět, jak postupně klesá podíl úroků v anuitě a stoupá podíl zaplaceného úmoru.

Úvěr je plánován na tři roky z toho důvodu, protože společnost chce být zbavena dluhů co nejdříve a zároveň je možné objektivní porovnání s operativním či finančním leasingem, protože nejčastěji je poskytován leasing na dobu tří let.

Následně bylo uskutečněno jednání se zástupcem společnosti a zástupcem vybrané banky. Byly projednány veškeré informace o společnosti a jejím finančním stavu a dle těchto podkladů byl vytvořen úvěr na míru vybranému podniku. Jelikož společnost má u této banky své účty a prokázala se jako bonitní klient, tak banka nabídla společnosti úrokovou míru ve výši 8,9 % p. a., tedy o 0,2 procentních bodů méně, než bylo původně kalkulováno. Dále byly vykalkulovány další měsíční poplatky ve výši 250 Kč a jednorázový poplatek za poskytnutí úvěru ve výši 3 000 Kč. Tento úvěr je poskytnut bez zajištění.

Výše anuit dle nových informací a původního vzorce bude tedy následující:

$$6) \quad A = D * \frac{i*(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

$$A = 1\,500\,000 * \frac{\frac{0,089}{12} * (1 + \frac{0,089}{12})^{36}}{(1 + \frac{0,089}{12})^{36} - 1}$$

$$A = 47\,629,82 \text{ Kč},$$

Vypočítaná pravidelná anuita je díky nižší úrokové míře nižší o téměř 140 Kč za měsíc a činí 47 630 Kč. K této částce se dále přičte pravidelný měsíční poplatek, který souvisí s vedením úvěru. Pravidelná měsíční platba tedy činí 47 880 Kč i se zahrnutím poplatku. Dále dle podmínek banky je třeba zaplatit jednorázový poplatek za poskytnutí úvěru ve výši 3 000 Kč. Pro srovnání je zde i umořovací plán na úvěr s úrokovou mírou 8,9 % p. a.

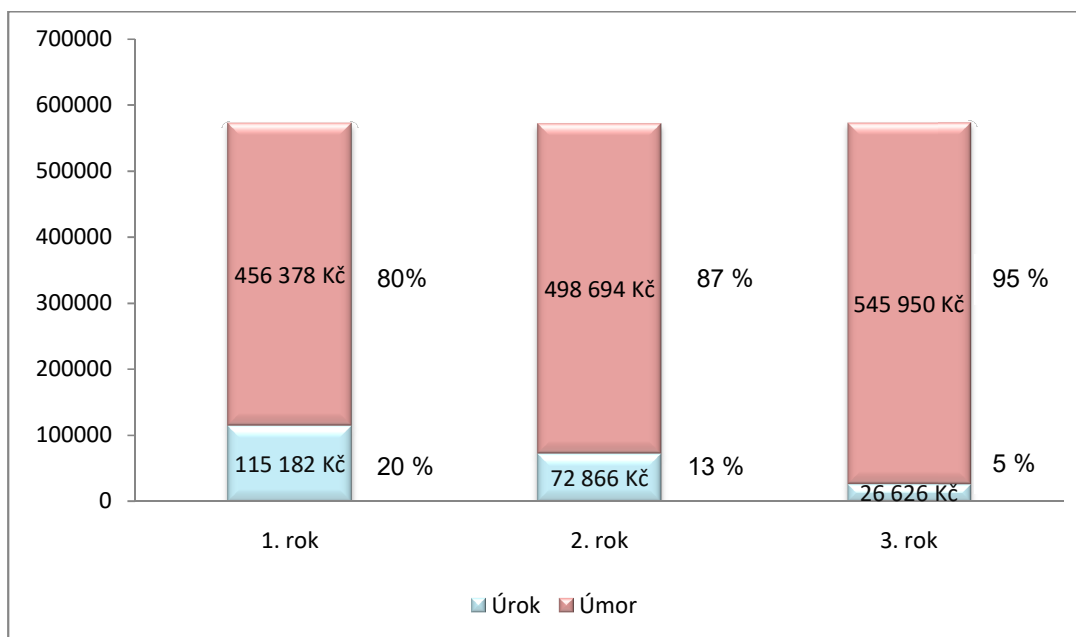
Tab. 3 Umořovací plán – 8,9 % p. a.

Rok	Počáteční stav úvěru	Roční splátky	Roční úrok (8,9 %)	Roční úmor	Konečný stav úvěru
1. rok	1 500 000 Kč	571 560 Kč	115 182 Kč	456 378 Kč	1 043 622 Kč
2. rok	1 043 622 Kč	571 560 Kč	72 866 Kč	498 694 Kč	544 928 Kč
3. rok	544 928 Kč	571 560 Kč	26 626 Kč	545 950 Kč	-6 Kč
Suma		1 714 680 Kč	214 674 Kč	1 500 006 Kč	

Z tabulky lze opět vyčíst, jaká bude pravidelná roční anuita a jaký podíl z této anuity tvoří roční úrok a jaký podíl tvoří roční úmor. V závěrečném součtovém řádku lze vidět, kolik celkem společnost zaplatí bance za poskytnutý úvěr a jaká část této platby je tvořena úroky, tedy náklady za poskytnutý úvěr. Částka 214 674 Kč je tedy cenou za získaný kapitál na pořízení nových služebních vozidel. Drobné odchylky mohou být způsobeny zaokrouhlováním. V poslední (třetí) roce společnost zaplatí o šest korun méně, protože zde vyšla jemná odchylka ve výši právě šesti korun.

