

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Financování vozového parku ve společnosti provozující nákladní silniční
dopravu

Ivana Bundilová

Diplomová práce

2018

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2015/2016

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Ivana Bundilová**
Osobní číslo: **D12868**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Financování vozového parku ve společnosti provozující
silniční nákladní dopravu**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Teoretická východiska financování vozového parku
2. Analýza stávajícího stavu financování vozového parku
3. Návrh na zlepšení stávajícího stavu
4. Zhodnocení navrhovaného řešení

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Monika Skalská, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2015**

Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2018**


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.


doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 16. dubna 2018

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 20. 5. 2018

Ivana Bundilová

Ráda bych poděkovala vedoucí práce, paní Ing. Skalské, Ph. D., za její pomoc, odborné rady a metodické pokyny při vypracování této diplomové práce a zároveň bych chtěla poděkovat rodině, přátelům a spolužákům, kteří mne po celou dobu mého studia podporovali a povzbuzovali.

ANOTACE

Tato práce se zaměřuje na problematiku financování vozového parku. Obsahuje analýzu současného stavu v dopravní společnosti CROSS SPEED, s. r. o. Ze závěrů analýzy vychází návrh metodiky, která má napomoci při rozhodování o vhodném druhu financování. Metodika je aplikována na praktickém příkladu.

KLÍČOVÁ SLOVA

financování, leasing, úvěr, manažerské rozhodování, metodika

TITLE

Financing of car fleet in a freight road transport company

ANNOTATION

This work deals with fleet financing options. It contains an analysis of the current situation of the transport company CROSS SPEED s. r. o. A proposal of a methodology helping us in deciding on the suitable type of financing is formulated according to the conclusions of the analysis. The methodology is applied on the a real life example.

KEYWORDS

financing, leasing, loan, managerial decision-making, methodology

OBSAH

ÚVOD	10
1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA FINANCOVÁNÍ VOZOVÉHO PARKU	12
1.1 Definice financování	12
1.2 Charakteristika kapitálu v podniku	13
1.3 Charakteristika a členění investic.....	13
1.3.1 Dlouhodobý nehmotný majetek	14
1.3.2 Dlouhodobý hmotný majetek	14
1.3.2 Finanční investice.....	15
1.4 Efektivnost investice	15
1.4.1 Statistické metody	15
1.4.2 Dynamické metody	18
1.5 Způsoby financování investic	20
1.6 Členění podle původu kapitálu.....	20
1.6.1 Vnější (externí) zdroje financování	20
1.6.2 Vnitřní (interní) zdroje financování	26
1.7 Členění podle právního postavení původce kapitálu.....	27
1.7.1 Vlastní kapitál	28
1.7.2 Cizí kapitál	28
1.8 Členění podle pravidelnosti financování.....	29
1.9 Pravidla financování.....	29
1.9.1 Pravidlo vertikální kapitálové struktury	29
1.9.2 Pravidlo horizontální struktury majetek - kapitál.....	30
2 ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU FINANCOVÁNÍ VOZOVÉHO PARKU	31
2.1 Stručný popis činnosti společnosti	31
2.2 Charakteristika vozového parku a vývoj	33
2.3 Analýza způsobu financování vozového parku.....	37
2.4 Finanční analýza jako podklad pro volbu vhodného způsobu financování.....	38
2.4.1 Posouzení finanční stability společnosti na základě údajů z rozvahy	40
2.5 Shrnutí analytické části	45
3 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU.....	47
3.1 Návrh metodiky pro volbu způsobu financování	47

3.2	Analýza současného stavu a budoucí výhled činnosti podniku	49
3.3	Výběr možných dodavatelů a zhodnocení	49
3.4	Volba způsobu financování	50
3.5	Stanovení rozhodovacích kritérií	51
3.5.1	Zvolená rozhodovací kritéria	52
3.6	Aplikace metod na podporu rozhodování	56
3.6.1	Saatyho metoda	56
3.6.2	Metoda váženého pořadí	59
3.7	Volba varianty financování.....	60
4	ZHODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ.....	61
4.1	Analýza současného stavu a budoucí výhled činnosti podniku	61
4.2	Výběr možných dodavatelů a zhodnocení	62
4.3	Volba způsobu financování	62
4.4	Stanovení kritérií.....	63
4.4.1	Silniční daň	63
4.4.2	Doba ukončení financování.....	64
4.4.3	Počet najetých km	64
4.4.4	Velikost vozového parku	65
4.4.5	Vlastnictví vozidla	66
4.4.6	Administrativní náročnost.....	66
4.4.7	Výše nákladů spojených s výkonovým zpoplatněním za dobu trvání smlouvy	67
4.4.8	Daňové dopady.....	67
4.4.9	Akontace	68
4.4.10	Náklady na pojištění.....	69
4.4.11	Výše splátky.....	70
4.4.12	Využití metody pro hodnocení investice	70
4.5	Aplikace metod na podporu rozhodování	71
4.5.1	Saatyho metoda	72
4.5.2	Metoda váženého pořadí	73
4.6	Zhodnocení metodiky.....	76
	ZÁVĚR.....	77
	POUŽITÁ LITERATURA	79
	SEZNAM TABULEK.....	82

SEZNAM OBRÁZKŮ	83
SEZNAM ZKRATEK	84
SEZNAM PŘÍLOH	85

ÚVOD

Silniční doprava je jedním z dopravních módů, který spojuje města, státy a umožňuje obchod i vzájemnou komunikaci mezi lidmi. Celosvětově, včetně České republiky, má již několik let její využití stoupající tendenci. V Evropě se jedná o nejvíce využívaný druh dopravy při přepravě osob i nákladu. Silniční doprava těží z využití husté dopravní sítě, která zajišťuje snadnou dostupnost „z domu do domu“, flexibilitu a rychlost přepravy. Nevýhodou silniční dopravy je, oproti železniční nebo vodní dopravě, nižší kapacita na jednotku objemu.

Aby mohl podnikatelský subjekt vykonávat silniční dopravu, potřebuje mít k dispozici příslušné dopravní prostředky. Při rozhodování o pořízení dopravních prostředků musí podnik velmi pečlivě posuzovat vhodné varianty a vybírat možnosti financování tohoto dlouhodobého majetku. Každý podnik, který chce v dnešní době uspět mezi konkurencí na dopravním trhu, musí zvažovat svá rozhodnutí s ohledem na hospodaření s finančními prostředky. V současné době je na finančním trhu množství různorodých nabídek financování, ale ne vždy jsou nabízené varianty vhodné pro zvažovanou investici. Úspěch rozhodování v plné míře závisí na vhodné volbě financování.

Autorka diplomové práce si vybrala téma: „Financování vozového parku ve společnosti provozující nákladní silniční dopravu“, protože pracuje na dopravním trhu několik let a informace, které získá při psaní této práce, poslouží podniku, v kterém pracuje, ale i jiným podnikům, k získání přehledu o dostupných variantách financování vozového parku a současně umožní vytvořit metodický návod pro volbu způsobu financování.

Cílem práce je vytvoření metodiky pro výběr vhodného druhu financování vozového parku pro podnik působící v oblasti nákladní silniční dopravy. Vzhledem k již zmíněné široké nabídce poskytovatelů finančních služeb má podnik k dispozici širokou škálu možností. Velmi pečlivě musí zvážit druh financování, protože se jedná o strategické rozhodnutí, které má dlouhodobý dopad na podnik. Podnik by se proto neměl orientovat pouze na cenu vozidla nebo aktuální nabídku poskytovatelů finančních služeb, ale měl by zvažovat i další důležitá kritéria, která by měla vést ke správnému rozhodnutí.

Pro naplnění cíle bude práce rozdělena do čtyř kapitol. Teoretická část bude zaměřena na vysvětlení základních charakteristik spojených s financováním, investicemi

a kapitálem. Po té bude provedena analýza současného stavu financování ve vybrané společnosti CROSS SPEED, s.r.o., která působí na dopravním trhu již několik let. Z teoretických poznatků a provedené analýzy bude vycházet návrhová část zaměřená na tvorbu metodiky pro výběr vhodného způsobu financování. Ve čtvrté, závěrečné kapitole bude návrh zhodnocen.

1 TEORETICKÁ VÝCHODISKA FINANCOVÁNÍ VOZOVÉHO PARKU

Činnost každého podniku je propojena s pohybem peněžních prostředků. Již k založení podniku je potřeba dostatečného množství kapitálu. V průběhu své podnikatelské činnosti se snad každý subjekt musí rozhodnout, z jakých zdrojů financování si pořídí majetek. Vzhledem k tématu diplomové práce je první kapitola koncipována k popisu základních forem financování u dlouhodobého majetku.

1.1 Definice financování

Pojem financování znamená převážně získávání „finančních prostředků“ k zabezpečení podnikových potřeb. Zahrnuje veškeré peněžní vztahy, které vznikají tvorbou peněžního fondu, jeho rozdělením a spotřebou (Valach, 2001). Financování představuje pro každý podnik velice aktuální, obsáhlé i značně složité každodenní téma. Podnik se při svém hospodaření často ocitá v situaci, kdy má nedostatek peněžních prostředků pro realizaci svých cílů a nyní nastává fáze finančního rozhodování, při kterém dochází k výběru optimálního řešení financování daného majetku.

Miroslav Synek (2006, s. 330) označuje financování jako *„získávání (obstarávání) finančních zdrojů, obecně kapitálu ve všech formách, a jejich použití k obstarávání potřebných statků a k úhradě výdajů na činnosti podniku.“*

Financováním podle Josefa Valacha (2001, s. 246) se obvykle rozumí *„financování prvotního porřízení, obnovy a rozšíření různých forem dlouhodobého majetku.“* V literatuře se také používá výraz „dlouhodobé financování“ pro financování investic.

Financování by mělo sledovat tři základní cíle (Valach, 2001):

- zajistit ekonomicky zdůvodněnou rozpočtovou výši kapitálu na podnikem předkládané investice, splňující požadovanou míru výnosnosti,
- dosáhnout co nejnižších průměrných nákladů kapitálu na požadované investice,
- nenarušit finanční stabilitu (výrazně nezvýšit finanční riziko firmy), např. neúměrným zapojením cizího dlouhodobého kapitálu do financování investic.

Souhrnně lze tedy pod pojmem financování rozumět získávání, rozdělování a užití finančních zdrojů. Chápe se často jako získávání kapitálu ze zdrojů, proto další oddíl 1.2 je věnován charakteristice kapitálu.

1.2 Charakteristika kapitálu v podniku

S financováním se pojí také výraz kapitál. Kapitál je pojem, který označuje souhrn finančních zdrojů, které podnik používá pro zajištění svého majetku (Ďurišová a Jacková, 2007). Podnik by měl mít právě tolik kapitálu, kolik potřebuje. Má-li kapitálu více, je jeho využití ne hospodárné a je možné říci, že podnik je překapitalizovaný. Má-li podnik naopak kapitálu méně, způsobuje to poruchy v chodu podniku a podnik je podkapitalizován. Podnik se dostává do platební neschopnosti, což může vést k zániku podniku (Synek, 1999).

Celková velikost podnikového kapitálu závisí na mnoha okolnostech, především na (Synek, 1999):

- velikosti podniku, přičemž samostatná velikost podniku by měla být optimální, obecně platí, že čím větší podnik, tím větší kapitál potřebuje ke své činnosti,
- stupni mechanizace, automatizace a robotizace,
- rychlost obratu kapitálu (čím rychlejší obrat, tím menší kapitál),
- organizace odbytu (podnik s vlastní prodejní sítí vyžaduje vyšší kapitál než prodej přes zprostředkovatele) aj.

1.3 Charakteristika a členění investic

S financováním je používáno slovo investice, ale má rozdílný obsah. S pojmem investice je spojováno použití finančních prostředků k obstarávání dlouhodobého majetku. Investice jsou tedy financovány, tj. kapitál je použit k obstarávání majetkových hodnot, u kterých je předpokládáno budoucí generování pravidelného peněžního toku. Financováním se v důsledku rozumí opatření finančních prostředků, investicemi pak použití těchto prostředků (Wöhe, 1995).

Investice představují pořízení, obnovu či rozšíření investičního majetku. Investiční majetek představuje majetek dlouhodobé povahy, které podnik potřebuje k zajištění své činnosti (Synek, 1992). Bez investic může jen stěží dojít k rozvoji podniku. Rozhodování o investicích je jednou z nejrizikovějších a nejdůležitějších činností podnikového managementu. Nesprávně zaměřená a neefektivní investice může přivést podnik i k úpadku.

Z podnikového hlediska lze investice definovat „jako rozsáhlejší peněžní výdaje, u nichž se očekává jejich přeměna na budoucí peněžní příjmy během delšího časového úseku“ (Valach, 2001, s. 22). Takto vynaložené peněžní výdaje se nazývají výdaji kapitálovými. Jsou odlišné od provozních výdajů, u kterých se předpokládá jejich přeměna na budoucí peněžní příjmy v rámci jednoho roku.

Rozlišují se tři základní druhy investic (Valach, 2001):

- kapitálové výdaje na pořízení nehmotného dlouhodobého majetku (nehmotné investice),
- kapitálové výdaje na pořízení hmotného dlouhodobého majetku (hmotné, věcné investice),
- kapitálové výdaje na pořízení finančního majetku (finanční investice).

1.3.1 Dlouhodobý nehmotný majetek

Základní charakteristikou dlouhodobého nehmotného majetku je jeho nemateriální povaha, tzn. jedná se o majetek, který se v podstatě nedá uchopit. Pokud výdaje v jednotlivých případech nedosahují částku 60 000 Kč a doba použitelnosti majetku je kratší než jeden rok, nejsou brány jako kapitálové výdaje (Valach, 2001).

Kapitálové výdeje na pořízení nehmotného majetku zahrnují peněžní výdaje na (Valach, 2001):

- software,
- licence,
- know-how,
- výzkum,
- vzdělání.

1.3.2 Dlouhodobý hmotný majetek

Hmotný dlouhodobý majetek je „*takový majetek, který v podniku slouží dlouhou dobu a postupně se opotřebovává nebo se používá dlouhou dobu, aniž by se znehodnotil*“, jak uvádí Synek (2006, str.111). Dělí se na movitý majetek, který lze přemísťovat (stroje, zařízení, dopravní prostředky, počítače aj.) a nemovitý majetek, který nelze přemísťovat (pozemky, budovy atd.). Hmotný investiční majetek se nespotebovává najednou, ale postupně se opotřebovává a znehodnocuje. Toto opotřebovávání přenáší do nákladů podniku ve formě odpisů (Synek, 2006).

Kapitálové výdeje na pořízení hmotného majetku zahrnují peněžní výdaje na (Valach, 2001):

- pozemky, budovy, stavby,
- výdaje na samostatné movité věci nebo soubory věcí s pořizovací cenou vyšší než 40 000 Kč a dobou použitelnosti delší než jeden rok,

- výdaje na trvalé porosty, základní stádo a tažná zvířata, otevírání (otvírky) lomů a technická rekultivace.

1.3.3 Finanční investice

Finanční investice tvoří finanční účast podniku v jiných podnicích, které si podnik pořídil jako dlouhodobou investici (Synek, 2006).

Kapitálové výdaje na pořízení finančního majetku zahrnují peněžní výdaje na (Valach, 2001):

- obligace,
- zástavní listy,
- dlouhodobé směnky,
- akcie,
- podílové listy.

Před pořízením investice a rozhodnutím, z jakých zdrojů ji financovat je důležité vyhodnotit efektivnost investice, jestli má smysl ji vůbec realizovat.

1.4 Efektivnost investice

Před rozhodnutím o způsobu financování je důležité vyhodnotit efektivnost investice. Existuje řada jednoduchých technik pro toto vyhodnocení na základě získaných informací. Základním požadavkem pro volbu metody hodnocení efektivnosti investice by mělo být zahrnutí faktoru její výnosnosti, rizikovosti a likvidity. Ideální investice by měla mít vysokou výnosnost, být bez rizika a rychle se zaplatit (v praxi téměř nereálné) (Synek, 1999).

Metody pro hodnocení investice se používají pro zhodnocení, zdali a jak rychle se vrátí vynaložené finanční prostředky do investice.

Podle toho, jestli příslušné metody přihlížejí či nepřihlížejí k faktoru času, se rozdělují na (Mrkvička, 2013):

- statistické metody
- dynamické metody.

1.4.1 Statistické metody

Jsou zaměřeny především na sledování peněžních příjmů a různým způsobem je srovnávají s počátečními výdaji. Tato metoda nezohledňuje faktor času a riziko, ale i tak se používají pro rychlé a snadné vyhodnocení a především pro vyloučení nevýhodných investic. Jsou vhodné pro první informaci o investici a pro konečné rozhodnutí by měli být doplněny

ještě dalšími metodami. Statistické metody jsou označovány jako metody doplňkové (Mrkvička, 20013).

Mezi metody, které nepřihlíží k faktoru času, patří (Scholleová, 2012):

- celkový příjem z investice,
- čistý celkový příjem,
- průměrné roční cash flow,
- průměrná roční návratnost,
- průměrná doba návratnosti.

Celkový příjem z investice se spočítá jako součet všech peněžních toků (Scholleová, 2012):

$$CP = CF_1 + CF_2 + \dots + CF_n = \sum_{i=1}^n CF_i \text{ [Kč]} \quad (1)$$

kde:

CP = celkový příjem z investice [Kč],

CF_i = cash flow v roce i [Kč],

n = počet let [-],

i = v určitém roce [-]

Přijatelná je taková investice, která má celkový příjem větší než je počáteční investiční výdaj a při výběru z více variant je upřednostněna ta, která vykazuje největší celkový příjem (Scholleová, 2009).

Čistý celkový příjem z investice je celkový příjem upravený o počáteční výdaj (Scholleová, 2012):

$$NCP = CP - IN = -IN + \sum_{i=1}^n CF_i \text{ [Kč]} \quad (2)$$

kde:

NCP = čistý celkový příjem [Kč],

IN = počáteční investovaný výdaj [Kč],

CP = celkový příjem z investice [Kč],

CF_i = cash flow v roce i [Kč],

n = počet let [-],

i = v určitém v roce [-].