Níže lze vidět graf, který tento umořovací plán znázorňuje. Na něm lze pozorovat právě klesající poměr úrovně úroků a rostoucí podíl úmoru na celkové anuitě.

Obr 1. Grafické znázornění poměru mezi úrokem a úmorem



3.2.1 Daňové odpisy služebních vozů

Pro řádné srovnání operativního leasingu a úvěru je důležité brát v potaz i daňové dopady těchto variant. Při pořízení přes operativní leasing je celá výše splátky zařazena do daňově uznatelných nákladů. U pořízení vozidel na úvěr je do nákladů zařazena pouze část úroků. Zbylá část musí být v nákladech rozpuštěna prostřednictvím odpisů.

Osobní automobily jsou zařazeny dle zákona 586/1992 Sb. Zákon o daních z příjmů do odpisové skupiny 2 a doba trvání odepisování je stanovena na pět let. Společnost veškeré služební vozy odepisuje rovnoměrně, proto zde bude tato varianta odepisování zachována. V tabulce níže lze vidět rozložení odpisů na jednotlivé roky pro všechny tři vozidla.

Tab. 4 Rovnoměrné odepisování

Rok	Počáteční cena	Roční odpis	Oprávky	Zůstatková cena
1. rok	1 735 536 Kč	190 912 Kč	190 912 Kč	1 544 624 Kč
2. rok	1 544 624 Kč	386 155 Kč	577 067 Kč	1 158 469 Kč
3. rok	1 158 469 Kč	386 155 Kč	963 222 Kč	772 314 Kč
4. rok	772 314 Kč	386 155 Kč	1 349 377 Kč	386 159 Kč
5. rok	386 159 Kč	386 159 Kč	1 735 536 Kč	0 Kč

Z tabulky lze vidět, jak se postupně bude do daňově uznatelných nákladů rozpouštět celá hodnota vozidel. Aby bylo možné z uceleného hlediska vidět, jak bude snižován základ daně během let, tak musí být hodnoty úroků a odpisů sečteny. Toto lze vidět v následující tabulce.

Tab. 5 Daňový dopad vlastnictví vozidel na úvěr

Rok	Výše úroků	Výše odpisů	Celkové daň. uznatelné náklady
1. rok	115 182 Kč	190 912 Kč	306 094 Kč
2. rok	72 866 Kč	386 155 Kč	459 021 Kč
3. rok	26 626 Kč	386 155 Kč	412 781 Kč
4. rok	0 Kč	386 155 Kč	386 155 Kč
5. rok	0 Kč	386 159 Kč	386 159 Kč

3.3 Finanční leasing

Finanční leasing je mezistupeň mezi úvěrem a operativním leasingem. Jedná se o kompromis mezi těmito dvěma variantami. Jak již bylo zmíněno v teoretické části práce, tak při finančním leasingu splácí společnost vozidla, avšak do vlastnictví společnosti budou převedena až po jejich splacení.

Společnost byla informována, jaké podmínky obnáší pořízení služebních vozidel přes finanční leasing. Společnost však tuto variantu zcela zamítla z toho důvodu, že nese veškerá rizika z provozování vozidla a náklady související s provozem vozidla na sebe, a přitom není tento hmotný majetek zařazen v majetku společnosti. Toto vidí vybraný podnik jako stěžejní a tudíž odmítla tuto variantu a nechce se jí dále zabývat.

3.4 Operativní leasing

Operativní leasing, jak již bylo zmíněno v teoretické části této bakalářské práce, je pronájem vozu a po skončení leasingu je automobil vrácen zpět leasingové společnosti, která byla po celou dobu vlastníkem tohoto majetku. Tento způsob pořízení služebních vozidel je velice nenáročný, protože společnost se nemusí obávat, kolik peněz dá do pojištění, případně servisu. Pokud ví, že automobil bude v majetku společnosti jen několik let, a poté bude následovat prodej, tak je ušetřena od starostí, které se týkají právě prodeje. Další výhodou je, že společnost nepotřebuje žádný velký obnos předem. Služba operativního leasingu je z pravidla bez akontace.

Opět byl proveden průzkum několika leasingovým společnostím, které nabízí možnost pronájmu vozidel přes operativní leasing. Tyto leasingové společnosti byly zvoleny na základě veřejně dostupných referencí a po konzultaci se zástupcem společnosti byly následně osloveny vybrané tři leasingové společnosti. V tabulce lze vidět jednotlivé nabídky tří leasingových společností, které nabízí operativní leasing. Kategorie, dle kterých byly jednotlivé leasingové společnosti (v tabulce jen LS) hodnoceny, byly maximální délka pronájmu, možnost konfigurace vozu a preference vybraného podniku:

Tab. 6 Nabídky leasingových společností

	Max. délka pronájmu	Možnost konfigurace vozu	Preference
LS 1	36	ANO	1.
LS 2	48	ANO	2.
LS3	36	NE	3.

Tyto faktory byly vybrány jako stěžejní pro daný podnik a byly rozhodujícími kritérii pro zvolení vhodné leasingové společnosti. Dle tabulky lze vidět, že každá leasingová společnost nabízí jinou maximální délku trvání pronájmu služebního vozu. Jelikož nebyla nalezena nabídka od leasingové společnosti, která by měla délku trvání pět let, proto byla stanovena délka úvěru v předchozí podkapitole taktéž na tři roky, aby byla zajištěna objektivní porovnatelnost.

Dalšími kritérii, která pomohla vybranému podniku v rozhodování, byla možnost konfigurace vozu a preference podniku. Výsledky průzkumu byly konzultovány s vybraným podnikem a dle těchto podkladů se podnik rozhodl pro leasingovou společnost 1. Za předpokladu, že není možné uzavřít operativní leasing na pět let, se podnik rozhodl toto kritérium nebrat jako stěžejní. Rozhodovala tedy možnost konfigurace vozu a preference společnosti. Leasingová společnost 1 je pro podnik neznámější a tudíž v ní má největší důvěru.