Investice je výhodná, jestliže čistý celkový příjem je kladný (Scholleová, 2009).

Průměrné roční cash flow plynoucí z investice se spočítá následným způsobem (Scholleová, 2012):

$$\bar{CF} = \frac{CP}{n} \text{ [Kč]} \quad (3)$$

kde:

\bar{CF} = průměrné roční cash flow [Kč],

CP = celkový příjem z investice [Kč],

n = počet let životnosti investice [-].

Tato metoda nemůže být sama o sobě kritériem přijatelnosti, ale podává orientační informace o tom, s jakým efektem lze počítat v jednotlivých letech. Může tak být použita např. jako orientační měřítko pro úvahy o splácení závazků (Scholleová, 2009).

Průměrná roční návratnost udává, kolik procent investované částky se ročně průměrně vrátí (Scholleová, 2012):

$$\bar{r} = \frac{\bar{CF}}{IN} \text{ [%]} \quad (4)$$

kde:

\bar{r} = průměrná roční návratnost [%]

CP = celkový příjem z investice [Kč],

IN = počáteční investovaný výdaj [Kč].

Je požadováno maximální procento roční návratnosti. Kritériem by mělo být to, aby byla nakonec částka uhrazena minimálně ze sto procent (Scholleová, 2009).

Průměrnou dobu návratnosti můžeme spočítat následujícím způsobem (Scholleová, 2012):

$$\bar{doba} = \frac{1}{\bar{r}} \quad (5)$$

kde:

\bar{r} = určíme z předchozí metody.

(Jinak je možné průměrnou dobu návratnosti také spočítat jako investiční výdaj dělený průměrným ročním cash flow = IN/\bar{CF})

Metoda udává, za jakou dobu by mělo dojít při rovnoměrné realizaci peněžních toků ke splacení investice. Mezní hodnotou pro vyloučení investice je doba návratnosti delší než očekávaná doba životnosti (Schollerová, 2009).

1.4.2 Dynamické metody

Dynamické metody berou v úvahu nejen výnosy investic, ale také jejich vztah k faktoru času a riziku.

Mezi dynamické metody patří (Scholleová,2012):

- čistá současná hodnota (Net Present Value, NPV),
- vnitřní výnosové procento (Internal Rate of Return, IRR),
- index ziskovosti (Profitability Index, PI),
- diskontovaná doba návratnosti (Playback Period, PP).

Metoda čisté současné hodnoty (NPV) - tato metoda je jedním z nejvhodnějších a nejpoužívanějších finančních kritérií. Používá se pro ni zkratka NPV nebo ČSH. Výsledná hodnota udává, kolik peněz investice podniku přinese (udává rozdíl mezi současnou hodnotou očekávaného cash flow a náklady na investici). Pokud výsledné číslo je kladné má cenu investici realizovat, ale pokud je výsledná hodnota záporná, je investice nepřijatelná, v případě více investičních variant vybírá se s tím větším ČSH (Synek, 1999).

$$\text{ČSH} = \text{SHCF} - \text{IN} = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+k)^t} - \text{IN} \text{ [Kč]} \quad (6)$$

kde:

ČSH = čistá současná hodnota investice [Kč],

SHCF = současná hodnota cash flow (výnosů z investice) [Kč],

CF = očekávaná hodnota cash flow v období t [Kč],

IN = náklady na investici [Kč],

k = kapitálové náklady na investici [Kč],

n = počet roků [-],

t = období 1 až n [roky].

Metoda vnitřního výnosového procenta (IRR) - vnitřní výnosové procento je ukazatel pro relativní výnos, který investice během svého životního cyklu přinese. Investice je podle tohoto kritéria přijatelná, pokud IRR je větší než diskontní sazba. Čím vyšší je hodnota IRR, tím vyšší je návratnost investice. Je-li investice financována úvěrem, mělo by být vnitřní výnosové procento větší, než je úroková míra (Synek, 1999).

$$\text{SHCF} = \text{IN}$$

$$\sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+k)^t} = \text{IN}, \text{ což lze psát i takto } \text{SHCF} - \text{IN} = 0 \quad (7)$$

kde:

CF = očekávaná hodnota cash flow v období t [Kč],

IN = náklady na investici [Kč],

k = kapitálové náklady na investici [Kč],

n = počet roků [-]

t = období 1 až n [roky].

Metoda index ziskovosti (PI) - metoda vyjadřuje poměr přínosů k počátečním kapitálovým výdajům. Investice je přijatelná, pokud je výsledná hodnota větší než 1. Čím větší je index ziskovosti, tím je investice ekonomicky výhodnější (Scholleová, 2012).

$$\text{PI} = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{CF_i}{(1+WACC)^i}}{\text{IN}} [-] \quad (8)$$

kde:

PI = index ziskovosti [-],

CF_i = cash flow v roce i [Kč],

n = počet let [-],

i = v určitém roce [-],

WACC = vážené náklady na kapitál [Kč],

IN = počáteční investiční výdaje [Kč].

Diskontovaná doba návratnosti (PP) - udává počet let, za které se uhradí počáteční kapitálové výdaje na investici. Za efektivní je považována investice, jejíž diskontovaná doba návratnosti je kratší než doba životnosti investice. Tato metoda se používá jako doplňující při hodnocení investic, protože neinformuje, jaké příjmy vytvoří investice po splacení počátečních kapitálových výdajů (Scholleová, 2012).

K hodnocení investice se doporučuje využívat více metod, protože každá metoda pohlíží na investici z jiného úhlu pohledu a v případě více investičních návrhů mohou jednotlivé metody vykazovat rozdílný výsledek a pak závisí na preferenci podniku (Kislingerová, 2007).

Úspěšnost nové investice může značně přispět k růstu podniku, naopak neúspěšnost může vést k značnému poklesu výkonnosti a může ohrozit další vývoj podniku. Je-li zhodnocena výhodnost investice nastává rozhodnutí nad způsobem financování, z jakých zdrojů se daná investice bude realizovat.

1.5 Způsoby financování investic

Struktura financování by měla být navržena tak, aby zajistila stabilitu financování s co nejnižšími náklady kapitálu vynaloženými na tyto investice (Synek, 1999).

Financování v podniku je možno klasifikovat podle několika hledisek (Synek, 1999):

- podle původ kapitálu,
- podle právního postavení původce kapitálu,
- podle pravidelnosti.

Členit kapitál lze také podle dispoziční lhůty na krátkodobý (splatnost jeden rok) a dlouhodobý (poskytován na dobu delší než jeden rok) (Zinecker, 2006). Struktura práce je orientovaná na dlouhodobý majetek na základě zvoleného tématu.

1.6 Členění podle původu kapitálu

Toto členění je založeno na rozlišení podle aktivit, kterými finanční zdroje vznikají a rozlišují se na vnější (externí) a vnitřní (interní).

1.6.1 Vnější (externí) zdroje financování

Vklad majitele

Vklad majitele je jedním u prvních a základních zdrojů, ze kterého podnik získává vlastní kapitál při svém vzniku. Forma vkladu majitele závisí na právní formě podniku. Základní kapitál lze kdykoliv zvýšit nebo snížit, záleží na finančních možnostech majitele podniku (Zinecker, 2006).

Akcie

Akcie patří k významným externím zdrojům financování u akciových společnostech. Akcie je cenný papír, který osvědčuje práva jeho majitele a jeho vlastnický podíl na podnikovém kapitálu. Z pohledu financování podnikatelských potřeb je důležité rozlišení akcií kmenových, prioritních a kusových.

- kmenové akcie – tento druh je nejrozšířenějším druhem akcií. Je to cenný papír s pohyblivým výnosem, výplata dividend se mění na dividendové politice podniku. Kmenové akcie jsou trvalou formou externího financování potřeb podniku, protože na rozdíl od jiných forem dluhů nejsou splatné (Živlová, 2013),

- prioritní akcie – mají přednost před kmenovými akciemi při výplatě dividend. Jsou to cenné papíry s fixním výnosem, které jsou obvykle spojeny s určitým dividendovým procentem, které se dlouhodobě nemění (Živlová, 2013),
- kusové akcie – nový zákon č. 90/2012 Sb. O obchodních společnostech a družstvech (zákon o obchodních korporacích) s účinností od 1. 1. 2014 rozšířil možnosti akciových společností při vydávání akcií (Česko, 2012). Jedná se o nový typ akcií „kusové akcie“, které jsou v zahraničí používané. Jedná se o akcie „bez jmenovité hodnoty“. Mají pouze hodnotu účetní, která se určí podílem základního kapitálu a počtu emitovaných akcií. Význam, kusových akcií se projeví u zvyšování nebo snižování základního kapitálu, které by jinak bylo spojeno se změnami jmenovité hodnoty emitovaných akcií (Kusové akcie, 2015).

Dluhopis

Dluhopis je cenný papír, s nímž je spojeno právo na splacení dlužné částky a povinnost emitenta toto právo uspokojit. Dluhopis slouží jako prostředek k získání finančních zdrojů tím, že si věřitel dluhopis koupí od emitenta a poskytne mu zdroje (peníze). Vydání dluhopisů je upraveno v České republice v zákoně č. 190/2004 Sb. – zákon o dluhopisech.

Financování potřeb podniku prostřednictvím emise dluhopisů má pro podnik tyto výhody (Živlová, 2013):

- u dluhopisů s pevným úrokem je úrok stanoven a lze s ním kalkulovat v dalších obdobích,
- úrok z dluhopisů je daňově uznatelný náklad,
- úroky z dluhopisů jsou nižší než výnosy z kmenových akcií,
- emisí dluhopisů se nerozšiřuje počet vlastníků podniku.

Mezi nevýhody Hrdý a Horová (2011) řadí:

- nutnost pevné splátky ve stanovený čas,
- vysoké riziko změn podmínek, z kterých byly dluhopisy emitovány,
- vznik emisních nákladů spojených s vydáním dluhopisů,
- růst finančního rizika plynoucího ze zvyšování cizího kapitálu.

Nejsou zde zmiňovány jiné dlužnické cenné papíry (např. směnky), které mají krátkodobý charakter, protože nejsou v kontextu s tématem diplomové práce.

Finanční úvěry

Střednědobé a dlouhodobé úvěry (vzhledem k tématu se práce nevěnuje krátkodobým úvěrům) představují v podnicích největší skupinu externích finančních zdrojů. Jsou představovány pohotovými finančními prostředky, poskytovanými na základě individuální smlouvy mezi úvěrujícím a úvěrovaným.

Podniky mohou získat úvěry nejčastěji v podobě (Hrdý a Horová, 2011):

- investičního úvěru - nejčastěji jsou používány na rozšiřování hmotného dlouhodobého majetku podniku,
- hypotečního úvěru – je to druh úvěru, který podnik získá po zástavě nemovitého majetku.

Výhody úvěrového financování:

- majetek se stává majetkem kupujícího,
- úroky z úvěru jsou daňově uznatelným nákladem,
- právo do daňově uznatelných nákladů uplatňovat odpisy.

Nevýhody úvěrového financování spatřují Janeková a Karátová (2010) v tomto:

- výše úvěru se objeví v rozvaze podniku jako položka cizí zdroje a to zhoršuje pozici podniku v případě hodnocení rizikovosti,
- vynaložení dalších nákladů na koupi majetku (úroky z úvěru, poplatky za vedení účtu, poplatky za vyřízení úvěru atd.),
- krytí majetku zárukou,
- určitý podíl vlastních zdrojů, protože podnik nedostane celou částku na nákup požadovaného majetku,
- doložení finanční a ekonomické situace podniku,
- vedení účtu u dané banky a realizovat obrat nebo podstatnou část přes tento účet.

Mezaninové financování

Jedná se o moderní formu financování. Srpová, Svobodová, Skopal a Orlík (2011, str. 149) uvádějí, že mezaninové financování představuje financování za použití hybridního dluhu a vlastního kapitálu. Využívá se při získávání finančních prostředků v případě, kdy běžné úvěrové financování již není z důvodu vyššího rizika dostupné. Tento druh financování vyhledávají převážně podniky s konkurenční výhodou a zkušeným managementem. Jde o dražší formu získávání finančních prostředků než u bankovních úvěrů, ale na druhé straně jde o řešení bez nutnosti dodatečného ručení. Výhodou této možnosti financování je její

navázání přímo na vlastníky. V případě neúspěšného projektu se nároky mezaninových investorů vypořádají až po jiných dlužích (např. po bankovních úvěrech), ale před nároky vlastníků nebo u akciové společnosti před akcionáři podniku.

Alternativní formy financování podniku

Za zvláštní formu financování dlouhodobých potřeb podniku lze označit forfaiting, leasing, finetrading a projektové financování.

Forfaiting - představuje odkup střednědobých a dlouhodobých pohledávek specializovanou forfaitingovou společností. Forfaitingová společnost odkupuje pouze pohledávky bankovně zajištěné. Po odkupu pohledávek se stává forfaitingová společnost jejich vlastníkem a nemůže požadovat zpětně proplacení pohledávky po podniku v případě neuhrazení dlužníkem.

Výhody forfaitingu (Živlová, 2013):

- náklady na forfaiting mohou být zahrnuty do ceny vyváženého zboží,
- tato služba je velmi rychlá, jednoduchá a flexibilní,
- majitel pohledávky se zbavuje rizika jejího neuhrazení,
- z vývozu na úvěr se stává vývoz proti hotovému placení.

Nevýhodou forfaitingu je hlavně to, že tento způsob financování lze využít zpravidla u pohledávek zahraničních obchodních partnerů.

Leasing - slovo leasing pochází z anglického výrazu „lease“ znamenající pronájem. Leasing jako zdroj financování investic se rozšířil především od počátku 50. let v USA. Tato forma financování je dnes využívána velmi intenzivně, protože je považována za pružný nástroj financování dlouhodobých potřeb podniku (Valach, 2001).

Podstatou leasingu je pronájem výrobků, výrobních prostředků na určité období na základě úhrady leasingových splátek. Jedná se o přenechání práva užívání (pronájem) ze strany leasingové společnosti ve prospěch podnikatelského subjektu (Wöhe, 1995).

Výhody leasingového financování (Valach, 2001):

- vyřízení leasingové smlouvy bývá pružnější než získání jiné formy financování,
- podnik nemusí mít kapitál na jednorázové vynaložení všech peněžních prostředků na investici a tím zrychlí zavedení majetku do provozu,
- leasingová společnost nese obvykle inflační riziko,
- omezuje se možnost morálního zastarání majetku podniku,
- leasing nezvyšuje míru zadlužení podniku využívající investici,

- možnost sjednat s leasingovou společností nepravidelné splátky (např. použití předmětu leasingu pouze během sezóny),
- leasingové splátky se mohou zahrnovat do nákladů, a tím snižují základ daně.

Nevýhody leasingového financování (Valach, 2001; Mrkvička, 2013):

- pořízení předmětu na leasing bývá dražší než pořízení pomocí úvěru nebo z interních zdrojů, protože je nutno zaplatit finanční službu a zisk leasingové společnosti,
- v průběhu trvání leasingové smlouvy jsou omezena vlastnická práva, nájemce nemůže provádět žádné úpravy na předmětu bez souhlasu leasingové společnosti,
- po skončení leasingu přechází do vlastnictví nájemce zcela předmět odepisovaný, a tím ztrácí výhodu daňových odpisů,
- nemožnost vypovězení leasingové smlouvy nájemcem u finančního leasingu,
- v případě nebezpečí bankrotu musí nájemce u finančního leasingu vrátit předmět pronajímateli a jednat o vyrovnání.

Výhody a nevýhody leasingových operací by měly být vždy posuzovány podle podmínek jednotlivých leasingových smluv.

Podle charakteristických znaků smluvního vztahu mezi nájemcem a pronajímatelem rozlišuje Valouch (2012) dva druhy leasingu, leasing operativní a finanční, které se liší převážně dobou pronájmu, přechodem vlastnického práva k pronajímanému majetku na konci leasingu a účelem, kterému slouží.

Operativní leasing - prvním druhem leasingového financování je operativní leasing, nazývaný také leasing provozní. Podle Mrkvičky (2013) se jedná o obchodní vztah mezi leasingovým pronajímatelem a leasingovým nájemcem. Tento vztah se uzavírá na poměrně krátkou dobu, která je značně kratší, než je doba životnosti předmětu smlouvy a doba odepisování podle platné právní úpravy. Doba pronájmu bývá sjednána podle požadavků leasingového nájemce, zpravidla na 36 měsíců nebo 48 měsíců. Operativní leasing umožňuje nájemci nehradit ve splátkách celou cenu vozidla, ale pouze rozdíl mezi jeho pořizovací cenou a zůstatkovou cenou. Po ukončení doby pronájmu zůstává předmět leasingu ve vlastnictví pronajímatele. Leasingová společnost zakoupí předmět leasingu, který katalogizuje a budoucí nájemce má možnost si z katalogu vybrat. Pouze ojedinele kupuje leasingová společnost předmět podle přání zákazníka.

Všechna rizika (spojená s provozováním, poškozením zničením atd.) přebírá na sebe leasingová společnost. Účelem tohoto druhu leasingu je zabezpečit podnik potřebným majetkem, pro který nemá trvalé a dostatečné využití a není pro něj vhodné si daný předmět koupit do svého vlastnictví (Valouch, 2012).

Finanční leasing - druhým druhem leasingového financování je finanční leasing, nazývaný také leasingem kapitálovým. Finanční leasing je v České republice nejrozšířenějším typem leasingu. Jde o dlouhodobý pronájem majetku, kdy pronajímatel převádí na nájemce některá rizika spojené s činností předmětu (servis, opravy, údržbu aj.). Délka trvání leasingu se většinou kryje s dobou ekonomické životnosti pronajímaného majetku. Daňové zákony stanovují minimální dobu trvání finančního leasingu. Po ukončení leasingové smlouvy má právo pronajímatel si daný předmět odkoupit od nájemce za zůstatkovou hodnotu (Valach, 2001).

Podstatou finančního leasingu – na rozdíl od operativního leasingu – je trvalé pořízení daného majetku formou splátek.