Dále bylo uskutečněno jednání s tímto zprostředkovatelem pronájmu a byla nasimulována podoba operativního leasingu přímo na konkrétní podnik. Po provedení kalkulace ze strany leasingové společnosti byly nasimulovány pravidelné měsíční platby za operativní leasing. Přehled splátek lze vidět v následující tabulce.

Tab. 7 Splátky operativního leasingu na jeden vůz

	12 měsíců	24 měsíců	36 měsíců
Základ	30 276,10 Kč	16 910,57 Kč	12 979,44 Kč
DPH	6 357,98 Kč	3 551,22 Kč	2 725,68 Kč
Platba vč. DPH	36 634,08 Kč	20 461,79 Kč	15 705,12 Kč

Jak již bylo zmíněno, tak byla zvolena varianta trvání operativního leasingu na tři roky. Tyto částky, které jsou v tabulce uvedeny, se vztahují na leasing pro jedno vozidlo. Proto se tato částka musí vynásobit třemi. Vybraný podnik tedy bude mít, za předpokladu financování operativním leasingem, pravidelnou měsíční platbu ve výši 38 938 Kč po zaokrouhlení. Tato částka je bez DPH, protože společnost je plátcem, proto se na něj vztahuje cena 12 979 Kč za jedno vozidlo.

Výhody, které jsou zahrnuty v těchto splátkách, jsou následující:

- havarijní pojištění a povinné ručení,
- poplatek za SD, rádio,
- přihlášení/odhlášení vozidla, registrační poplatek,
- silniční asistence, amortizace,
- pneuservis – disky, letní a zimní kola, opravy kol, uskladnění,
- finanční služba, management fee, údržba a servisní náklady.

Celá tato částka bude v rámci daňových dopadu zahrnuta do daňově uznatelných nákladů a tím dojde ke snížení základu daně.

4 Vedlejší náklady související s vlastnictvím vozidel

Jak již bylo dříve v práci zmíněno, tak operativní leasing v sobě zahrnuje nejen pořizovací cenu vozů a zisk banky či leasingové společnosti, ale také jiné bonusy, které byly smluvně dohodnuty. Nejčastější bonusy, které mohou být do operativního leasingu zahrnuty, byly vyjmenovány v teoretické části. Bonusy od konkrétní leasingové společnosti, která by byla zvolena vybraným podnikem, byly vyjmenovány v předchozí podkapitole. Nyní tedy je důležité zařadit tyto výhody i do varianty financování úvěrem, aby byla zajištěna porovnatelnost.

4.1 Povinné ručení a havarijní pojištění

Jelikož společnost již vlastní několik vozů, a tyto vozy má pojištěny u konkrétní pojišťovací společnosti Allianz, tak se rozhodla, že nově pořízená vozidla bude mít opět pojištěny u této pojišťovací společnosti. Z tohoto důvodu není zohledněna možnost výběru jiné pojišťovací společnosti. Byla sjednána schůzka mezi zástupcem společnosti a pojišťovnou a následně bylo nasimulováno pojištění pro vybraný podnik. Aby bylo možné toto pojištění vykalkulovat, bylo zapotřebí těchto informací:

- IČO firmy,
- druh a značka vozu,
- výkon, palivo, zabezpečení vozu,
- pořizovací cena.

Tyto informace byly vyžádány konkrétní pojišťovací společností. Dále, dle stejných podmínek jako má společnost na v současné chvíli vlastněných vozidlech, byly stanoveny limity pojištění. Limit pro újmu na zdraví nebo usmrcení byl stanoven na 70 mil. Kč a tento limit byl také určen pro věcné škody a ušlý zisk. Pro havarijní pojištění byla zvolena spoluúčast ve výši 5 % (minimálně 5 000 Kč) za způsobenou škodu. Dále bylo dohodnuto i připojištění skel do výše škody 6 000 Kč. Tato kalkulace pojištění se vztahuje na roční nájezd mezi 15 000 a 20 000 km, aby bylo možné srovnání s pojištěním, které je zahrnuto v operativním leasingu, kde je nájezd také do 20 000 km/rok.

Kalkulace pojistného pro jeden vůz vychází následovně:

Tab. 8 Kalkulace pojistného

Přehled	Limity	Roční pojistné
Pojištění odpovědnosti	70/70 mil Kč	3 182 Kč
Havarijní pojištění Allrisk	5 %, min. 5 000 Kč	11 816 Kč
Pojištění skel	do 6 000 Kč	720 Kč
Roční pojistné		15 718 Kč
Měsíční pojistné		1 310 Kč

Měsíční pojistné na tři vozy tedy činí 3 930 Kč, a 47 160 Kč za rok. Tato částka bude v následující kapitole přiřazena k pravidelné splátce úvěru, aby byla zajištěna objektivní srovnatelnost úvěru a operativního leasingu.

4.2 Poplatek za SD a rádio

Silniční daň je povinná pro podnikatelské subjekty, které používají vozidla k podnikání dle zákona 16/1993 o silniční dani. Díky tomu, že v práci je uvažováno pořízení zcela nových vozidel, tak tato daň je vypočítána s nejnižším koeficientem.

Při zdvihovém objemu 1,4 l je stanoven základ daně na 2 400 Kč. Novému vozidlu je vypočítána sleva na dani 48 %, která platí pro vozy mladší tří let. Výše silniční daně na celý rok je tedy ve výši 1 248 Kč. Pokud společnost nevlastní vozidlo celý rok, je tato částka upravena dle počtu měsíců, po kterých je vozidlo v majetku společnosti. V případě vybraného podniku bude činit silniční daň na tři nová vozidla 3 744 Kč. V tomto případě je předpoklad vlastnictví vozidel od začátku roku. Tento výpočet byl proveden na základně zákona č. 16/1993 o silniční dani.

Co se týče poplatku za rádio, tak je jeho výše 45 Kč za jeden měsíc. Roční výše poplatků za jeden vůz činí 540 Kč. Tedy pro tři nově pořízená vozidla bude poplatek ve výši 1 620 Kč za rok (rozhlas.cz, 2018)

4.3 Přihlášení vozidla, registrační poplatek

Dalším ulehčením, které souvisí s operativním leasingem, je to, že společnost nemusí sama zařizovat přihlášení vozidla a nemusí platit registrační poplatek ve výši 800 Kč. Pro tři vozy tato částka činí 2 400 Kč. Ušetření administrativní

činnosti nelze vykalkulovat, je to subjektivní přínos pro firmu (registr-vozidel.cz, 2018).

4.4 Silniční asistence

Tato výhoda zahrnuje asistenci pro řidiče, pokud se mu stane nepředvídatelná nehoda během cestování služebním vozidlem. Tato položka nelze přesně vykalkulovat, nicméně je již obsažena v pojištění (povinné ručení + havarijní pojištění), které bylo vykalkulováno výše. Z tohoto důvodu je již obsaženo v platbě pojistného a je nežádoucí jej znova do analýzy započítávat (epojisteni.cz,2018).

4.5 Pneuservis

Jelikož v operativním leasingu je zahrnuta i výměna letních a zimních kol včetně jejich pořízení, je nutné započítat tyto náklady, a přičíst je ke splátce úvěru. Při pořízení nových vozidel jsou k autu přiřazeny letní pneu s litými koly. Tyto pneu mají životnost v průměru tři roky, a tudíž není nutné během nejbližších tří let pořizovat nové letní pneu. Z tohoto důvodu se v práci dále přičítají pouze zimní obutí a disky, které jsou zahrnuty ve splátce operativního leasingu.

Plechové disky, které jsou také v nabídce operativního leasingu, se pohybují nejčastěji okolo 1 000 Kč za jeden disk. Celková částka na pořízení disků pro všechny tři vozidla by činila 12 000 Kč. Zimní pneu se pohybuje v rozmezí 1 800 Kč až 4 000 Kč. Společnost se rozhodla pro průměrné obutí v hodnotě 2 900 Kč. Dohromady za zimní pneu, které taktéž vydrží tři roky, by společnost zaplatila 34 800 Kč (pneumatiky.cz, 2018).

Další položkou týkající se pneuservisu je uskladnění kol mimo sezónu. Dle sběru informací různých pneuservisů se nejčastěji pohybuje poplatek za sezónní uskladnění pneu v rozmezí 450 Kč - 550 Kč. Předpokládejme tedy 500 Kč za sezónu. Tedy tento poplatek se tedy bude platit dvakrát ročně. Za celý rok na tři vozy tedy společnost zaplatí v součtu 3 000 Kč za sezónní uskladnění disků a pneu. Za tři roky tato částka bude tvořit 9 000 Kč (drive-services.cz, 2018)

Celkové výdaje, které souvisí s pneuservisem, vychází na 55 800 Kč. Tato částka se vztahuje na celé tři roky, tedy stejné období, na jaké je stanoven operativní leasing.

4.6 Amortizace

Amortizace vozu zahrnuje pokles hodnoty služebních vozidel. Dle internetového zdroje eurogap.cz bylo možné určit alespoň přibližnou úroveň poklesu cen. Jelikož operativní leasing je stanoven na dobu tří let, tak je potřeba odhadnout, jakou hodnotu bude mít vozidlo po třech letech. Koeficient snížení byl odhadnut na 54 %. Přepokládaná hodnota vozidel bude tedy po třech letech na 266 100 Kč bez DPH. V případě tedy, že společnost pořídí vozidla prostřednictvím úvěru, tak po třech letech používání bude jejich hodnota pravděpodobně 798 300 Kč.

4.7 Finanční služba, údržba a servisní náklady, management fee

Finanční služba zahrnuje nejrůznější poplatky, které jsou spojeny s financováním pořízení vozidel na operativní leasing. Tyto poplatky však byly zahrnuty již v kalkulaci na úvěr. V tomto případě tedy není nutné je oddělovat a porovnávat odděleně.

Údržba a servisní náklady je položka, která jde velice obtížně vykalkulovat. V tomto případě však nová vozidla, která jsou pořizována, mají ve své pořizovací hodnotě zahrnuto i Škoda předplacený servis, který zajišťuje pravidelné servisní kontroly, případně opravu vozidla v případě poruchy. Tím pádem není zde nutné tuto položku detailněji rozebírat.

Management fee je poplatek za správu portfolia. Tento poplatek je sice obsažen v jednotlivých splátkách operativního leasingu, ale pokud by se společnost rozhodla pro financování pomocí bankovního úvěru, tak společnost by tento poplatek taktéž neplatila. Z tohoto důvodu je nerelevantní tento poplatek dále kalkulovat. (czechwealth.cz, 2017)

V následující tabulce je uveden přehled všech vedlejších nákladů, které jsou obsaženy ve splátkách operativního leasingu a zároveň nejsou zahrnuty ve splátkách úvěru.