V rámci finančního leasingu se rozlišují následující typy finančního leasingu (Valach, 2001):

- přímý finanční leasing (direkt lease),
- nepřímý finanční leasing (sake abd kease back),
- leverage leasing.

Přímý finanční leasing – nájemce určí druh majetku a tento daný předmět je zakoupen leasingovou společností a ta ho pronajme nájemci na základě leasingové smlouvy. Nájemce většinou odpovídá za pojištění, údržbu a daně (Valach, 2001).

Nepřímý finanční leasing (prodej a zpětný pronájem) – podnik, který vlastní aktivum (např. vozidlo), jej prodá leasingové společnosti, která tento předmět ihned pronajme zpět původnímu majiteli. Jedná se o dva typy operací, první operace je prodej aktiva a druhou operací je vstup do leasingu. Majetek fyzicky neopustí své původní místo. Podnik uhradí ve formě splátek vyšší hodnotu než činí tržní cena (Valach, 2001).

Leverage leasing – je nejtypičtější druh finančního leasingu a uplatňuje se u finančně náročných investic. Je charakterizován třístranným vztahem mezi nájemcem, pronajímatelem a věřitelem. Nájemce si vybere požadovaný druh majetku a pronajímatel tento předmět zakoupí do svého vlastnictví, přičemž část tohoto majetku financuje vlastním kapitálem a část kapitálem cizím. Tím je zpravidla úvěr od banky. Leasingové splátky stanovené pronajímatelem pokrývají pořizovací cenu majetku, úroky z úvěru, náklady leasingové společnosti a ziskovou marži (Valach, 2001)

Finetrading - představuje inovativní formu financování (vzhledem k tématu práce se uvažuje o dlouhodobém financování). Výraz finatrading je vytvořeno ze slov „finance“ a „trade“ a překladá se jako „financování obchodu“. Uplatňuje se především tam, kde se banky staví zdrženlivě, zejména při mezifinancování zásob, exportních obchodů nebo jiné nákupy zboží. Objem obchodů je pohybuje většinou od 100.000,- EUR na jednu transakci. Kupující si objedná zboží a při jeho odeslání vstoupí do obchodu finetradingová společnost, která dodavateli okamžitě zaplatí požadovanou částku na faktuře. Kupující straně vyměří finetradingová společnost termín splatnosti. Finetradingové společnosti za poskytnuté služby účtují poplatky. Jedním z nich je jednorázový zřizovací poplatek a za konkrétní obchod si účtují individuální prolongační poplatky, které jsou závislé na délce poskytnuté doby splatnosti (Finetrading, 2016).

Výhody finatradingu:

- prodloužená splatnost pro kupujícího,
- snížení rizika nesplacení faktury pro kupujícího,
- okamžitá likvidita.

Nevýhody ve finatradingu jsou spatřovány v omezených objemech a vyššími náklady ve srovnání s dlouhodobými úvěry (Finetrading, 2016).

Projektové financování - je zvláštní případ úvěrování obchodního případu. Používá se u finančně náročných celků (např. v oblasti energetiky, vodní a železniční dopravy, těžba a zpracování nerostů), kdy investor naráží na problém zajištění formou zástavy majetku, proto se tato forma financování nehodí pro financování vozového parku. Zárukou za investované prostředky do daného projektu jsou aktiva pořízená v rámci projektu a očekávané výnosy z vlastní investice. Projektové financování vyžaduje individuální řešení, protože se jedná o náročný produkt financování (Valach, 2001). Vzhledem k tématu práce není tento druh financování samostatného vozového parku příliš vhodný.

1.6.2 Vnitřní (interní) zdroje financování

O vnitřním (interním) financování se hovoří, pokud pocházejí finanční prostředky z podnikové činnosti. Hlavním zdrojem těchto příjmů je běžná činnost podniku (tzn. příjmy z prodeje výrobků a služeb produkovaných podnikem), ale také zdroje vzniklé uvolněním kapitálu. Financování z interních zdrojů bývá často označováno jako samofinancování (Wöhe, 1995).

Do vnitřních (interních) zdrojů zařazujeme:

- odpisy,
- nerozdělený zisk,
- ostatní interní zdroje.

Odpisy

Odpisy jsou na jedné straně peněžním vyjádřením opotřebení dlouhodobého majetku v podniku za určité období a na druhé straně představují dominantní interní zdroj financování, který se vyznačuje vysokou mírou stability. Josef Valach (2001, s. 303) definuje odpisy jako „část ceny investičního hmotného a nehmotného majetku, která se v průběhu jeho životnosti systematickým způsobem zahrnuje do provozních nákladů podniku, vynaložených za určité období.“ Jsou zachyceny ve výkazu zisku a ztrát (Valach, 2001).

Odpisy, na rozdíl do zisku, jsou relativně stabilní zdroj financování, důvodem je:

- odpisy nejsou ovlivněny tak velkým množstvím proměnlivých faktorů jako zisk,
- podnik je má k dispozici, i když nevytvořil žádný zisk (Valach, 2001).

Nerozdělený zisk

Druhým nejdůležitějším zdrojem interního financování je nerozdělený zisk. Zisk je kladný rozdíl mezi podnikovými výnosy a náklady, vyjadřuje efektivnost hospodaření podnikatelského subjektu. Můžeme jej charakterizovat jako částku zisku po zdanění, která není použita na výplatu dividend či tvorbě fondů ze zisku. Z hlediska fungování zisku jako zdroje vnitřního financování podnikových potřeb je však velmi důležité přeměnit účetně vykazovaný zisk na peněžní prostředky. Nerozdělený zisk je někdy považován za nejlevnější finanční zdroj se zdůvodněním, že podnik „nic nestojí“ ve srovnání s jinými druhy financování, ale tato úvaha nemusí být vždy správná, protože zde nepůsobí žádný úrokový daňový štít. Nevýhodou financování z tohoto zdroje je to, že velikost zisku je velice nestabilní a podnik se na tento zdroj nemůže plně spolehnout (Zinecker, 2006).

Ostatní vnitřní (interní) zdroje

U některých podniků se mohou objevit ještě jiné finanční zdroje, které však bývají podnikového majetku méně obvyklé. Patří mezi ně především penzijní fondy pro zaměstnance nebo zdroje získané prodejem

1.7 Členění podle právního postavení původce kapitálu

Kapitálová struktura zachycuje zastoupení zdrojů finančních prostředků, z kterých je pořízen majetek podniku. Na základě vztahu vlastníka finančních prostředků k podniku je rozlišován kapitál vlastní a cizí (Žídková a Rosochatecká, 2009).

1.7.1 Vlastní kapitál

Vlastní kapitál je tvořen veškerými interními zdroji financování a některými z externích zdrojů financování. Vlastní kapitál není potřeba splácet a představuje bezpečný zdroj financování podnikových investic. Podíl vlastního kapitálu je uveden v rozvaze podniku. Vlastní kapitál je kapitál, který patří majiteli (majitelům) podniku. Je tvořen kapitálem, který podnik získal od svých majitelů (základní kapitál, kapitálové fondy) a který vydělal svojí podnikatelskou činností (fondy ze zisku, nerozdělený hospodářský výsledek minulých let a hospodářský výsledek běžného účetního období).

Vlastní kapitál podniku je rozdělen do několika položek (Valach, 2001):

- základní kapitál – peněžní i nepeněžité vklady podílníků,
- kapitálové fondy – tvořeny u akciové společnosti, hlavní část tvoří tzv. emisní ážio (kladný rozdíl mezi skutečnou dosaženou prodejní cenou akcií a jejich cenou nominální při upisování), součástí mohou být i bezplatné převzetí majetku, dotace,
- fondy ze zisku – vytváří se na základě stanov podniku a slouží ke krytí nepředvídaných ztrát,
- nerozdělený výsledek hospodaření minulých let - část zisku po odvodu daní, která se nerozděluje mezi majitele, ale slouží k dalšímu podnikání,
- výsledek hospodaření běžného účetního období.

1.7.2 Cizí kapitál

Cizí zdroje jsou všechny zdroje, které nejsou zdroji vlastními. Cizí kapitál je závazkem podniku, který podnik musí v určité době splatit. Výše kapitálu lze rovněž nalézt v rozvaze podniku. Cizí kapitál podnik nezískává zdarma, cenou za použití cizího kapitálu je úrok v případě úvěru, ale může se jednat i o jiné náklady v případě dalších forem financování.

Výhody použití cizího kapitálu (Synek, 1992):

- při založení podniku podnikatel nevlastní dostatečně velký vlastní kapitál (může si přibrat společníka, ale další společník omezuje jeho pravomoci),
- podnik přechodně nedisponuje potřebným kapitálem v době, kdy jej potřebuje (např. nákup stroje),
- poskytovateli cizího kapitálu nevznikají žádná práva při řízení podniku,
- cizí kapitál je většinou levnější než kapitál vlastní (výhoda daňového štítu), jeho použití zvyšuje rentabilitu podniku.

Nevýhody použití cizího kapitálu (Synek, 1992):

- cizí kapitál zvyšuje zadluženost podniku a tím snižuje jeho finanční stabilitu,

- každý další dluh je náročnější na získání, neboť potenciální věřitelé i majitelé se obávají o svůj kapitál,
- vysoký podíl cizího kapitálu omezuje rozhodování a jednání managementu, které musí být přizpůsobeno věřitelům.

1.8 Členění podle pravidelnosti financování

Financováním podniku se rozumí získání a použití kapitálu pro provoz a rozšíření majetku. Na základě frekvence financování se rozlišuje financování běžné a mimořádné. U běžného financování se jedná o zajištění a vynakládání peněžních prostředků na běžný provoz podniku, zatímco financování mimořádné spočívá ve financování podniku při zakládání, rozšiřování, spojování nebo sanaci podniku (Synek, 1992).

V průběhu hospodaření podniku vyžaduje mimořádné financování investice. Mimořádné financování spočívá ve vynakládání finančních prostředků v mimořádných situacích, které se neopakují pravidelně.

1.9 Pravidla financování

Pravidla financování stanovují základní zásady, které prostředky financování je třeba použít za určitých podmínek ke krytí kapitálové potřeby. Nezabývají se výší dané potřeby, ale její vnitřní skladbou, která může podstatně ovlivnit stabilitu a další vývoj podniku (Wöhe, 1995).

Podle Wöheho (1995) existují dvě pravidla, která tvoří základy úvah při sestavování kapitálové struktury. Jedná se o pravidlo vertikální kapitálové struktury a pravidlo horizontální majetkově-kapitálové struktury, které můžeme dále rozčlenit na zlaté pravidlo financování a zlaté bilanční pravidlo. Tyto pravidla jsou obecná doporučení při financování podniku, aby bylo zajištěno „zdraví“ podniku.

1.9.1 Pravidlo vertikální kapitálové struktury

Pravidlo vertikální kapitálové struktury se týká pouze skladby kapitálu a nemá žádný vztah k majetku, tedy k použití finančních prostředků. Poukazuje na to, že by se cizí kapitál v podniku měl vyskytovat v poměru 1:1 k vlastnímu kapitálu. Toto tvrzení je zdůvodňováno tím, že vlastníci podniku by měli financovat svůj podnik aspoň stejným dílem jako věřitelé. Pro věřitele je bezpečnější co nejmenší podíl cizího kapitálu na celkovém kapitálu (Wöhe, 1995).

1.9.2 Pravidlo horizontální struktury kapitál - majetek

Zlaté pravidlo financování (čili první pravidlo ze dvou pravidel horizontálního majetkově kapitálového pravidla) říká, že kapitál by neměl mít kratší dobu splatnosti, než je příslušný majetek v podniku k dispozici. K financování dlouhodobého majetku by se mělo používat na jeho financování dlouhodobé finanční zdroje. Pokud by podnik na financování investic používal krátkodobé finanční zdroje, mohl by se dostat do platební neschopnosti (Wöhe, 1995).

Zlaté bilanční pravidlo (druhé pravidlo) stanovuje, že investiční majetek má být financován dlouhodobým kapitálem, tedy vlastním a dlouhodobým cizím kapitálem. Rozhodnutí, zda má být k financování použito vlastního nebo cizího kapitálu závisí na mnoha činitelích, např. situace na trhu, výše úroku z cizího kapitálu ve srovnání s rentabilitou vlastního kapitálu aj. (Wöhe, 1995).

2 ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU FINANCOVÁNÍ VOZOVÉHO PARKU

Tato kapitola je zaměřena na současné financování vozového parku (pouze vozidel) v dopravní společnosti CROSS SPEED, s.r.o. Nejdříve bude v této kapitole uveden vývoj společnosti, bude analyzován vývoj počtu vozidel a následně bude navazovat analýza finanční situace v letech 2010-2016, jejíž znalost je nutným předpokladem pro zhodnocení vhodné varianty financování vozového parku. Analýza roku 2017 není zahrnut v této práci, protože společnost CROSS SPEED, s.r.o. má povinnost ověřovat účetní závěrku podle § 20 zákona o účetnictví auditorem. Z toho vyplývá, že daňové přiznání musí být podáno do 30. června následujícího roku po účetním období (Česko, 1991) a data za rok 2017 nejsou zatím dostupné. Informace potřebné k analýze současného stavu a minulého vývoje financování jsou čerpány převážně z interních materiálů společnosti (CROSS SPEED, 2010-2016).

Společnost CROSS SPEED, s.r.o. si obdobně jako jiné společnosti v souvislosti s financováním vozového parku pokládá otázku, jakou metodu si zvolit při pořízení této investice, v případě, že reflektuje, že každý druh financování má své klady a zápory. V praxi neexistuje univerzální pravidlo, podniky volí řešení, které je pro ně v daném čase a za daných podmínek z jejich úhlu pohledu optimální. Varianta, která se jeví jako výhodná pro jeden podnik, nemusí být výhodná pro druhý. Investiční záměry vycházejí z potřeb podniku. Výběr varianty financování vozového parku je součástí finanční strategie podniku, která je úzce spjata s jeho provozní strategií, proto by se mělo jednat o rozhodnutí vycházející z důkladné analýzy současného stavu a zohlednění budoucího vývoje.

Pořizování nového vozového parku je vždy poměrně velkou investicí, značně zatěžující rozpočet daného podniku a z dlouhodobého časového hlediska může v podniku vlivem investice potřebný kapitál chybět. Podnik zvažuje při svém rozhodování většinou následující způsoby financování:

- nákup za volné finanční prostředky – hotovost (použití vlastního kapitálu),
- nákup na leasing (použití cizího kapitálu),
- nákup na úvěr (použití cizího kapitálu).

2.1 Stručný popis činnosti společnosti

Společnost CROSS SPEED, s.r.o. byla založena dne 14. března 1996. Jejím hlavním cílem je poskytovat nákladní silniční dopravu zboží po tuzemsku i mimo Českou republiku.

Dopravní společnost začala působit v Židlochovicích a v roce 2004 se přestěhovala již z nevyhovujících prostor do vlastního areálu v Branišovicích. V areálu společnosti se nachází administrativní budova, prostory pro servis a údržbu vozidel, logistický sklad a parkoviště pro nákladní i osobní dopravu. Společnost je výhradně českým podnikem bez účasti zahraničního kapitálu. V průběhu roku 2014 došlo ke změně majitele společnosti v rámci rodiny a z tohoto důvodu obměna majitele společnosti významně nezasáhla do činnosti dané společnosti.



Obrázek 1 Logo společnosti CROSS SPEED, s.r.o. (CROSS SPEED, © 2017)

V současné době má společnost CROSS SPEED, s.r.o. zapsány tyto služby v obchodním rejstříku jako předmět podnikání (Justice, © 2017):

- silniční motorová doprava – nákladní provozována vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí,
- nákladní provozována vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolení hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí,
- výroba, obchod, služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona,
- provádění staveb, jejich změn a odstraňování,
- opravy silničních vozidel,
- rostlinná výroba včetně chmelařství, ovocnářství, vinohradnictví a pěstování zeleniny, hub, okrasných rostlin, léčivých a aromatických rostlin, rostlin pro technické a energetické užití na pozemcích vlastních, pronajatých, nebo užívaných na základě jiného právního důvodu, popřípadě provozována bez pozemků,
- živočišná výroba zahrnující chov hospodářských a jiných zvířat a živočichů za účelem získávání, zpracování a výroby živočišných produktů, chod hospodářských zvířat k tahu a chov sportovních a dostihových koní,
- produkce chovných a plemenných zvířat a využití jejich genetického materiálu a získávání zárodečných produktů,
- úprava, zpracování a prodej vlastní produkce zemědělské výroby.

V průběhu své dlouholeté činnosti si vytvořila své stále zákazníky. Nejvýznamnějšími odběrateli dopravních služeb jsou společnosti:

- DHL Logistik, Busch (Švýcarsko),
- A. S. S. Logistik, Horsching (Rakousko),
- Gebruder Weiss (Rakousko),
- Schenker (Rakousko),
- Kermi, s.r.o., Stříbro (Česká republika),
- Kronospan ČR, spol. s r. o., Jihlava (Česká republika),
- SIT-Scherm International Transports, s.r.o., Bor u Tachova (Česká republika),
- Daimler AG, Furth (Německo).