Tab. 9 Přehled vedlejších nákladů

Náklad	Hodnota	Pravidelnost
Pojištění	3 930 Kč	Měsíčně
Poplatek SD, rádio	5 364 Kč	Ročně
Registrační poplatek	2 400 Kč	1x
Pneuservis - pneu+disky	46 800 Kč	1x za tři roky
Pneuservis - uskladnění	3 000 Kč	Ročně

Položka amortizace v této tabulce není uvedena. Není jisté, o kolik se opravdu cena vozidla sníží za tři roky. Nicméně díky odhadu, který byl proveden, dokáže společnost odhadnout, kolik peněz může získat zpět, pokud se rozhodne po třech letech vozidla prodat.

Co se týče měsíčních poplatků, tak je jednoduché přičíst tyto částky k úvěru a následně porovnat bankovní úvěr s operativním leasingem. Problém nastává u položek, které jsou jednorázové či nepravidelné. Z daňového hlediska je vhodné zařadit tyto náklady do období, kdy je společnost opravdu vynaloží. V případě registračního poplatku a pořízení zimního obutí s diskami bude tento náklad zařazen do prvního roku. Jediné co je třeba rozložit, jsou náklady za uskladnění pneumatik.

Za předpokladu, že společnost si pořídí vozidla začátkem roku, tak vozidla obdrží na letních pneumatikách a je zapotřebí ihned přezutí na zimní a již v této chvíli zaplatit poprvé za uskladnění letních pneu. Pokud tyto podmínky budou naplněny, tak i v prvním roce dojde k zaplacení za uskladnění dvakrát. Pravidelný roční výdaj za uskladnění bude tedy činit 3 000 Kč. V následující tabulce lze vidět, jak budou tvořeny výdaje spojené s financováním přes úvěr v jednotlivých letech. Tyto částky následně budou přičteny ke splátkám úvěru.

Tab. 10 Přehled vedlejších výdajů za rok

Rok	Výdaje	Popis
1. rok	104 724 Kč	pojištění, disky, zimní pneu a uskladnění, poplatek za SD a rádio, registrační poplatek
2. rok	55 524 Kč	pojištění, uskladnění kol, poplatek za SD a rádio
3. rok	55 524 Kč	pojištění, uskladnění kol, poplatek za SD a rádio

5 Zhodnocení provedené analýzy

V předchozí kapitole byly detailně probrány vybraných dvou variant financování nových služebních vozidel. Úkolem této kapitoly je výsledky zhodnotit a porovnat a následně zvážit, která varianta je pro vybraný podnik nejvhodnější.

V následující tabulce je zobrazen přehled výdajů, které společnost bude mít během tří let. Zde jsou uvedeny pouze výdaje, nikoli náklady.

Tab. 11 Přehled výdajů v porovnání operativního leasingu a úvěru

Rok	Operativní leasing	Bankovní úvěr+vedlejší výdaje
1. rok	467 256 Kč	676 284 Kč
2. rok	467 256 Kč	627 084 Kč
3. rok	467 256 Kč	627 084 Kč
SUMA	1 401 768 Kč	1 930 452 Kč

Dle této tabulky lze vidět, že společnost zaplatí na operativním leasingu mnohem méně než při bankovním úvěru. To je způsobeno především pravidelnými platbami za pojištění vozidel a poplatky za silniční daň a rádio a uskladnění pneu. V prvním roce také společnost vydá více oproti dalším rokům z důvodu koupě zimních pneu a disků, které jsou také v ceně operativního leasingu zahrnuty. Společnost však musí počítat s tím, že po ukončení operativního leasingu vrátí automobily zpět leasingové společnosti, zatímco při bankovním úvěru jí stále vozidla zůstanou v majetku s předpokládanou prodejní cenou okolo 798 300 Kč. V následující tabulce lze vidět přehled daňově uznatelných nákladů, kterými si společnost může v jednotlivých letech snížit základ daně.

Tab. 12 Přehled nákladů v porovnání operativního leasingu a úvěru

Rok	Operativní leasing	Bankovní úvěr+vedlejší náklady
1. rok	467 256 Kč	410 818 Kč
2. rok	467 256 Kč	514 545 Kč
3. rok	467 256 Kč	468 305 Kč

Jelikož se služební automobily odepisují pět let, proto za tři roky není možné odepsat celou hodnotu pořizovaného majetku. Společnosti po třech letech zůstanou vozidla v účetní hodnotě 772 314 Kč. Tato hodnota je blízká i prodejní ceně těchto vozidel. Zbylou účetní hodnotu tedy podnik odepíše v době prodeje vozidel.

Z výsledků lze vidět, že operativní leasing vychází lépe oproti bankovnímu úvěru o 528 684 Kč, avšak zůstatková i prodejní cena automobilů po třech letech užívání je vyšší než tento rozdíl. Z tohoto důvodu by se společnost měla rozhodnout pro financování nových služebních vozidel prostřednictvím bankovního úvěru.

Tyto výsledky byly společností přestaveny. I přesto, že bankovní úvěr vychází o zhruba 269 616 Kč lépe než operativní leasing, pokud připočteme v úvahu zůstatkovou hodnotu vozidel po třech letech užívání, tak se společnost rozhodla pro využití operativního leasingu. Uvedla, že rozdíl mezi těmito částkami není příliš vysoký a zůstatková hodnota je stanovena pouze odhadem a nelze předvídat, zda za tři roky bude amortizace pořád stejná. Je důležité poznamenat, že v dnešní době, kdy se začíná značně rozvíjet elektrifikace vozidel, je možné, že vozidla budou snižovat své hodnoty rychleji a nebude snadné je prodat za jejich zůstatkovou hodnotu, protože situace na trhu je nejistá a rychle se vyvíjí. Z tohoto důvodu společnost nechce v budoucnu řešit prodej vozidel a raději se opět spolehne na operativní leasing.

Závěr

Tato bakalářská práce byla zaměřena na problematiku financování při pořízení nových služebních automobilů pro vybraný podnik, který v této práci byl definován, nikoli však jmenován. Pro každý podnik, který má své individuální podmínky a finanční situaci, je výhodnější jiná varianta financování. Pro tuto práci byl zvolen středně velký podnik, který se orientuje ve výrobním sektoru, a dle jeho finančních možností byly následně zvoleny vybrané možnosti financování, které byly následně probrány.

Nejprve byly představeny jednotlivé varianty financování a byly představeny jejich výhody a nevýhody, které obnáší. V této části se varianty probraly z teoretického hlediska. Mezi tyto varianty patří nákup za hotové, pořízení vozidel přes bankovní úvěr, finanční a operativní leasing. Následně bylo doplněno, aby bylo možné objektivní srovnání všech těchto variant, tak musí být vyjmenovány i další vedlejší náklady, které souvisí s vlastnictvím vozidla v podniku. Zejména tedy pojištění, silniční daň a poplatek za rozhlas, zajištění pneu na zimní období a další spojené náklady, a další v práci zmíněné výdaje. Tyto výdaje bylo třeba zohlednit z toho důvodu, aby byla zajištěna porovnatelnost jednotlivých variant financování.

Po této části bakalářské se další kapitola věnovala analýze jednotlivých variant. Z původních čtyř variant, které byly vyjmenovány v první kapitole, se nejvíce věnovalo dvěma z nich, protože ty se vybranému podniku jevily jako nejvýhodnější. Jednalo se o operativní leasing a bankovní úvěr. Zbylé dvě varianty, kterými byly koupě za hotové a finanční leasing, byly společností odmítnuty, a z tohoto důvodu nebyla detailněji propočítána jejich finanční náročnost.

Poté následovala kapitola, která se věnovala analýze vedlejších nákladů, kde tyto náklady byly vykalkulovány, aby mohlo následně dojít k přiřazení k bankovnímu úvěru, aby bylo zajištěno objektivní srovnání obou vybraných variant financování obnovy vozového parku. Tyto vedlejší náklady se odvíjely od výhod, které byly zahrnuty ve splátkách operativního leasingu, aby nedošlo ke zkreslené kalkulaci.

Poslední kapitola se věnovala shrnutí, kde byly výsledky analýzy interpretovány a představeny vybranému podniku. Jako nejvhodnější se ukázala varianta bankovního úvěru. I přesto, že celkové výdaje byly u varianty operativního

leasingu nižší, tak bankovní úvěr je stanoven jako výhodnější, protože musí být zohledněna zůstatková cena služebních vozidel po třech letech, která byla snížena vlivem amortizace. Tedy po zohlednění zůstatkové tržní ceny vozidel byla společnosti navržena varianta bankovního úvěru.

Výsledek této analýzy byl společnosti prezentován, a bylo navrženo, aby společnost zvolila tuto variantu. Na základě těchto výsledků se však společnost rozhodla využít financování prostřednictvím operativního leasingu a to z toho důvodu, že rozdíl mezi operativním leasingem a bankovním úvěrem nebyl příliš vysoký i po zohlednění zůstatkové ceny vozidel. Dalším důvodem, proč se společnost rozhodla pro jinou variantu, než jí byla navržena, je ta, že jí přináší výhodu v usnadnění administrativy, proto se společnost rozhodla pro využití operativního leasingu.

Cílem této práce bylo navržení nejvhodnější varianty financování obnovy vozového parku pro vybraný podnik. I přesto, že byla navržena varianta bankovního úvěru, tak závěrem této bakalářské práce je rozhodnutí společnosti pro pořízení nových služebních vozidel přes operativní leasing.

Pokud by společnost využila možnost pořízení nových služebních vozidel přes bankovní úvěr, tak jak jí bylo navrženo autorem této práce, tak by mohla prostředky získané prodejem vozidel po třech letech ve výši 798 300 Kč investovat a zhodnotit. Nicméně však společnost během tří let ušetří v souhrnu 528 684 Kč při variantě operativního leasingu. Jedna koruna získaná v minulosti má větší hodnotu než jedna koruna získaná v současnosti, proto nelze jednoznačně určit, jestli společnost opravdu prodělá 269 616 Kč při financování vozidel na operativní leasing, protože tyto zisky mohla již získat tím, že ušetřené peníze oproti bankovnímu úvěru v průběhu tří let investovala.

Seznam literatury

Asistenční služby. *Epojisteni.cz* [online]. [cit. 2018-02-01]. Dostupné z:

<https://www.epojisteni.cz/asistencni-sluzby/>

Ceník autoservisu. *Drive Services* [online]. [cit. 2018-02-01]. Dostupné z:

<http://www.drive-services.cz/cenik>

Ceník služeb PřepiServis. *PřepiServis* [online]. [cit. 2018-02-01]. Dostupné z:

<https://www.registr-vozidel.cz/cenik>

ČIŽINSKÁ, Romana a Pavel MARINIČ. *Finanční řízení podniku: moderní metody a trendy*. Praha: Grada, 2010. Prosperita firmy. ISBN 978-80-247-3158-2.

DEELEN, L. *Leasing for small and micro enterprises: a guide for designing and managing leasing schemes in developing countries*. Geneva: International Labour Office, 2004. 116 s. ISBN 978-92-211-4186-0.