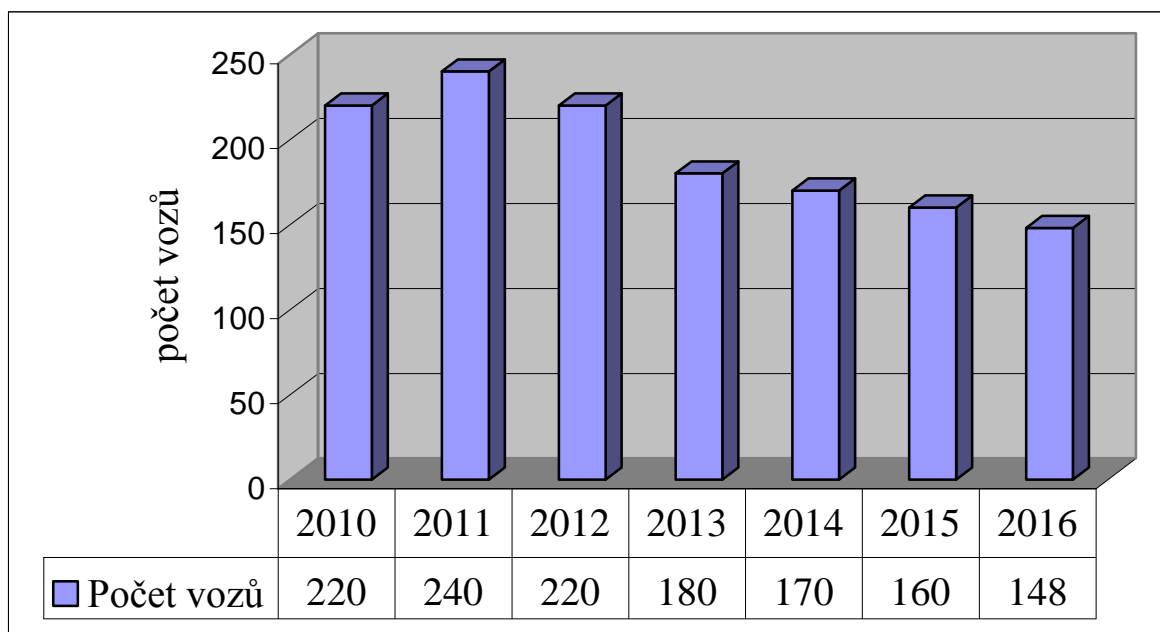
Za účelem setrvání na dopravním trhu a s cílem zlepšení svého konkurenčního postavení na trhu se společnost v roce 1999 začlenila do certifikace systému řízení jakosti ISO 9001. V dubnu 2014 prošla společnost auditem provedeným firmou Lloyd's Register EMEA Praha, která prověřovala splnění požadavků normy ČSN EN ISO 9001:2008.

2.2 Charakteristika vozového parku a vývoj

Od svého založení se společnost rozvíjí a modernizuje vozový park, který je přizpůsobován požadavkům dopravního trhu. V posledních letech se společnost CROSS SPEED, s.r.o. stala svou velikostí významným dopravcem v silniční nákladní dopravě.

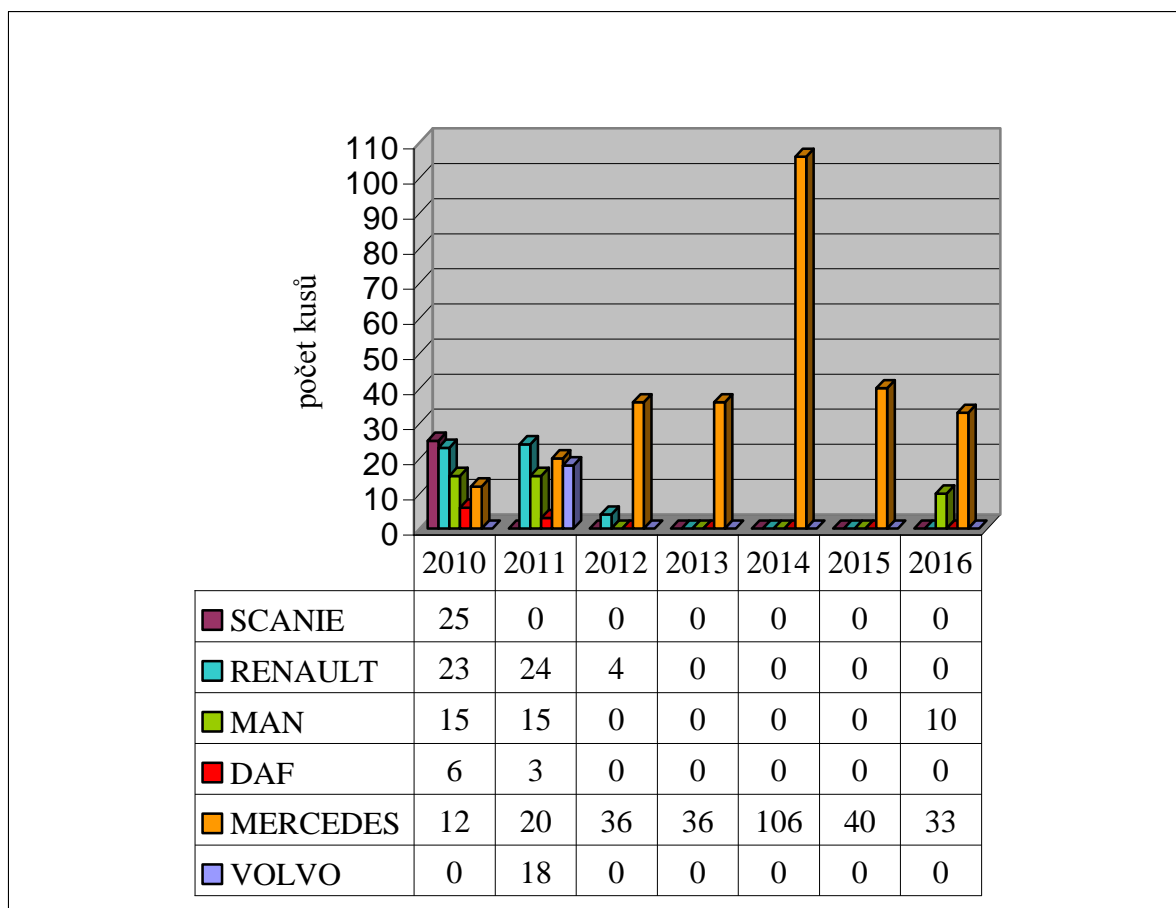
Vývoj není sledován od založení uvedené společnosti, ale až v posledních letech, protože hlavním mezníkem v rozvoji společnosti byla ekonomická recese v roce 2008, která zasáhla i trh s nákladními vozy.

Počet vozidel se pohyboval do 200, do té doby než se společnost rozhodla vyzkoušet i jiné značky vozidel. Společnost nechtěla úplně vyloučit ze svého vozového parku používaná vozidla (se kterými měla dobré zkušenosti), a proto se rozhodla navýšit počet vozidel o nové značky. Společnost měla ve svém vozovém parku více než 200 vozidel po dobu tří roky. Toto navýšení počtu vozidel se ukázalo neekonomickým řešením (především z důvodu nedostatku pracovní síly) a společnost se vrátila k původnímu počtu vozidel.



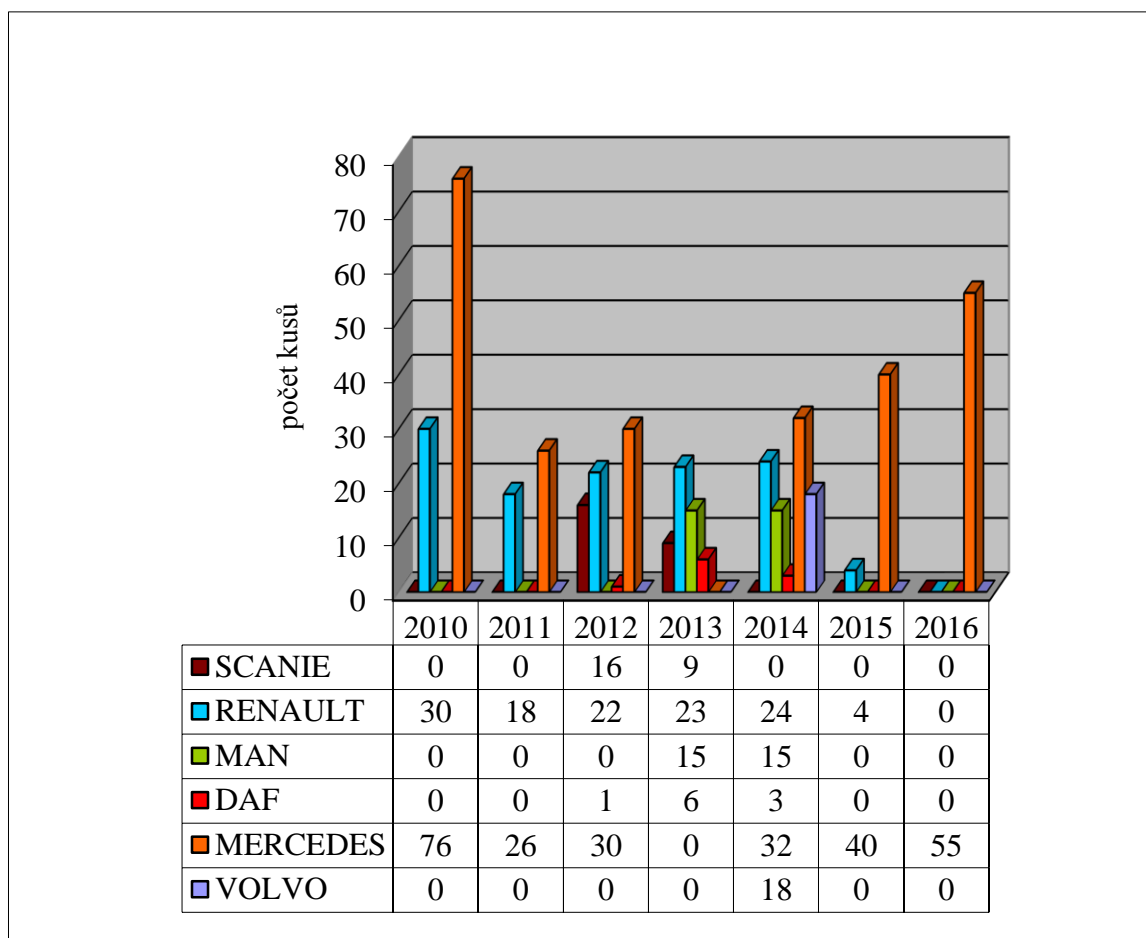
Obrázek 2 Počet vozů v jednotlivých letech (CROSS SPEED, 2010-2016, upraveno autorem)

Před rokem 2008 disponovala společnost CROSS SPEED, s.r.o. pouze vozovým parkem značky Renault a Mercedes, jiné značky nevyužívala. Vlivem ekonomické recese začali výrobci jednotlivých značek nákladních vozidel snižovat své ceny a prodejci nabízet kvalitnější služby, protože nákup nákladních vozidel v tomto období stagnoval (Mercedes-Benz, 2017). Této situace využila daná společnost a rozhodla se vyzkoušet jiné značky vozidel, než dříve využívala. Na obrázku 2 je znázorněno pořízení jednotlivých značek vozidel v letech 2010 - 2016. Vedení společnosti se rozhodlo v roce 2010 a 2011 začít používat i značky vozidel SCANIE, DAF, VOLVO, MAN.



Obrázek 3 Pořízení vozidel podle značky v jednotlivých letech (CROSS SPEED, 2010-2016, upraveno autorem)

Ke konci leasingových smluv společnost zvážila klady a zápory v provozování více značek vozidel a rozhodla se vrátit k původnímu rozhodnutí, využívat pouze určitou značku vozidel, a proto od roku 2012 disponuje společnost pouze značkami vozidel Renault a Mercedes, s kterými měla dlouholetou zkušenost. Dopravní společnost sice získala různé značky vozidel za nízkou cenu, ale v průběhu používání vozidel se ukázalo toto rozhodnutí neefektivní. Společnost vynaložila více prostředků do oprav, garančních prohlídek, vozidlo ujelo více nevytížených km do servisů atd. a také vynaložila mnoho peněžních prostředků na poplatky spojené s leasingovými smlouvami, protože každou značku vozidla pronajímala jiná leasingová společnost.



Obrázek 4 Vracení vozidel leasingovým společností podle značky v jednotlivých letech (CROSS SPEED, 2010-2016, upraveno autorem)

V roce 2015 tvořila vozový park značka vozidel Mercedes-Benz (kromě čtyř kusů značky Renault). Poslední nákup jiné značky se uskutečnil v roce 2012, jak je patrné z obrázku 2. Společnost používala vozidla značky Renault tři roky, protože na tuto dobu měla podepsanou smlouvu na pronájem těchto vozidel. Po skončení smlouvy o operativním leasingu vozidla vrátila leasingové společnosti (viz obrázek 4).

Při každodenním provozu vozidel společnost shledala, že vozidla Mercedes-Benz s normou EURO 6 jsou méně spolehlivá, než byla vozidla předchozích EURO norem, se kterými měla dobré zkušenosti. Společnost neměla srovnání s jinými značkami (informace od jiných dopravců nemusí být zcela objektivní), proto se rozhodla koupit deset vozidel značky MAN v roce 2016 na vyzkoušení.

Snahou každého podniku je vytvářet zisk. Ekonomická situace společnosti CROSS SPEED, s.r.o. se od jejího založení v roce 1996 odvíjí od počtu provozovaných vozidel. Počet vozidel ovlivňuje postavení na dopravním trhu.

2.3 Analýza způsobu financování vozového parku

Následující oddíl bude zaměřen na analýzu stávajícího způsobu financování ve společnosti a jeho součástí bude identifikace stěžejních kritérií, která zvažuje společnost při volbě způsobu financování.

V průběhu své dlouholeté činnosti, společnost CROSS SPEED, s.r.o. prošla změnami ve způsobu financování vozového parku. Tyto změny byly převážně ovlivněny ekonomickou situací a legislativními změnami. Před rokem 2008 byl celý vozový park financován prostřednictvím finančního leasingu. Do konce roku 2007 byla jednou z podmínek daňové uznatelnosti leasingového nájemného délka trvání leasingové smlouvy 36 měsíců (Česko, 1992). Od roku 2008 dochází ke změně trvání leasingových smluv u finančního leasingu z původních 36 měsíců na 60 měsíců (Česko, 1992). To byl jeden z hlavních důvodů, proč byla strategie této firmy ve financování vozového parku změněna. Po úpravě doby odepisování přestala společnost financovat svůj vozový park pomocí finančního leasingu, ale v průběhu několika let přešla na financování prostřednictvím operativního leasingu. Od roku 2014 je převážná část vozidel financována operativním leasingem. Pouze ve výjimečných případech je některé vozidlo pořízeno na nebankovní úvěr u leasingové společnosti. Společnost financuje nebankovním úvěrem pouze návěsy, které chce mít ve svém majetku a plánuje tento majetek používat delší dobu. Toto financování na úvěr je v celkovém počtu vozidel zanedbatelné.

Společnosti nevyhovuje u finančního leasingu delší doba morálního opotřebení, protože od začátku své působnosti klade velký důraz na ekologii, a proto nakupuje pouze nová vozidla, která splňují nejprísnejší ekologické požadavky. V případě, že podnik by financoval svůj vozový park i na dále finančním leasingem, mohl by tyto vozidla obměňovat až za pět let od pořízení. Vozidla by byla už zastaralá a nesplňovala by dané ekologické požadavky novějších vozidel. Stáří vozidel by se projevilo i ve vyšších nákladech na opravy.

Situace k nákupu vozidel po době ekonomické recese nebyla nijak příznivá, protože výrobní podniky neexpandovaly a byl velký útlum výroby. Stav na dopravním trhu je závislý na výkonech výrobních podniků. Dalším rozhodovacím kritériem pro volbu operativního leasingu byla neznalost nových značek vozidel. Společnost neměla žádné zkušenosti ohledně provozních nákladů na tyto vozidla např. na opravy, výměna pneumatik, průměrná spotřeba atd. Společnost CROSS SPEED, s. r.o. disponovala vozy různých značek do roku 2014.

I když společnost klade velký důraz na ekologii, je jediným měřítkem při rozhodování o způsobu financování při koupi vozidel jeho pořizovací cena a následně výše měsíční splátky.

Většina prodejců vozidel nabízí při prodeji využít určitou leasingovou společnost, u které mají sjednané výhodnější podmínky pro financování. Na využití této leasingové společnosti prodejci netrvají a každý podnik si může zvolit jinou leasingovou společnost. Daná společnost většinou využila služeb financování od prodejců a financovala vozový park prostřednictvím nabízených leasingových společností.

Společnost CROSS SPEED, s.r.o. financovala svůj vozový park pomocí těchto leasingových společností:

- SG Equipment Finance Czech Republic, s r. o.,
- ING Lease (C. R), s r. o.,
- S Autoleasing, a. s.,
- VB Leasing CZ, spol. s r. o.,
- VFS Financial Services, Czech Republic, s r. o.,
- Mercedes-Benz Financial Services Česká republika, s r. o.

Od roku 2015 se společnost orientovala pouze na jednu značku vozidel, a to na Mercedes-Benz. Na základě tohoto rozhodnutí měla veškeré platné leasingové smlouvy u jedné leasingové společnosti a to Mercedes-Benz Financial Services Česká republika, s. r. o.

V roce 2016 si firma pronajala několik vozů značky MAN. Na tyto vozidla podepsala leasingovou smlouvu o operativním leasingu u leasingové společnosti SG Equipment Finance Czech Republic, s. r. o.

Z analýzy vývoje a současného stavu je možné odvodit, že společnost nevyužívá žádnou jednoznačnou danou sadu kritérií, na základě kterých by posuzovala volbu způsobu financování. Rozhodnutí jsou činěna s přihlédnutím k aktuálním podmínkám na trhu služeb a také s přihlédnutím k aktuálním možnostem společnosti. Rozhodovací mechanismy nejsou nijak specifikovány a nejsou používány nástroje, které by rozhodovací proces mohly sjednotit nebo usnadnit jeho řízení.

2.4 Finanční analýza jako podklad pro volbu vhodného způsobu financování

Zakoupení tahače a návěsu nebo-li celé soupravy je velice nákladnou záležitostí, a proto by měl každý podnik zhodnotit nejdříve svoji finanční situaci. Analýza údajů z účetních výkazů umožňuje vytvářet představu o ekonomickém zdraví podniku. Zhodnocení finančního zdraví podniku se provádí na základě rozvahy, výkazu zisku a ztrát a přehledu o peněžních tocích (Živělová, 2008). Informace slouží k budoucímu rozhodování o dalším

vývoji podniku. Výsledky zajímají nejen samotné vlastníky, ale také další subjekty, jako jsou např. věřitelé, zaměstnanci, konkurence atd.

Podnik většinou nemá dostatek vlastních finančních prostředků k zakoupení potřebného vozového parku a to je hlavním důvodem, proč se vedení společnosti rozhodlo financovat požadovaný majetek prostřednictvím cizích zdrojů.

Společnost CROSS SPEED, s.r.o. má v pronájmu vozový park prostřednictvím operativního leasingu (jak bylo už uvedeno dříve). Nájemce přímo neuvádí informace o leasingu v rozvaze podniku, protože nevlastní daný předmět leasingu. Předmět leasingu eviduje podnik pouze na svém podrozvahovém účtu. Tato skutečnost přispívá ke zkreslení finančních ukazatelů a roční výsledky hospodaření podniku nepodávají reálný obraz o dané společnosti. Kromě toho, závazky z leasingu se přímo neodrážejí na straně pasiv a společnosti nic nebrání v dalším půjčování si cizích prostředků (Benda, 2006). Po skončení finančního leasingu se předmět eviduje v rozvaze na straně aktiv.

V případě pořízení daného předmětu na úvěr nebo v hotovosti se zvyšuje hodnota aktiv, což negativně působí na hodnocení výkonnosti podniku, protože rostoucí hodnota aktiv snižuje rentabilitu při zajištění stejného zisku (Valouch, 2012). Na základě vyšší hodnoty aktiv je potřeba větší množství kapitálu, který kryje aktiva. Pokud podnik nedisponuje vlastním kapitálem ke krytí rostoucích aktiv, musí získat cizí kapitál od finančních společností.

Při prvním pohledu na hodnocení finančního zdraví podniku, hodnotí poskytovatelé cizího kapitálu nejdříve výsledek hospodaření za účetní období, který získají z výkazu zisku a ztrát (viz tabulka 1), údaje jsou čerpány z přílohy B.

Tabulka 1 Výsledek hospodaření v jednotlivých letech

Roky	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Výsledek hospodaření za účetní období v tisících Kč	8 809	401	-9 083	10 822	8 712	13 517	9 641

Zdroj: CROSS SPEED (2010-2016), upraveno autorem

Z dlouhodobého hlediska společnost CROSS SPEED, s.r.o. vytváří kladný hospodářský výsledek v každém účetním období kromě roku 2012. Vedení společnosti uvádí, že minusový hospodářský výsledek byl způsoben nárůstem nákladů na pohonné hmoty a výkonové zpoplatnění v tomto roce, na které nedokázala rychle zareagovat navýšením ceny

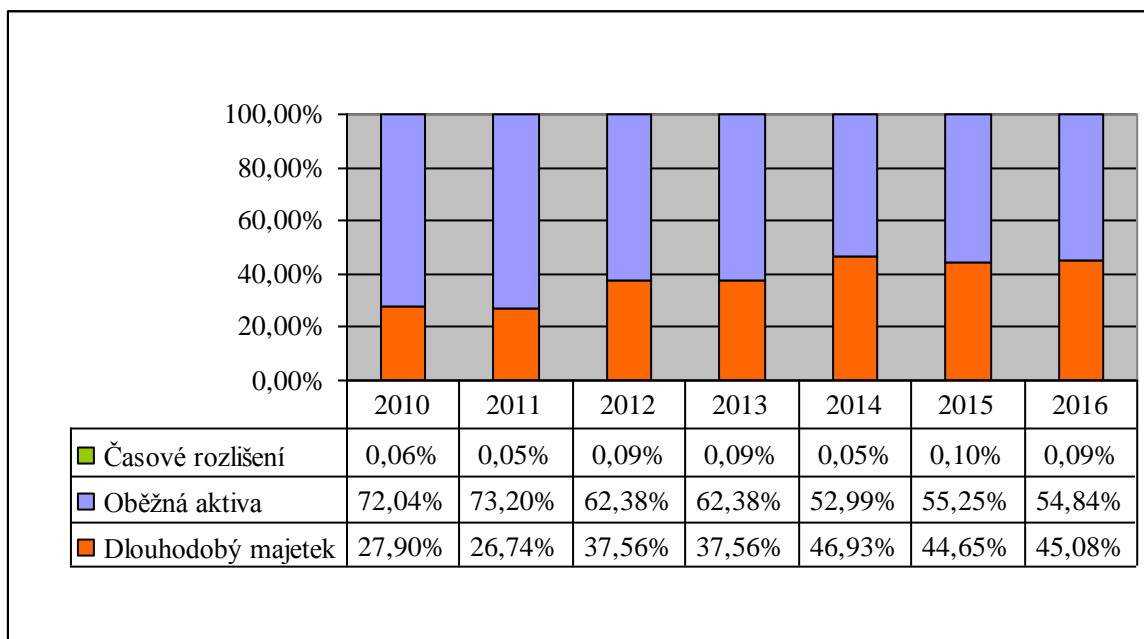
za dopravu zboží. V roce 2012 dochází také ke snížení počtu vozidel, protože společnost nemá dostatek kvalitních řidičů, což je také jedna z příčin dosažení z negativního výsledku.

Vlivem záporného hospodářského výsledku v roce 2012 se společnost rozhodla v roce 2013 pro dlouhodobý bankovní úvěr ve výši 40 mil. korun pro zachování chodu společnosti. Do tohoto okamžiku společnost nevyužívala dlouhodobý bankovní úvěr. Tento dlouhodobý úvěr poskytla finanční společnost Sberbank CZ, a. s. a společnost CROSS SPEED, s.r.o. ho využívá podle potřeby. Od roku 2015 společnost nevyužívá celou částku, a proto snížila hodnotu tohoto úvěru na 30 mil. korun. V roce 2016 společnost vlivem snížení výkonové spotřeby plánovaně snížila tento úvěr o šest milionů korun.

2.4.1 Posouzení finanční stability společnosti na základě údajů z rozvahy

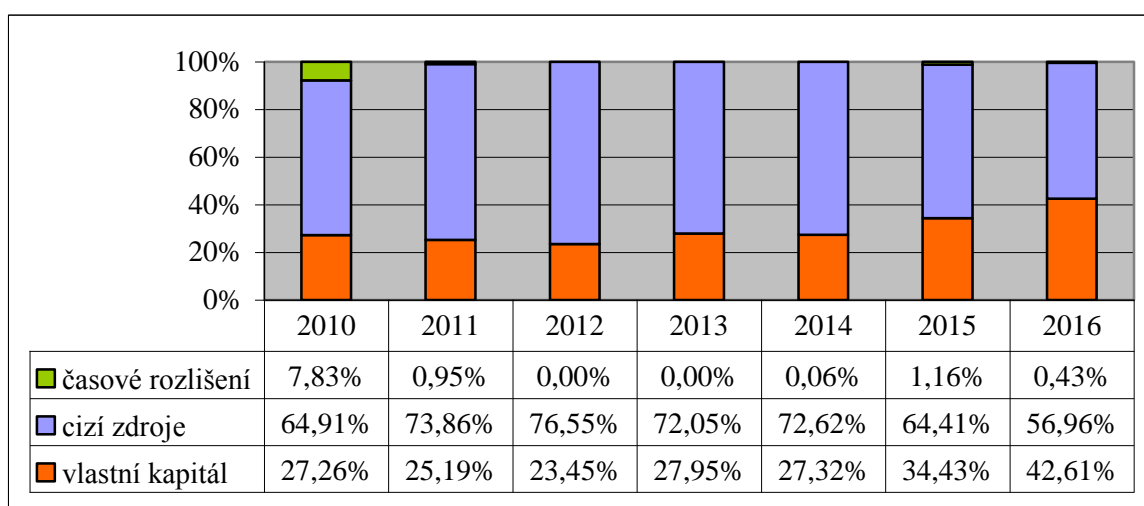
Finanční situace v tomto pododdílu posouzena na základě údajů z rozvahy v období od roku 2010 až do roku 2016, jak je uvedeno v příloze A, která je nedílnou součástí roční uzávěrky každého podniku. Rozvaha slouží ke zjištění jaké druhy majetku a v jakém složení vlastní podnik nebo v jakém poměru je vlastní a cizí kapitál. Dělí se na aktiva a pasiva. Aktiva představují majetek podniku a pasiva zdroje krytí majetku (Živělová, 2008).

Procentní strukturu celkových aktiv společnosti CROSS SPEED, s.r.o. vyjadřuje obrázek 5. Největší podíl celkových aktiv tvoří oběžná aktiva. V roce 2010 a 2011 byl tento podíl přibližně stejný, okolo 73 %. Další roky se podíl snižuje a stoupá podíl dlouhodobého majetku na struktuře celkových aktiv a to znamená, že společnost nerealizuje pouze obnovovací investice, ale investuje také do pořízení nového majetku. Časové rozlišení je zanedbatelné, protože se pohybuje okolo nula procent.



Obrázek 5 Procentní vyjádření struktury celkových aktiv (CROSS SPEED, 2010-2016, upraveno autorem)

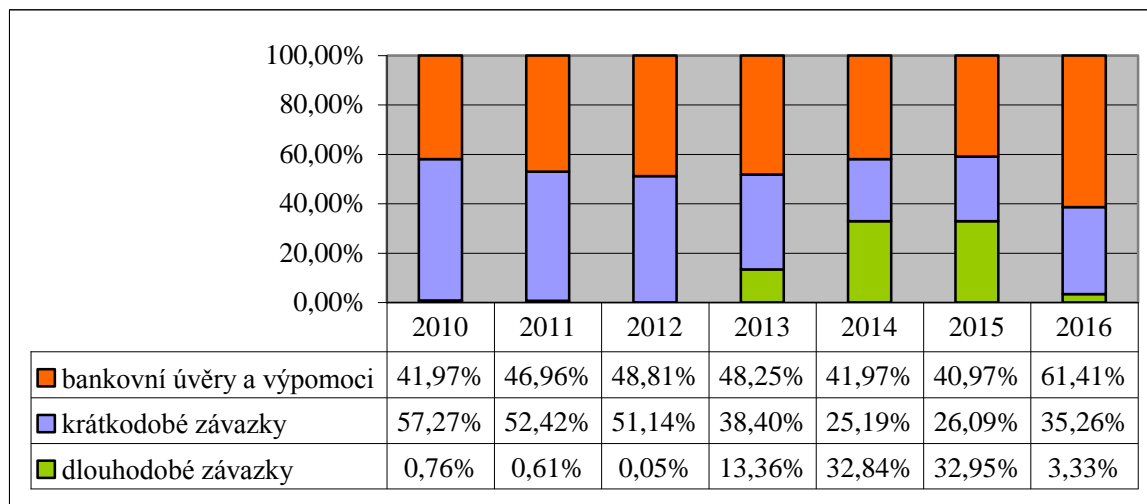
Při hodnocení finanční situace dané společnosti, je potřeba se zaměřit také na financování majetku. Struktura pasiv je tvořena převážně cizími zdroji. Cizí zdroje se pohybují okolo cca 70 % ve sledovaném období. V roce 2015 došlo k mírnému snížení cizích zdrojů a navýšení vlastního kapitálu (společnost snížila výši dlouhodobého bankovního úvěru). Pro přehlednost je podíl vlastního kapitálu a cizích zdrojů zobrazen obrázkem 6.



Obrázek 6 Procentní vyjádření struktury celkových pasiv (CROSS SPEED, 2010-2016, upraveno autorem)

Z následujícího obrázku 7 lze vypožorovat klesající tendenci krátkodobých závazků na struktuře cizích zdrojů od roku 2013. Důvodem je snížení závazků z obchodních vztahů

a závazků k zaměstnancům. Naopak se zvýšily dlouhodobé závazky, příčinou byly závazky z obchodních vztahů v roce 2014 a v roce 2015 také, ale i odložený daňový závazek. Společnost CROSS SPEED, s.r.o. měla v roce 2012 a 2013 největší hodnotu bankovních úvěrů a výpomoci ve sledovaném období, což bylo zapříčiněno negativním výsledkem v roce 2012.



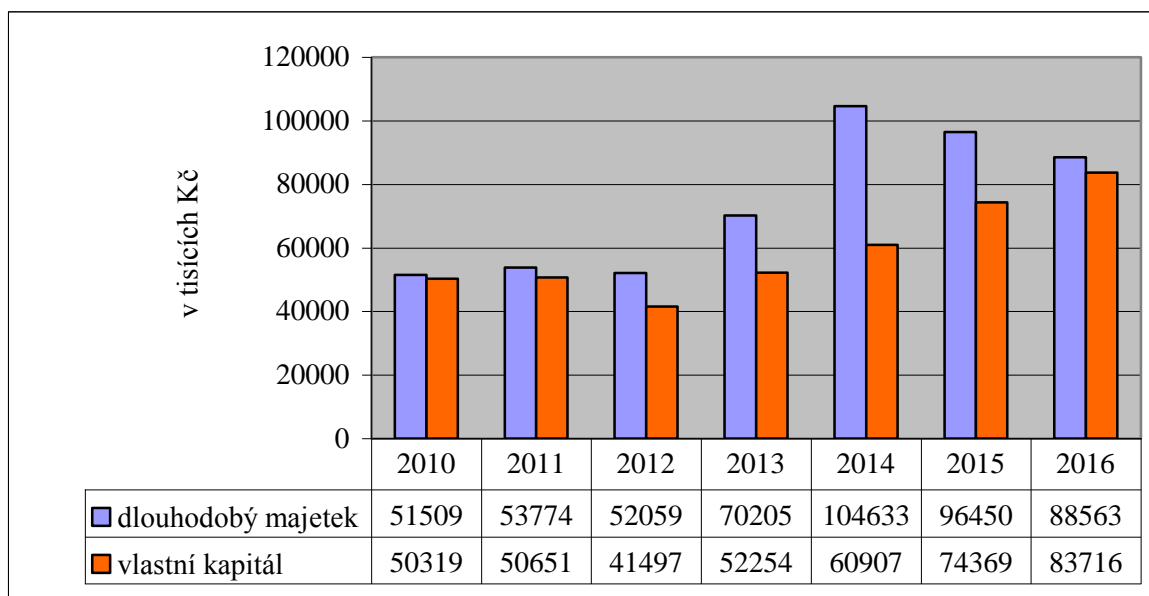
Obrázek 7 Jednotlivé složky cizích zdrojů (CROSS SPEED, 2010-2016, upraveno autorem)

V následující části práce bude provedeno hodnocení společnosti CROSS SPEED s r. o. pomocí tří bilančních pravidel bilančních pravidel.

Na obrázku 6 je patrné porušení prvního bilančního pravidla – pravidlo vyrovnání rizika, které uvádí, že vlastních zdrojů by mělo být více než cizích (Scholleová, 2012), což u této společnosti není ani zdaleka dodrženo. Je však důležité uvést, že zvyšování vlastního kapitálu nemusí být nutně pozitivní, protože cizí kapitál je často levnější než vlastní (Wöhe, 1995).

Druhé bilanční pravidlo (Pari pravidlo) říká, že dlouhodobý majetek by měl být financován především vlastním kapitálem, ale zároveň by se měl na jeho financování použít i dlouhodobý cizí kapitál. Z čehož vyplývá, že vlastního kapitálu by mělo být v podniku méně než dlouhodobého majetku, v krajním případě by se dané položky měly rovnat (Scholleová, 2012).

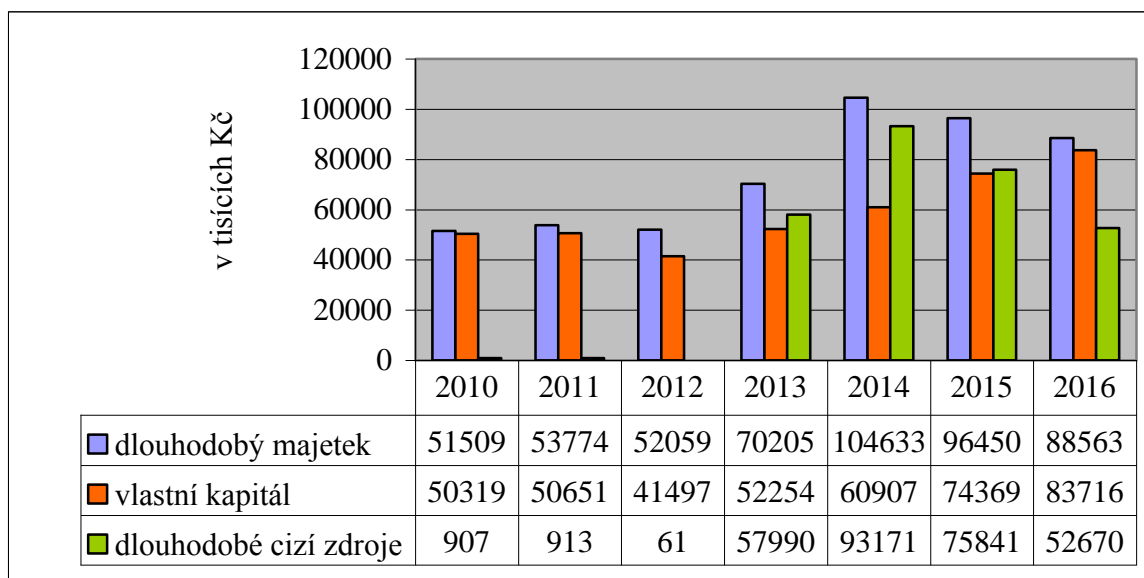
Z příloženého obrázku 8 je možno posoudit využití vlastního kapitálu ke krytí dlouhodobého majetku. Společnost při svém financování používá i cizí zdroje, protože vlastní kapitál nepokryje hodnotu dlouhodobého majetku. Nejnižší krytí dlouhodobého majetku vlastním kapitálem bylo v roce 2014.



Obrázek 8 Vývoj financování dlouhodobého majetku vlastním kapitálem (CROSS SPEED, 2010-2016, upraveno autorem)

Třetí bilanční pravidlo (zlaté bilanční pravidlo) vychází z toho, že podnik by měl financovat dlouhodobý majetek prostřednictvím dlouhodobých zdrojů (vlastního kapitálu nebo dlouhodobých cizích zdrojů), přičemž ideální je vyrovnání těchto položek (Scholleová, 2012).