Kalkulace ztráty hodnoty vozidla. *Colonnade* [online]. [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <http://www.eurogap.cz/kalkulace/>

KORBEL, Petr. Jak chytře pořídit osobní automobil? Operativní leasing dohání koupi za hotové. *Ekonom* [online]. 5.5.2016 [cit. 2018-02-01]. Dostupné z:

<https://ekonom.ihned.cz/c1-65278510-jak-chytre-poridit-osobni-automobil-operativni-leasing-dohani-koupi-za-hotove>

Leasing má své výhody i nevýhody. *Finance.cz* [online]. [cit. 2018-02-01].

Dostupné z: <https://www.finance.cz/zpravy/finance/94413-leasing-ma-sve-vyhody-i-nevyhody/>

Management fee. *Czech Wealth* [online]. [cit. 2018-02-01]. Dostupné z:

<https://www.czechwealth.cz/slovník-pojmu/management-fee>

ONDROVÁ, Elena. Jak na registraci nového auta. *Finance.cz* [online]. 22.9.2016

[cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/475236-jak-na-registraci-noveho-auta/>

Pneumatiky.cz [online]. [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <https://www.pneumatiky.cz>

Silniční daň pro osobní i nákladní automobily - kalkulačka za rok 2017. *Uctovani.net* [online]. [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <https://www.uctovani.net/silnicni-dan-kalkulacka.php>

ŠIMAN, Josef a Petr PETERA. *Financování podnikatelských subjektů: teorie pro praxi*. V Praze: C.H. Beck, 2010. C.H. Beck pro praxi. ISBN 978-80-7400-117-8.

VALOUCH, Petr. *Leasing v praxi: praktický průvodce*. Praha: Grada, 2005. Účetnictví a daně (Grada). ISBN 978-80-247-2923-7.

Výhody a nevýhody leasingu. *Finance.cz* [online]. [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/uvery-a-pujcky/leasing/abeceda-leasingu/vyhody-a-nevyhody/>

Základní informace pro firmy a organizace. *Rozhlasový poplatek* [online]. [cit. 2018-02-01]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/poplatek/pravnickeosoby/_zprava/1457016

Seznam obrázků a tabulek

Seznam obrázků

Obr. 1 Ukázka modelového vozu	19
Obr 1. Grafické znázornění poměru mezi úrokem a úmorem.....	24

Seznam tabulek

Tab. 1 Nabídky bank	21
Tab. 2 Umořovací plán – 9,1 % p. a.	22
Tab. 3 Umořovací plán – 8,9 % p. a.	23
Tab. 4 Rovnoměrné odepisování	25
Tab. 5 Daňový dopad vlastnictví vozidel na úvěr	25
Tab. 6 Nabídky leasingových společností	26
Tab. 7 Splátky operativního leasingu na jeden vůz	27
Tab. 8 Kalkulace pojistného	30
Tab. 9 Přehled vedlejších nákladů	33
Tab. 10 Přehled vedlejších výdajů za rok.....	33
Tab. 11 Přehled výdajů v porovnání operativního leasingu a úvěru	34
Tab. 12 Přehled nákladů v porovnání operativního leasingu a úvěru	34

Seznam příloh

Příloha č. 1 Kalkulace pojistného	42
Příloha č. 2 Umořovací plán - 3 roky, 8,9 %	43
Příloha č. 3 Indikativní nabídka úvěru	44

Příloha č. 1 Kalkulace pojistného

Kalkulace (variantní)

Autopojištění 2015

Pojistitel: Allianz pojišťovna, a.s.
 Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8
 IČO: 47115971, obch. restř. u Měst.soudu v Praze, odd. B, vl. 1815
www.allianz.cz, info@allianz.cz, tel.: +420 241 170 000

Pojišťovací zpro:
 Jméno a příjmení:
 Telefon:
 E-mail:

Klient:

Jméno a příjmení/
 název firmy:

RČ/IČO:

Trvalý pobyt/Sídlo:

Telefon:

E-mail:

Propojištěnost:

Jiné:

Vozidlo:

Druh:

Tovární značka,

Datum 1. registr

Počet míst k sez

výkon/palivo/hr

Zabezpečení:

Výchozí cena vo

Účel použití:

Datum vyhotovení kalkulace: 27.11.2017

Kalk

Počet měsíců beze škody pro výpočet bonusu:

Povinné ručení: 139 m (B/M ověřen) bezp. jízda NE

Havarijní pojištění: 139 m (B/M ověřen) bezp. jízda NE

Sezónní pojištění

Povinné ručení:

Havarijní pojištění

Přehled pojištění	Limit p Pojistn
Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla <ul style="list-style-type: none"> Pojištění základní asistence Právní poradenství 	limit 70/70 nebo usmr ušlý zisk
Havarijní pojištění ALLRISK V rozsahu pojištění: <small>havária, živelní události, odzvěni a vandalismus, poškození zaparkovaného vozidla zvláště - pro nový rizikové pojištění platí mezní sazba pojištění přičítá z důvodu počtu obyčejné ceny vozidla (GAP – pojizovací cena)</small> <ul style="list-style-type: none"> Pojištění základní asistence 	spoluúčast
Pojištění skel vozidla	zvažovaná
Pojištění zavazadel ve vozidle	
Pojištění pro případ újmy způsobené provozem jiného vozidla	
Úrazové pojištění nezletilých dětí pojistníka ve vozidle*	