Na obrázku 9 lze porovnat krytí dlouhodobého majetku vlastním kapitálem a dlouhodobými cizími zdroji. V období 2010 – 2013 byl dlouhodobý majetek kryt převážně vlastním kapitálem. Společnost neměla žádný dlouhodobý bankovní úvěr, jen dlouhodobé závazky. Od roku 2013 využívá společnost ke krytí vlastní kapitál, tak i dlouhodobé cizí zdroje. V roce 2014 dokonce dlouhodobých cizích zdrojů bylo použito více než vlastního kapitálu a v roce 2015 je poměr zhruba stejný. Je zřejmé, že společnost CROSS SPEED, s.r.o. ve sledovaném období tzv. zlaté bilanční pravidlo splňuje.



Obrázek 9 Vývoj financování dlouhodobého majetku dlouhodobým kapitálem (CROSS SPEED, 2010-2016, upraveno autorem)

V první kapitole této diplomové práce je uvedeno pravidlo vertikální kapitálové struktury podle Wöheho (1995) které říká, že poměr cizího kapitálu by měl být v podniku v poměru 1:1 k vlastnímu kapitálu. Z výše uvedeného je patrné, že výsledky společnosti neodpovídají zmíněnému pravidlu a preferuje cizí zdroje nad vlastním kapitálem. Nyní bude zhodnoceno, jaká část celkových aktiv je financována vlastním a cizím kapitálem. Dále je v tabulce 2 uvedeno, kolikrát v určitém roce přesahují cizí zdroje nad vlastním kapitálem podle vzorce číslo 9:

$$\text{Ukazatel podílu vlastního kapitálu} = \frac{\text{cizí.zdroje}}{\text{vlastní.kapitál}} [-] \quad (9)$$

Legenda:

cizí kapitál [%]

vlastní kapitál [%].

Tabulka 2 Posouzení krytí aktiv vlastním a cizím kapitálem ve společnosti

ukazatele struktury zdrojů	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
vlastní kapitál/aktiva	27,26%	25,19%	23,45%	27,95%	27,32%	35,43%	42,61%
cizí zdroje/aktiva	64,91%	73,86%	76,55%	72,05%	72,62%	64,41%	56,96%
cizí zdroje/vlastní kapitál	2,38	2,93	3,26	2,57	2,66	1,87	1,34

Zdroj: CROSS SPEED (2010-2016), upraveno autorem

Ve sledovaném období společnost využívá převážně cizí zdroje, poměr cizích zdrojů a aktiv se pohybuje kolem 70 %. V roce 2012 dosahoval tento poměr krytí dokonce 76,55 %, což bylo způsobeno nepříznivou ekonomickou situací, jak bylo uvedeno už dříve. Čím je vyšší ukazatel, tím nižší se zdá být finanční stabilita. Ze získaných údajů je zřejmé, že společnost má v daném období vyšší míru zadlužení, i když se poměr v roce 2015 značně snížil a dále se snižuje i v dalším roce 2016. I přes využívání převážně cizích zdrojů, generuje kladný hospodářský výsledek, což je známka, že společnost je schopna dostát svým závazkům.

2.5 Shrnutí analytické části

Společnost prodělala v minulosti významné změny spojené se způsobem financování vozového parku. Na začátku své působnosti financovala vozový park prostřednictvím finančního leasingu a později začala financovat pomocí operativního leasingu. Společnost vykazuje většinou kladný hospodářský výsledek, i když využívá k financování svého vozového parku převážně cizí zdroje. Od roku 2013 využívá k financování své provozní činnosti dlouhodobý bankovní úvěr ve výši 40 mil. korun. Tuto výši v roce 2015 společnost snížila na 30 mil. korun a v roce 2016 na částku 24 mil. korun.

Odvětví silniční nákladní dopravy je obecně charakteristické vysokými kapitálovými náklady (především investicemi do vozového parku a jeho pravidelnou obměnou). Přístup k cizím zdrojům je pro dopravní společnost důležitý, proto musí dosahovat pozitivního hospodářského výsledku neustálým snižováním nákladů, zvyšováním interní efektivity (obchodní aktivity, využití vozového parku, optimální plánování tras aj.). Čím lepší výsledky společnost vykazuje, tím je větší ochota finančních společností poskytovat finanční prostředky. Při vykazování záporného hospodářského výsledku jsou finanční společnosti ochotny méně půjčovat své vlastní zdroje a společnost ztrácí možnost na další rozvoj, protože nemá k dispozici cizí finanční prostředky.

Z tohoto pohledu je třeba nahlížet na hospodaření společnosti podnikající v této oblasti, kde je podíl cizího kapitálu vyšší než u jiných podniků. Důležitá je hlavně schopnost podniku splácet své závazky.

V rámci analytické části byla věnována také pozornost využití metod manažerského rozhodování ve zkoumané oblasti. Z provedené analýzy je možné odvodit, že společnost nevyužívá specifické metody manažerského rozhodování a svá rozhodnutí neopírá o žádnou jednoznačně danou sadu kritérií, na základě kterých by posuzovala volbu způsobu financování. Rozhodnutí jsou činěna s přihlédnutím k aktuálním podmínkám na trhu služeb

a také s přihlédnutím k aktuálním možnostem společnosti. Společnost nemá zpracovaný žádný interní předpis zaměřený na rozhodování o způsobu financování. O způsobu financování rozhoduje ve většině případů na základě pořizovací ceny vozidla majitel společnosti.

3 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

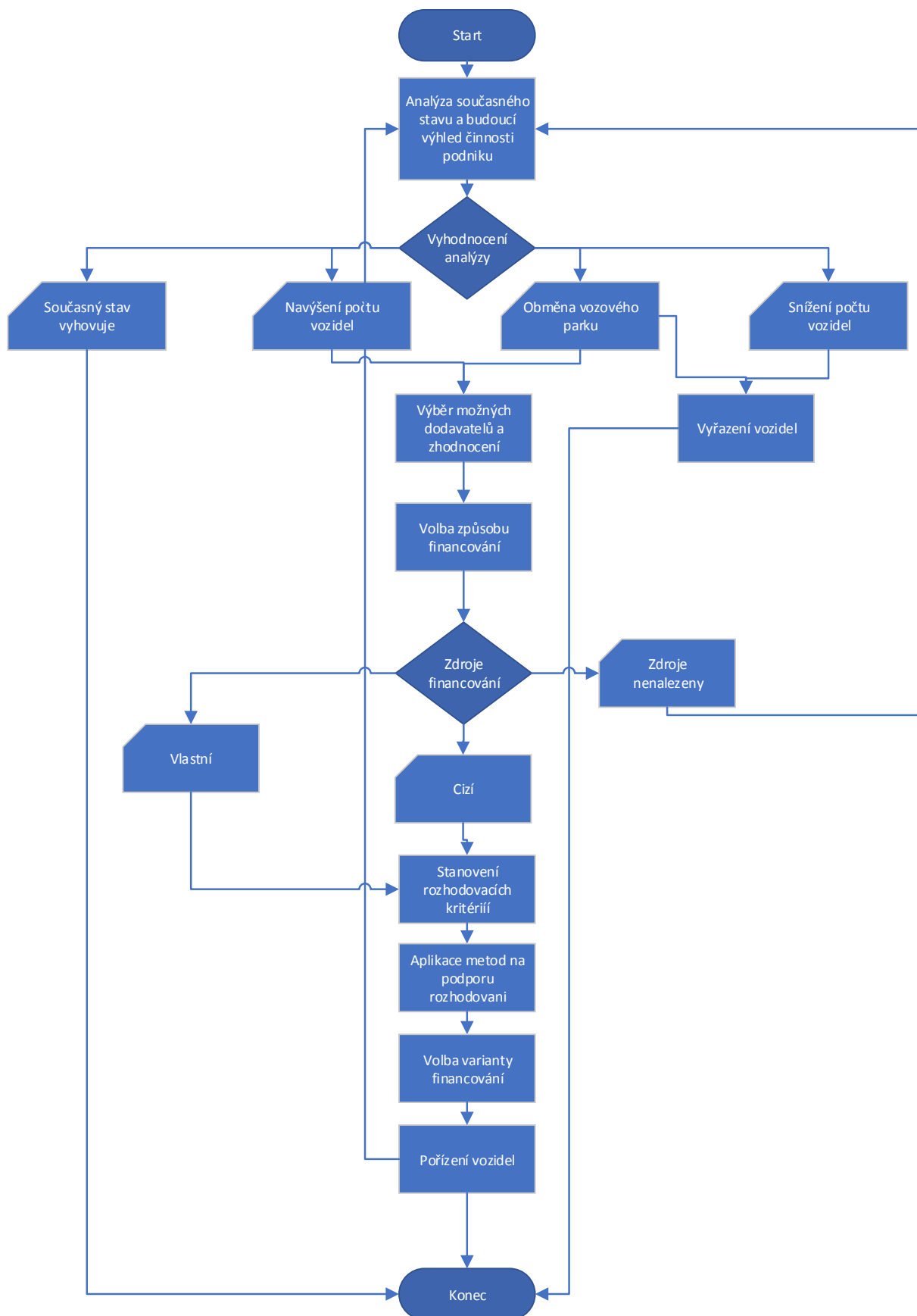
Před koupí vozidla si podnik stanoví priority pro další období, protože toto rozhodnutí ovlivní strategii podniku z dlouhodobého hlediska. Neměla by být pro něj důležitá pouze pořizovací cena, ale i další kritéria. Přetrvával mylný názor, že ta nejlepší investice je za tu nejnižší cenu, ale postupně se začíná prosazovat aplikace principu“ Value for money“ (Lewis, 2007). Podnik nemá posuzovat investici jen na základě ceny, ale hodnotit i všechna ekonomická i neekonomická kritéria dané investice.

Na základě předchozí analýzy a teoretických poznatků je v této kapitole navržena metodika pro volbu vhodného způsobu financování a součástí je i návrh několika důležitých kritérií, která značně mohou ovlivnit volbu. Současně bude navržena i vhodná metoda pro hodnocení variant dle navržených kritérií. Výběr kritérií je volen tak, aby se dal použít pro všechny druhy financování vozového parku. Úkolem je seřadit rozhodovací možnosti k výběru optimální varianty financování.

Různé způsoby financování nesou s sebou svá rizika, ale i výhody. Jelikož společnost CROSS SPEED, s.r.o. financuje svůj vozový park výhradně prostřednictvím operativního leasingu a rozhodujícím kritériem pro zvolený způsob financování je pořizovací cena vozidla, může tento návrh sloužit k budoucímu zamyšlení, zda je volena vhodná varianta financování nebo nevhodná.

3.1 Návrh metodiky pro volbu způsobu financování

Společnost CROSS SPEED, s.r.o. nemá v současné době zpracovanou žádnou metodiku pro volbu vhodného způsobu financování, a proto nyní bude navržen možný postup. O způsobu financování rozhoduje v této společnosti majitel. Jak bylo už uvedeno dříve, rozhoduje se na základě pořizovací ceny vozového parku a vlastních zkušeností. Špatné rozhodnutí může být příčinou podnikatelského neúspěchu. Na obrázku 10 je uveden metodický postup, podle kterého se může řídit nejen společnost CROSS SPEED, s.r.o., ale i každý dopravní podnik, který se rozhoduje jaký způsob financování si zvolit.



Obrázek 10 Metodika pro volbu vhodného způsobu financování (autor, 2018)

3.2 Analýza současného stavu a budoucí výhled činnosti podniku

Jedním z nejdůležitějších rozhodnutí v podniku je rozhodování o investicích. Na investice bývá vynakládáno velké množství finančních prostředků, od nichž si podnik slibuje, že se za určité období navrátí (Svozilová, 2016). Dopravní podnik by měl minimálně jednou za rok analyzovat současný stav vozového parku a řešit rozhodování na strategické úrovni řízení podniku ohledně výhledu činnosti podniku na další období. Podkladem pro rozhodování může být strategická situační analýza (Srpková et al., 2011). Musí si položit otázku, jestli je potřeba obměnit staré vozy za nové, nebo jestli je potřeba navýšit vozový park a nebo zdali je současný stav vyhovující. Může nastat situace, že se podnik rozhodne z nějakého důvodu (např. ztráta klíčového zákazníka) snížit počet vozidel.

Každý podnik může mít jiný důvod k nákupu vozového parku. Jedním z důvodů je zjištění, že podnik má nedostatečnou kapacitu vozového parku pro vykonávání své podnikatelské činnosti. Nákup vozidla nebo většího množství vozidel je podmíněno zvýšenou poptávkou po přepravě zboží a uspokojení zákazníka.

Druhým důvodem může být pouze obměna vozového parku, protože dlouhodobý majetek tvořící vozový park fyzicky nebo případně morálně zastarává (Martinovičová, Konečný a Vavřina, 2014). Podnik potřebuje pro svoji činnost bezporuchový vozový park, aby mohl čelit změnám na dopravním trhu (Helmíř, 2018). Výměna vozidel je nezbytná a často finančně náročná, proto takové rozhodnutí by mělo být děláno racionálně na základě analýzy.

3.3 Výběr možných dodavatelů a zhodnocení

Po zhodnocení současného stavu a budoucího výhledu se zaměřením na určení potřebného počtu vozidel nastává fáze výběrového řízení, kdy podnik si stanoví hodnotící a limitní kritéria pro nové vozy. Dílčími hodnotícími kritériem mohou být zejména cena, kvalita, technická úroveň poptávaného vozidla (Parsakhoo a Hosseini, 2009), záruční a pozáruční servis, vliv na životní prostředí, estetické a funkční vlastnosti, aj. Limitní kritéria mohou vyjadřovat požadavky plynoucí z platných pramenů práva, tzn. hmotnost, rozměry, technické parametry atd. Tato kritéria nebudou dále specifikována, protože práce není zaměřena na výběr vozu jako takového, ale na výběr vhodného způsobu financování.

Tyto požadavky předá vhodným dodavatelům a čeká na jejich nabídky. Tyto nabídky posléze vyhodnotí. Nejdříve se vyřadí z nabídky varianty vozidel, které nevyhovují stanoveným kritériím a potom se vyhodnotí nabídky, které se nejvíce přiblíží stanoveným podmínkám a z nich se zvolí dané vozidlo.

Může nastat situace, že daným kritériím neodpovídá žádná nabídka a je nutno provést revalidaci kritérií na daná vozidla a tato vozidla znovu popsat u dodavatelů s novými kritérii.

3.4 Volba způsobu financování

Před každým důležitým rozhodnutím ohledně financování, podnik by měl zvážit své zdroje. Udělat si analýzu svých zdrojů a vyhodnotit, jestli je lepší použít na danou investici vlastní nebo cizí finanční prostředky (Synek a kol., 2011). Vlastní kapitál je vhodné použít, jestli je v podniku v dostatečném množství nebo zvolená investice bude mít dostatečnou očekávanou výnosnost, aby pokryla náklady na tento druh financování. Většinou uvedené podmínky nejsou současně splněny a podnik se rozhodne pro financování prostřednictvím cizího kapitálu nebo alespoň k financování kombinovanému, např. použije část vlastního kapitálu a zbývající část bude financovat prostřednictvím úvěru (Scholleová, 2012).

Nákup vozového parku je vždy nákladnou investicí. O významnou investici se jedná i při koupi třeba jednoho vozu a tato investice se znásobuje s počtem požadovaných vozidel.

Na první pohled se může zdát, že použití vlastního kapitálu je levnější a výhodnější variantou, ale po důkladném rozboru může být závěr odlišný. V odborné literatuře je zmiňováno, že vlastní kapitál je dražší a rizikovější než cizí (Charvát, 2006). Pomocí cizího financování podnik může dosáhnout vyšší rentability vlastního kapitálu. Cizí zdroj je levnější zásluhou fungování daňového štítu. Náklady na cizí kapitál představují především úroky, které jsou daňově uznatelným nákladem (Wöhe, 1995).

Se zvyšující se zadlužeností podniku vzrůstá i rizikovost. S uvažováním, jaký kapitál si zvolit pro financování investice souvisí i akceptování velikosti přijatelného rizika, tzn. jakou výši ztráty je podnik ochoten přijmout a jaký postoj k riziku zaujme. Podle Fotra (2014) se nabízejí tři postoje k riziku v oblasti investičního rozhodování

- s averzí k riziku – podnik se snaží vyhnout volbě značně rizikových projektů a hledá málo rizikové investice,
- se sklonem k riziku – podnik vyhledává značně rizikové projekty (naděje vysokých zisků) a preferuje je před málo rizikovou investicí,
- s neutrálním postojem k riziku – averze a sklon k riziku jsou v rovnováze.

Určitý postoj může značně ovlivnit rozhodnutí, závisí převážně na osobní charakteristice rozhodovatele, dřívější zkušenosti a systému řízení podniku.

Většina dopravních podniků nemá vlastní dostatečné finanční prostředky k nákupu vozového parku, a proto zvažuje vhodnou alternativu, jak tuto investici bude financovat

(Žihák, 2015). Je velmi důležité, aby byl vybrán správný druh financování, protože toto rozhodnutí může ovlivnit stabilitu podniku z dlouhodobého hlediska.

Získání úvěru na financování vozového parku není jednoduché vzhledem k současné situaci na dopravním trhu. Finanční společnosti chtějí většinou zástavní právo na nějaký dlouhodobý majetek podniku. Společnosti, které půjčují svůj kapitál, si prověřují bonitu podniku, kterému chtějí poskytnout prostředky, a proto vyřízení úvěru trvá déle než např. vyřízení leasingu, což je pro podnik negativní (Valouch, 2012). Z těchto hlavních důvodů společnost CROSS SPEED, s.r.o. nevyužívá financování vozového parku prostřednictvím úvěru.

Při volbě druhu leasingu, vyvstává otázka, jaký druh si zvolit, aby bylo dané rozhodnutí pro podnik v dané situaci optimální. Hlavním kritériem společnosti CROSS SPEED, s.r.o. pro volbu operativního leasingu byla platná právní úprava, především zákonu o daních z příjmu č. 586/1992 Sb., která určuje minimální délku trvání finančního leasingu (Česko, 1992) a to v délce 60-ti měsíců. Pro dopravní společnost je doba 5- ti let dlouhé období.

Při zjišťování, jestli jsou jednotlivé zdroje pro společnost dostupné, může existovat možnost, že určité zdroje nejsou pro konkrétní společnost dosažitelné. Finanční společnosti odmítají další poskytování finančních prostředků, protože společnost je už financována velkým množstvím cizího kapitálu. Proto může následovat vyloučení jednoho druhu financování, tím pádem dojde k vyloučení nepřijatelné varianty a volí se vhodný zdroj z dostupných možností. Nebo finanční společnosti nepřistoupí na žádný druh financování prostřednictvím cizího kapitálu a dopravní společnost musí znovu posoudit analýzu současného stavu a budoucí činnosti.

3.5 Stanovení rozhodovacích kritérií

Před stanovením vhodné rozhodovací metody si společnost určí kritéria. Podle Fotra (2006) formulace a výběr kritérií může značně ovlivnit hodnocení variant, a proto je potřeba jim věnovat značnou pozornost. Při vytváření parametrů záleží vždy na důkladném poznání daného problému. Opomenutí některého kritéria nebo nepřesná formulace mohou zapříčinit, že nebude vybrána potenciálně nejlepší varianta. Při rozhodování o způsobu financování vozového parku by se podnik neměl zaměřit pouze na cenu vozidla, ale i na další významné faktory, které mohou ovlivnit jeho rozhodnutí. Jedná se převážně o různé slevy a snížené sazby v průběhu využívání vozidla na základě stáří vozidla atd.

Rozsáhlá diskuze proběhla s majitelem společnosti o výběru vhodných rozhodovacích kritérií pro určení správného druhu financování, protože společnost se orientuje pouze na operační leasing, z důvodu proměnlivosti výrobního odvětví, na kterém je dopravní trh závislý. Výsledkem diskuze je dvanáct kritérií, které přímo nebo nepřímo mohou ovlivnit volbu druhu financování.

3.5.1 Zvolená rozhodovací kritéria

Uvedená kritéria nemusí být vždy volena v plném rozsahu a mohou být v případě potřeby uživatele metodiky rozšířena o další účelná kritéria.

Silniční daň - sazby silniční daně jsou jedním z významných důvodů při zvažování druhu financování, protože podnik se rozhoduje, jak dlouho bude dané vozidlo využívat. Podnik může ušetřit nemalé finanční prostředky při využití slev na silniční dani.

Podnik, provozující vozový park si může snížit sazbu daně po dobu 108 měsíců počínaje kalendářním měsícem od první registrace vozidla a to (Česko, 1993):

- o 48 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců,
- o 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců,
- o 25 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců.

Snížení silniční daně lze uplatnit i u vozidel dovezených ze zahraničí (rozhodující je datum první registrace v zahraničí). U vozidel registrovaných poprvé v České republice nebo v zahraničí do 31. prosince 1989 se sazba daně zvyšuje o 25% (Česko, 1993)

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok, respektive doba od počátku kalendářního měsíce, v němž se splnily skutečnosti pro platbu silniční daně podle zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Základem daně je (Česko, 1993):

- zdvihový objem motoru v cm^3 u osobních automobilů s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon,
- součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů,
- největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel.

Rozdíl placení silniční daně je u finančního a operačního leasingu. V případě finančního leasingu je povinen nájemce odvádět silniční daň, i když jsou vozidla evidována v majetku poskytovatele. U operativního leasingu je poplatníkem leasingová společnost, která si zaplacenou silniční daň promítne do výše nájemného. Je zde výhoda v chybějící administrativní zátěži spojené se silniční dani.

Doba ukončení financování - nesouvisí přímo s volbou druhu financování, ale je velmi důležité si tento časový okamžik dobře naplánovat, protože během roku se objevují nevýnosné měsíce a naopak velmi výnosné měsíce.

Pro podnik by bylo nevýhodné, kdyby ukončení financování připadlo po období, kdy je útlum na dopravním trhu. Podnik by vynakládal peněžní prostředky na splátky v tomto období a v době, kdy vozidlo přináší finanční prostředky, by jej např. prodal nebo vrátil leasingové společnosti. Při koupi za hotové finanční prostředky je toto kritérium nepodstatné, při finančním leasingu nutno dodržet minimální délku leasingu dle §21d zákona 586/ 1992 Sb. - zákon České národní rady o daních z příjmů (Česko, 1992) a při financování pomocí úvěru záleží na podniku, jaké smluvní podmínky si dohodne s poskytovatelem úvěru.

Počet najetých kilometrů - při rozhodování o financování musí podnik zvažovat počet km ujetých za dobu užívání vozidla. Podle podmínek poskytovatelů finančních služeb je u operativního leasing většinou stanovený limit počtu ujetých km a při překročení tohoto limitu je nájemce povinen zaplatit pronajímateli smluvní pokutu stanovenou ve smlouvě, jak je uvedeno v příloze C. Limit se sjednává při uzavírání smlouvy a má vliv na výši splátek. U financování pomocí finančního leasingu, úvěru nebo při hotovostní platbě tento aspekt podniky nemusejí zvažovat.

Velikost vozového parku - podnik během své činnosti může změnit velikost svého vozového parku, ale záleží na druhu financování vozového parku. Po ukončení finančního leasingu nebo úvěru, případně jsou-li vozidla nakoupena za hotové finanční prostředky, může podnik tyto vozidla prodat a získat peněžní prostředky na financování případné části pořizovací ceny u nových vozidel nebo na akontaci. Jinou možností je v pronájem několika vozů každý rok na operativní leasing a po skončení tohoto druhu financování je podnik vrátí leasingové společnosti a pronajme si stejný počet vozidel nebo jen část. Tato dvě řešení je možno různě kombinovat, záleží na strategii podniku. Nákup nebo pronájem vozidel se dá provádět i podle současné situace podniku a postavení na dopravním trhu.

Vlastnictví vozidla - při zvažování způsobu financování vozového parku, by měl podnik reflektovat i vlastnictví vozidla v průběhu trvání financování. Pokud vozový park je pronajímán prostřednictvím leasingu, patří vozidla uvedená ve smlouvě během splácení až do doby kompletního zaplacení pronajímateli (tzn. leasingové společnosti). Při rozhodnutí financovat vozový park pomocí úvěru nebo hotovostní platbou, vlastníkem se při podpisu smlouvy stává daný podnik.

Toto kritérium se může zdát nepodstatné, ale důležitost se ukáže v době, kdy podnik chce udělat na vozidle nějaké dodatečné úpravy, např. technického zaměření. Jestliže si vozidlo pouze pronajímá a není jeho vlastníkem, musí podnik žádat pronajímatele o schválení, že může na vozidle udělat požadované změny. V případě, že podnik dané vozidlo vlastní, rozhoduje si o této korekci sám.

Náklady na administrativní proces - při uzavření smlouvy i v průběhu smluvního vztahu s finanční společností mohou vznikat náklady. Výše těchto nákladů se může lišit u jednotlivých finančních společností.

Administrativní časová náročnost na pořízení majetku na úvěr bývá delší než u leasingu (Valouch, 2012). Při koupi majetku na úvěr se ihned majetek stává vlastnictvím kupujícího, z tohoto důvodu banka požaduje finanční zajištění, protože poskytuje peníze na majetek, který není v jejím vlastnictví. Potřeba nalézt vhodného ručitele vede ke zpomalení administrativního procesu a k vyšším poplatkům.

Výše nákladů spojených s výkonovým zpoplatněním za dobu trvání smlouvy - od 1. ledna 2007 platí motorové vozidlo nebo jízdní souprava nad 12 tun výkonový poplatek za používání dálnic, rychlostních komunikací (od 01. 01. 2016 zrušeno) a na vybraných úsecích silnic I. tříd. Od 1. února 2010 se výběr mýtného rozšířil na vozidla od celkové hmotnosti 3,5 tuny a od 1. září 2011 na autobusy (vozidlo je registrováno pro přepravu deset a více osob včetně řidiče) (Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2017).

Sazba elektronického mýtného pro vozidla nad 3,5 tuny vyjma autobusů má také vliv na náklady a rozhodování podniku ohledně financování vozového parku. Během doby používání vozidel se může změnit sazba za emisní třídu, do které vozidla spadají, protože prodejci vozidel budou nabízet nová ekologičtější vozidla. Sazby za vyšší emisní třídy jsou nižší než za nižší emisní třídy.

Sazby elektronického mýtného za používání dálnic a vybraných úseků silnic I. tříd se v České republice člení podle (Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2017):

- emisní třídy vozidla (EURO 0 – EURO VI),
- počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy (2 nápravy – 4 nápravy a více),
- typu komunikace (dálnice, vybrané úseky silnice I. třídy),
- dne v týdnu a časového okna (v pátek od 15h. do 20h. je zvýšená sazba).

Tabulka 3 Sazby mýtného

rok	mýtné sazby (Kč/km) v pátek od 15:00 hod. do 21.00 hod včetně												
od 2015	typ silnice	emisní třída EURO 0 - II			emisní třída EURO III - IV			emisní třída V			EUROVI, EEV		
		počet náprav											
		2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
	dálnice + rychl. kom.	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
	silnice I. třídy	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
	mýtné sazby (Kč/km) v ostatní dobu v týdnu												
	dálnice + rychl. kom.	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96	

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2017

Daňové dopady – z hlediska daňových dopadů leasingu a koupě na úvěr platí, že u leasingu je daňově uznatelným nákladem leasingové splátky a u úvěru jsou to placené úroky. Při pořízení majetku na úvěr nebo při pořízení z vlastních prostředků lze do daňových nákladů uplatnit také daňové odpisy, u leasingu tuto možnost nájemce nemá (Valouch, 2012).

Akontace (nultá splátka) – Valouch (2012) ve své knize uvádí, že zákon o dani z příjmu pojem akontace nezná. V praxi toto slovo může znamenat první zvýšenou splátku nájemného (nultá splátka, mimořádná leasingová splátka) nebo zálohu na splátky nájemného a třetí možností je záloha na kupní cenu. Hodnota této splátky (akontace) má přímý vliv na výši dalších pravidelných splátek. U operativního leasingu není potřeba platit akontaci, u finančního leasingu a úvěru je tato nultá splátka zpravidla požadována, uvádí Mercedes-Benz Česká republika (2018).

Náklady na pojištění - vozidlo musí být pojištěno dle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tento druh pojištění musí zaplatit každý, kdo provozuje vozidlo zapsané do registru silničních vozidel podle zákona upravujícího podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích (Česko, 1999).

Podnik může pojistit svá vozidla i jiným připojištěním, např. havarijní pojištění, připojištění čelního skla, střet se zvěří, živly a vandalismus aj. Ve svých smluvních podmínkách uvádí Mercedes-Benz (2018), že havarijní pojištění musí být sjednáno vždy pro případ poškození nebo zničení předmětu leasingu nebo úvěru. Pokud podnik má vozidlo ve svém vlastnictví, je rozhodnutí na něm, jestli si sjedná toto pojištění.

Výše splátek - záleží na pořizovací ceně vozového parku, na jak dlouho se sjednává daný produkt, jaké vztahy má dopravní podnik s finanční společností, na leasingovém koeficientu (Valouch, 2012), na úroku atd.

U operativního leasingu má vliv na měsíční splátku celková doba nájmu, počet najetých kilometrů atd. Z informací od Mercedes-Benz (2018) plyne, že v rámci měsíčního poplatku se neplatí pouze za samostatný pronájem, ale jsou v něm zahrnuty i další služby, např. pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a havarijní pojištění, údržba, servis, přezutí pneumatik aj. I u finančního leasingu ovlivňují výši splátky i další služby než jen pořizovací cena vozidla (např. povinné a havarijní pojištění). U úvěru je výše splátky daná pořizovací cenou vozidla a úroky finanční společnosti. Většinou si podnik sjednává další služby ohledně vozidla sám.

Využití metody pro hodnocení investice – podnik si může na základě teoretických znalostí zvolit jednu nebo více metod pro vyhodnocení efektivity investice a posoudit, jestli je daná investice vhodná či nikoliv. Metody jsou uvedené v kapitole 1. této práce.

3.6 Aplikace metod na podporu rozhodování

Při řešení rozhodovacího problému se lze setkat s případy, kdy optimální rozhodnutí musí vyhovovat několika kritériím. Výše uvedená kritéria mohou být aplikována přímo nebo doplněna o váhy. Stanovení vah se provádí na základě subjektivního pocitu, ale vhodné je je objektivizovat s využitím názorů více odborníků a případně je upravit. Cílem je učinit rozhodnutí, která varianta na základě zvolených kritérií je hodnocena nejlépe.

Při zvažování využití jednotlivých metod, které by nejlépe vystihovaly danou situaci, byla z množiny těchto metod zvolena Saatyho metoda stanovení vah kritérií. Tato metoda je podle Fotra (2006) považována za relevantně jednoduchou a srozumitelnou pro uživatele a její předností je využití pro hodnocení variant vzhledem k souboru kritérií smíšené povahy, tj. obsahující kvantitativní a kvalitativní kritéria.

3.6.1 Saatyho metoda

Saatyho metodu výstižně vysvětluje Fotr (2006). Dle Fotra (2006, s. 181) probíhá aplikace metody ve dvou krocích: „*Zjištění preferenčních vztahů pro každou dvojici kritérií a následné stanovení vah kritérií. Kritéria jsou uspořádána v tabulce, v jejíchž řádcích a sloupcích jsou zapsána kritéria ve stejném pořadí. Na rozdíl od metody párového srovnání se však kromě směru preference dvojic kritérií určují také velikost této preference. Ta se vyjadřuje určitým počtem bodů ve zvolené bodové stupnici.*“

Tabulka představuje prázdnou Saatyho matici. V polích na diagonále jsou jedničky a v polích pod diagonálou jsou převrácené hodnoty odpovídajících prvků nad diagonálou (modré pole).

Tabulka 4 Saatyho matice

Kritérium	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K _n	Geometrický průměr	Výsledné váhy
K1	1								
K2		1							
K3			1						
K4				1					
K5					1				
K6						1			
K _n							1		

Zdroj: Fotr et al. (2006)

Hodnotitel si nejdříve zvolí kritéria, podle kterých se bude rozhodovat o investici. Po stanovení těchto kritérií pro posuzování se přiřadí postupně velikost preferencí jednotlivých dvojic do pravé části matice. Velikost preference se stanoví přiřazením počtu bodů z bodové Saatyho stupnice (viz tabulka 5).

Tabulka 5 Saatyem doporučená bodová stupnice s deskriptory

Počet bodů	Deskriptor
1	Kritéria jsou stejně významná.
3	První kritérium je slabě významnější než druhé.
5	První kritérium je dosti významnější než druhé.
7	První kritérium je prokazatelně významnější než druhé.
9	První kritérium je absolutně významnější než druhé.

Zdroj: Fotr et al. (2006)

Hodnoty 2,4,6,8 lze použít k přesnějšímu rozlišení velikosti preferencí dvojic kritérií.

Body v matici označují hodnotu významnosti tzn. násobku či podílu preferencí kritérií v řádcích v porovnání ve sloupcích. Pokud podnik považuje kritérium uvedené v řádku za významnější než ve sloupci, zapíše do příslušné kolonky počet bodů, kterým vyjadřuje velikost preferencí. Naopak, jestli se považuje ve sloupci za významnější než v řádku, zapíše se do políčka převrácená hodnota zvoleného počtu bodů (Fotr et al., 2006).

Před závěrečným výpočtem je však důležité zjistit, jestli je tato matice párových porovnání konzistentní. Friebeľová (2016) uvádí, že matice S je konzistentní, pokud platí vztah:

$$S_{hj} = s_{hi} \times s_{ij} \quad [-] \quad (9)$$

kde:

S_{hj} = matice S čtvercového řádu n x n,

s_{hi} = prvky matice S,

s_{ij} = prvky matice S,

$h_{i,j} = 1, 2, \dots, n$ [-].

Míra konzistence se měří indexem konzistence, který Saaty definoval:

$$CI = \frac{\lambda_{\max} - n}{n - 1} \quad [-] \quad (10)$$

kde:

CI = index konzistence Saatyho matice [-],

λ_{\max} = největší vlastní číslo matice S [-],

n = počet kritérií [-].

Ověření konzistence dále pokračuje (Bartuskova, 2015):

$$CR = \frac{CI}{RI} [\%] \quad (11)$$

kde:

CR = consistency ratio matice [%],

CI = index konzistence matice S [-],

RI = náhodný index konzistence [-].

Na základě Saatyho pozorování jsou v tabulce 6 uvedeny náhodné indexy konzistence vzhledem k počtu kritérií.

Tabulka 6 Hodnoty RI pro různý počet prvků

N	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RI	0	0	0,58	0,9	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49

Zdroj: Bartuskova (2015)

Saaty stanovil, že pokud je index nekonzistence CI matice roven maximálně desetinně indexu nekonzistence náhodné matice RI, tj. pokud

$$CR \leq 0,1 ,$$

potom je možno považovat matici za konzistentní.

V závěrečném kroku je nutné určit geometrický průměr z řádků Saatyho matice a tyto hodnoty se znormují a tím se získá konečná hodnota vah kritérií pro závěrečné zhodnocení (Hrůzová, 2011).

Geometrický průměr se spočítá:

$$w_i' = \sqrt[n]{x_{i1} \times x_{i2} \times \dots \times x_{in}} [-] \quad (12)$$

kde:

w_i' - geometrický průměr [-],

i - kritérium 1,2, ...,n [-],

n - počet kritérií [-],

x_{in} - hodnota významnosti i-tého kritéria v řádku v n-tém sloupci tabulky [-].

V dalším kroku výpočtu po znormování geometrických průměrů řádků Saatyho matice lze zjistit vypočítané normované váhy kritérií. Tento výpočet lze provést podle vzorce uvedeného níže (Hrůzová, 2011):

$$w_i = \frac{w_i'}{\sum_{i=1}^n w_i'} [-] \quad (13)$$

kde:

w - normovaná váha i-tého kritéria [-],

w_i' - nenormovaná váha i-tého kritéria [-],

n - počet kritérií [-].

Metoda má velkou rozlišovací schopnost, dává výrazné posouzení vah kritérií s ostatními metodami vícekritériálního hodnocení (Hrůzová, 2011).