Příloha č. 2 Umořovací plán - 3 roky, 8,9 %

Rok	Měsíc	Počát. stav úvěru	Anuita	Úrok
1	1	1 500 000,00 Kč	47 630,00 Kč	11 125,04 Kč
	2	1 463 495,04 Kč	47 630,00 Kč	10 854,30 Kč
	3	1 426 719,34 Kč	47 630,00 Kč	10 581,54 Kč
	4	1 389 670,88 Kč	47 630,00 Kč	10 306,77 Kč
	5	1 352 347,65 Kč	47 630,00 Kč	10 029,95 Kč
	6	1 314 747,61 Kč	47 630,00 Kč	9 751,09 Kč
	7	1 276 868,69 Kč	47 630,00 Kč	9 470,15 Kč
	8	1 238 708,85 Kč	47 630,00 Kč	9 187,13 Kč
	9	1 200 265,98 Kč	47 630,00 Kč	8 902,02 Kč
	10	1 161 537,99 Kč	47 630,00 Kč	8 614,78 Kč
	11	1 122 522,78 Kč	47 630,00 Kč	8 325,42 Kč
	12	1 083 218,20 Kč	47 630,00 Kč	8 033,91 Kč
		1 500 000,00 Kč	571 560,00 Kč	115 182,11 Kč
2	13	1 043 622,11 Kč	47 630,00 Kč	7 740,24 Kč
	14	1 003 732,35 Kč	47 630,00 Kč	7 444,39 Kč
	15	963 546,74 Kč	47 630,00 Kč	7 146,35 Kč
	16	923 063,09 Kč	47 630,00 Kč	6 846,09 Kč
	17	882 279,18 Kč	47 630,00 Kč	6 543,61 Kč
	18	841 192,79 Kč	47 630,00 Kč	6 238,89 Kč
	19	799 801,68 Kč	47 630,00 Kč	5 931,91 Kč
	20	758 103,59 Kč	47 630,00 Kč	5 622,64 Kč
	21	716 096,23 Kč	47 630,00 Kč	5 311,09 Kč
	22	673 777,32 Kč	47 630,00 Kč	4 997,22 Kč
	23	631 144,55 Kč	47 630,00 Kč	4 681,03 Kč
	24	588 195,58 Kč	47 630,00 Kč	4 362,49 Kč
		1 043 622,11 Kč	571 560,00 Kč	72 865,96 Kč

Příloha č. 3 Indikativní nabídka úvěru

INDIKATIVNÍ NABÍDKA [REDAKCE] RYCHLÉHO PODNIKÁNÍ

Klient	[REDAKCE]
Banka	[REDAKCE]
Druh úvěru	[REDAKCE] Rychlý úvěr na podnikání
Účel	Ostatní investiční potřeby
Měna	CZK
Výše investice	1 500 000 Kč
Vlastní zdroje klienta	<u>Nepožadujeme</u>
Limit úvěru	1 500 000 Kč
Období čerpání	Po podpisu úvěrové dokumentace.
Splácení	Měsíční splátky jistiny anuitní mezi 5. až 25. dnem
Úrokové období	1 měsíc Výpočet úroků se provádí na bázi rok o 360 dnech kalendářních dnů.
Datum splatnosti úroku	Splácen v den splátky jistiny.
Úročení	Fixní úroková sazba: 8,9 % p. a.
Počet splátek	59
Měsíční splátka	31.486,- Kč
Poplatek za vyhodnocení žádosti o úvěr	<u>Není účtován</u>
Poplatek za poskytnutí úvěru	3 000 Kč
Poplatek za správu úvěru	250 Kč měsíčně
Závazková provize	Není účtována
Zajištění	Bez zajištění

ANOTAČNÍ ZÁZNAM

AUTOR	Zdenka Procházková		
STUDIJNÍ OBOR	6208R163 Podniková ekonomika a finanční management		
NÁZEV PRÁCE	Forma financování obnovy vozového parku ve vybraném podniku		
VEDOUCÍ PRÁCE	Ing. Bc Karina Benetti, Ph.D.		
KATEDRA	KFMU - Katedra finančního a manažerského účetnictví	ROK ODEVZDÁNÍ	2018
POČET STRAN	44		
POČET OBRÁZKŮ	2		
POČET TABULEK	12		
POČET PŘÍLOH	3		
STRUČNÝ POPIS	<p>Bakalářská práce "Forma financování obnovy vozového parku ve vybraném podniku" se zaměřuje na financování nových služebních vozidel. V práci je provedeno porovnání jednotlivých variant a následně zvolena nejvhodnější forma financování pro konkrétní společnost. Nejdříve je problematika probrána po teoretické stránce a následně je provedena kalkulace. Na základně této kalkulace byla doporučena nejvhodnější možnost financování a společnost se dle výsledků kalkulace rozhodla, jakou variantu upřednostní.</p>		
KLÍČOVÁ SLOVA	Finanční a operativní leasing, bankovní úvěr, financování dlouhodobého majetku, vozový park		
PRÁCE OBSAHUJE UTAJENÉ ČÁSTI: Ne			

ANNOTATION

AUTHOR	Zdenka Procházková		
FIELD	6208R163 Business Management and Finance		
THESIS TITLE	Form of financing for renewal of fleet in selected company		
SUPERVISOR	Ing. Bc. Karina Benetti, Ph.D.		
DEPARTMENT	KFMU - Department of Financial and Managerial Accounting	YEAR	2018
NUMBER OF PAGES	44		
NUMBER OF PICTURES	2		
NUMBER OF TABLES	12		
NUMBER OF APPENDICES	3		
SUMMARY	<p>The bachelor thesis "Form of financing for renewal of fleet in selectech company" is focused on the financing of new company vehicles. The work compares each variant and then selects the most appropriate form of financing for specific company. First of all this issue is discussed theoretically then follow calculations. Based on calculation is selected the most appropriate option and recommended to the company. Based on calculation the company decided which variant will be used.</p>		
KEY WORDS	Financial and operational leasing, bank credit, financing of tangible assets, fleet		
THIS INCLUDES UNDISCLOSED PARTS: No			