3.6.2 Metoda váženého pořadí

Na základě výpočtů a určení důležitosti kritérií je nutné vybrat optimální variantu financování vozového parku pro společnost CROSS SPEED, s. r. o. Pro výběr varianty bude použita metoda váženého pořadí. U této metody se dílčí ohodnocení variant určuje podle pořadí variant vzhledem ke kritériím. Dílčí ohodnocení se stanoví na základě vzorce 14 (Fotr et al., 2006):

$$h_i^j = m + 1 - p_i^j [-] \quad (14)$$

kde:

h_i^j = dílčí ohodnocení j-té varianty vzhledem k i-tému kritériu [-],

m = počet variant [-],

p_i^j = pořadí j-té varianty vzhledem k i-tému kritériu [-].

Fotr uvádí (2006), že dílčí ohodnocení nejlepších variant z hlediska jednotlivých kritérií je rovno právě počtu kritérií a dílčí ohodnocení nejhorších variant je pak rovno vesměs jedné.

Celkové ohodnocení pro jednotlivé varianty lze vypočítat (Fotr et al., 2006):

$$H^j = \sum_{i=1}^n v_i \times h_i^j [-] \quad (15)$$

kde:

$j = 1, 2, \dots, m,$

H^j = celkové ohodnocení j-té varianty,

v_i = váha i-tého kritéria,

h_i^j = dílčí ohodnocení j-té variant vzhledem k i-tému kritériu,

n = počet kritérií hodnocení,

m = počet variant.

Vyhodnocení výsledků se provádí ve dvou fázích. Nejdříve se vyloučí řešení, která neodpovídají zadaným kritériím a ve druhé fázi je vybrána nejvýhodnější varianta pro podnik, případně se stanoví preferenční uspořádání variant.

3.7 Volba varianty financování

V poslední závěrečné fázi se podnik rozhodne pro konkrétní druh financování. Volba financování bude stanovena na základě vyhodnocení výsledků předcházejícího kroku. Po vyhodnocení stanovených kritérií je vybrán jeden ze způsobů financování, ať už je to tedy operativní leasing, finanční leasing, bankovní úvěr nebo financování z vlastních zdrojů, kombinace těchto způsobů nebo jsou voleny další alternativní možnosti, které uvádějí Janoušek et al. (2011). Vzhledem k tomu, že se jedná o nemalou investici do vozového parku, je nezbytné postupovat obezřetně.

4 ZHODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

Poslední kapitola je zaměřena na vyhodnocení navržené metodiky, která byla vytvořena v návrhové části. Potřeba vytvořit metodiku vyplynula z analýzy současného stavu společnosti CROSS SPEED s. r. o. Tato část diplomové práce posuzuje navrženou metodiku, zda tvoří ucelený postup při zvažování nad jednotlivými způsoby financování. Před uvedením metodiky do praxe nebo před změnou vlastní používané metody je vždy důležitá její validace. Z hlediska podavků 7.5.2 normy ISO 9001 se jedná o ověření nebo prověření správnosti zamýšleného/plánovaného postupu/procesu výroby/výrobní operace nebo poskytování služby dříve než je zahájeno provádění předmětných úkonů prostupu/procesu, aby byla prokázána schopnost zamýšlených/převzatých postupů/procesů/úkonů dosahovat plánované výsledky (Fuchs, 2012). Validace bude provedena na případové studii dané dopravní společnosti CROSS SPEED, s.r.o. Validace metodiky je nezbytná, aby byly při následném využití metodiky v praxi získány smysluplné výsledky.

4.1 Analýza současného stavu a budoucí výhled činnosti podniku

Obdobně jako při analýze současného stavu provedeného ve druhé kapitole diplomové práce je možno uvažovat následující skutečnosti.

Dopravní podniky v posledních letech zaznamenávají rostoucí poptávku služeb v silniční dopravě, konstatuje majitel společnosti CROSS SPEED s. r. o. Na základě poptávky by se chtěly rozšiřovat, rozvíjet vozový park a vycházet vstříc svým zákazníkům, ale stále více se potýkají s velkým problémem. Vysoká koncentrace průmyslu a logistických center v České republice, zvyšující se mezinárodní výměna zboží, způsob přepravy „Just in time“ přinesly velký zájem o volné profesionální řidiče na pracovním trhu. Na tyto limity s nedostatkem pracovní síly naráží i společnost CROSS SPEED, s.r.o.

V současné době společnost pouze obměňuje vozový park a počet vozidel nenavýšuje. Toto rozhodnutí se jeví zatím jako správné, protože není důvod disponovat velkým počtem vozidel, pokud společnost nemá dostatek pracovníků na pozici řidiče. Kapacita vozidla by byla nevyužita a společnost by zbytečně hradila fixní náklady s nepoužíváním tohoto vozového parku. Nedostatek pracovní síly má velký vliv na rozhodování o druhu financování.

Vliv nedostatku pracovní síly na druhy financování (potenciál vozidla není zcela využit):

- nákup vozidel prostřednictvím vlastních zdrojů, kdy je uhrazena celá pořizovací částka při podpisu kupní smlouvy – vozidlo nepřináší zisk, jsou v něm vloženy velké

finanční prostředky, které by mohly vytvářet zisk na jiném místě. Společnost musí každý měsíc platit pojištění a silniční daň bez ohledu na to, jestli je vozidlo v provozu nebo ne. Tyto fixní náklady musí hradit při každém druhu financování. Výhodou je, že vozidlo může společnost kdykoliv prodat.

- finanční leasing – společnost, každý měsíc odvádí leasingové společnosti dohodnuté splátky. Tyto splátky jsou vyšší než u operativního leasingu, protože společnost musí za trvání smlouvy o finančním leasingu tj. 60 měsíců uhradit celou pořizovací cenu vozidla a poplatky společnosti.
- úvěr – minimální délka úvěrové smlouvy není limitována zákonem jako u finančního leasingu, společnost může úvěr kdykoliv předčasně splatit a vozidlo prodat.
- operativní leasing – společnost platí splátky, které jsou nižší než u finančního leasingu, protože pronajímatel nezaplatí v průběhu trvání smlouvy celou pořizovací cenu vozidla, ale jen část z této hodnoty, na které se domluvil s leasingovou společností. Splátky u tohoto druhu financování nezatěžují dopravní společnost, tak jako u finančního leasingu nebo úvěru. Společnost po skončení smlouvy vrátí vozidlo zpět leasingové společnosti a nemusí uzavírat novou smlouvu (Mercedes-Benz, 2018).

Při nedostatku řidičů je nejlepší zvolit operativní leasing, protože dopravní společnost nehradí vysoké měsíční splátky na vozidlo při tomto druhu financování. Tyto splátky nezatěžují tolik platební schopnost společnosti, když vozidlo je odstaveno a nepřináší žádný zisk.

4.2 Výběr možných dodavatelů a zhodnocení

Společnost CROSS SPEED, s.r.o. se zaměřuje na provozování nákladní silniční dopravy, a proto následující varianta je přizpůsobena a počítána na soupravu tahač a návěs o celkové hmotnosti 40 tun. Společnost zvažuje financování nového nákladního tahače Mercedes – Benz ACTROS (lowdeck, snížená výška točny 950 mm, 480 PS), který jak bylo řečeno už v kapitole 2, tvoří převážnou část jejího vozového parku.

Společnost Mercedes-Benz Praha s. r. o. nabídla prodejní cenu tohoto tahače za 93.500 Eur bez DPH. Nyní bude posouzena tato investice z různých hledisek, protože je to investice dlouhodobá a podnik ji bude využívat několik let.

4.3 Volba způsobu financování

Při zvažování z jakých zdrojů se bude daná investice realizovat, musí také společnost dobře zvážit i prostředky na provoz dané investice v prvních třech měsících než odběratelé

dopravních služeb začnou hradit své závazky. Společnost CROSS SPEED, s.r.o. se snaží tento obrátkový cyklus peněz zkrátit na základě jednání se svými zákazníky. Při pořízení vozidla by měl podnik dobře zvážit využití vlastních zdrojů, aby zbytečně neinvestoval tyto zdroje a na počáteční provoz by neměl finanční prostředky. Společnost by musela tuto aktivitu financovat pomocí krátkodobých cizích zdrojů, které se pojí s vyššími kapitálovými náklady oproti dlouhodobým. Některé položky k provozu vozidla musí podnik zaplatit hned nebo v daleko kratší době než je doba obratu pohledávek, jedná se např. o plat zaměstnanců, pohonné hmoty, výkonové zpoplatnění, pojištění, silniční daň, atd.

Při podrobném rozboru je lepší využít cizí zdroje k pořízení vozového parku a vlastní zdroje použít k jiným účelům.

4.4 Stanovení rozhodovacích kritérií

V kapitole tři jsou stanovena rozhodovací kritéria, která jsou nyní aplikována na daném případě.

4.4.1 Silniční daň

Prvním kritériem pro rozhodování nad druhem financování je sleva na silniční dani (Česko, 1993). Podnik si koupí vozidlo nové a využívá prvních 36 měsíců slevu na silniční dani ve výšce 48 %. Pokud je vozidlo koupeno za hotové finanční prostředky, může podnik vozidlo prodat a koupit opět nové. Způsob financování si zvolí na základě své finanční situace a opět může využívat slevu na silniční dani ve stejné výši. A nebo se rozhodne si vozidlo dále ponechat ve svém majetku a využívat nižší slevu na dani (odvíjí se od stáří vozidla).

Pokud se podnik rozhodne financovat vozový park prostřednictvím úvěru, záleží na délce trvání úvěrové smlouvy, jakou slevu na silniční dani využije. Jestliže je datum ukončení po 36 měsících, může podnik vozidlo prodat a pořídit si nové s využitím 48 % slevy na silniční dani. Úvěrovou smlouvu je možné uzavřít i na delší dobu. Podnik po 36 měsících může využít pouze slevu ve výšce 40 % a následně po dalších 36 měsících pouze 25 %, ale je nepravděpodobné, že by podnik uzavřel úvěrovou smlouvu na tak dlouhé období, aby nemohl disponovat s majetkem.

U finančního leasingu je daná minimální doba trvání leasingové smlouvy podle zákona 586/1992 Sb. – zákon o daních z příjmu a to v délce 60 měsíců, po splnění určitých podmínek se dá tato doba zkrátit na dobu 54 měsíců. (Česko, 1992) Po ukončení leasingové smlouvy, záleží na podniku, jestli bude vozidlo dále využívat nebo ho prodá a koupí si nové. Od toho se odvíjí i sleva na silniční dani. U operativního leasingu je silniční daň zahrnuta do leasingových splátek.

Tabulka 7: Sleva na silniční dani

	tahač	návěs	celkem tahač	celkem návěs
silniční daň	23.700 Kč	27.300 Kč	-	-
48 % sleva prvních 36 měsíců	12.324 Kč	14.196 Kč	36.972 Kč	42.588 Kč
40 % sleva dalších 36 měsíců	14.220 Kč	16.380 Kč	42.660 Kč	49.140 Kč
25 % sleva následujících dalších 36 měsíců	17.775 Kč	20.475 Kč	53.325 Kč	61.425 Kč

Zdroj: autor s využitím Česko (1993)

Po důkladném propočítání slev na dani (tabulka 7) u tahače je zřejmé, že rozdíl mezi pořízením nového vozidla každý třetí rok nebo ponechání si vozidla po dobu devíti let ve svém majetku, kdy uplatňovaná sleva na dani není tak markantní, jak se z počátku zdálo. U tahače je rozdíl 22 041 Kč a u návěsu 25 389 Kč.

4.4.2 Doba ukončení financování

Druhé zvolené kritérium je doba ukončení financování. Na základě interního auditu společnosti CROSS SPEED, s r. o. bylo prokázáno, že v průběhu roku se objevují na dopravním trhu sezónní výkyvy. V letních měsících (červenec a srpen) a pak v zimním období (prosinec a leden) je pokles využití vozového parku. Na tento pokles má vliv období dovolených a vánočních svátků, kdy výrobní podniky mají omezen provoz. Ukončení smluv je tedy vhodné naplánovat před tímto obdobím. Při operativním leasingu se vozidlo vrátí zpět leasingové společnosti a další smlouva se uzavře až po tomto útlumovém období. U finančního leasingu a úvěru bude vozidlo zaplacené a v případě krátkodobého odstavení vozidla budou podniku vznikat jen náklady na pojištění a silniční daň.

4.4.3 Počet najetých kilometrů

Toto kritérium se může jevit jako nedůležité, protože jak bylo už uvedeno výše, u financování pomocí finančního leasingu, úvěru nebo při hotovostní platbě není tato otázka ve vztahu k daným variantám financování relevantní. U těchto druhů financování není důležitý nájezd kilometrů daného vozidla.

Charakteristikou operačního leasingu je omezení na množství najetých kilometrů. Při uzavření smlouvy si podnik zvolí limit kilometrů (dále km) nabízený leasingovou společností, které vozidlo může za dobu trvání smlouvy najet. Společnost Mercedes-Benz PRAHA s. r. o.

nabízí varianty: 120 000 km/rok, 130 000km/rok nebo 150 000 km/rok. Od počtu zvolených km se odvíjí leasingová splátka (viz tabulka 8).

Tabulka 8 Leasingové splátky u operativního leasingu podle počtu km

počet měsíců	36	36	36	48	48	48
Km/ rok	120 000	130 000	150 000	120 000	130 000	150 000
Km/smlouva	360 000	390 000	450 000	480 000	520 000	600 000
Měsíční splátka [€]	1 356	1 364	1 415	1 237	1 245	1 259
Měs. splátka vč. EXTEND [€]	1 356	1 364	1 415	1 249	1 262	1 296
Měs. splátka vč. EXTEND PLUS [€]	1 365	1 377	1 446	1 285	1 302	1 347
Měs. splátka vč. BestBasic [€]	1 432	1 440	1 482	1 308	1 316	1 345
Měs. splátka vč. EXTEND + BestBasic [€]	1 423	1 431	1 487	1 339	1 351	1 396
Měs. splátka vč. EXTEND PLUS + Best Basic [€]	1 455	1 467	1 536	1 375	1 392	1 445
Měs. splátka vč. COMPLETE [€]	1 479	1 502	1 564	1 414	1 444	1 509

Zdroj: Mercedes – Benz (2017), upraveno autorem

Výše měsíčních splátek je ovlivněna technickými zárukami (Mercedes-Benz, 2017):

- EXTEND – záruka na hnací řetěz po celou dobu trvání operačního leasingu,
- EXTEND PLUS – záruka na kompletní vozidlo po celou dobu operačního leasingu,
- BestBasic – provádění garančních prohlídek po celou dobu operačního leasingu,
- COMPLETE – EXTEND PLUS a BestBasic a výměna opotřebovaných dílů (brzdy, tlumiče, spojka atd., bez pneumatik)

V hodnotách tabulky 8 není započítáno havarijní pojištění a pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla.

4.4.4 Velikost vozového parku

Čtvrtým hodnotícím kritériem je velikost vozového parku. Dopravní podnik musí dobře zvážit počet vozidel ve svém vozovém parku, aby zbytečně nefinancoval nevyužitá vozidla. Je důležité správně rozhodnout, co je pro podnik výhodnější, jestli po skončení smlouvy si vozový park ponechat nebo vrátit zpět leasingové společnosti a pronajít si opět na určitou dobu nová vozidla. Pokud bylo vozidlo pořízeno za vlastní finanční prostředky, je na

rozhodnutí podniku, kdy tento majetek prodá. Záleží na mnoha faktorech, např. poruchovost vozidla, současný stav vozidla, finanční situace podniku, stav pracovní síly, postavení na dopravním trhu aj.

4.4.5 Vlastnictví vozidla

Pátým kritériem pro zohlednění rozhodování nad způsobem financování je vlastnictví vozidla. Základní ekonomická otázka zní: je lepší vlastnit nebo pronajímat? Matematické vzorce pro efektivnosti investice umožňují posouzení vhodnosti realizace dané investice. Podstatou je porovnání výdajů na investici s příjmy, které investice přinese. U finančního leasingu a následném vlastnictví lze vozidlo prodat a k vytvořenému zisku během leasingu se mohou připočítat ještě finanční prostředky z prodeje. Z toho plyne, že kdyby podnik během činnosti investice jen pokrýval náklady a negeneroval by zisk, vygeneruje ho následně při prodeji. U operativního leasingu se tvoří zisk pouze v průběhu trvání smlouvy. Při financování vozidla úvěrem se stává podnik vlastníkem při uzavření smlouvy a vozidlo může kdykoliv prodat a splatit úvěr.

Toto kritérium je důležité, i pokud podnik plánuje v době trvání financování provést nějaké zásadní úpravy na vozidle. Jestliže vozidlo vlastní podnik, může se o úpravě na vozidle rozhodnout sám, ale pokud je vozidlo zatíženo leasingovou smlouvou, musí podnik požádat leasingovou společnost o souhlas s technickou úpravou na vozidle.

4.4.6 Administrativní náročnost

Šestým zvoleným kritériem je administrativní náročnost. Z pohledu operativního leasingu nevznikají některé administrativní náklady podniku, protože jsou již zahrnuty ve splátkách (např. silniční daň, protože podnik nepodává přiznání k silniční dani) jak bylo už uvedeno výše.

U úvěru bývá administrativní náročnost vyšší než z leasingu. Při koupi majetku na úvěr se stává podnik okamžitě vlastníkem, zatímco u leasingu je podnik pouze pronajímatelem a vlastníkem je leasingová společnost. Z tohoto důvodu banka musí trvat na zajištění úvěru, protože půjčuje finanční prostředky na majetek, který není jejím vlastnictvím. Banka si musí úvěrovaného dobře prověřit, jestli jeho finanční situace odpovídá včasnému splácení úvěru a z toho vznikají další více náklady na administrativu.

4.4.7 Výše nákladů spojených s výkonovým zpoplatněním za dobu trvání smlouvy

Sedmým kritériem pro rozhodování byla zvolena výše mýtného za dobu trvání smlouvy o financování. Může se zdát, že emisní třída vozidla nemůže mít vliv na rozhodnutí, jak financovat vozový park, ale podnik se při svém rozhodování musí zabývat i otázkou, jaké plány má s vozidly po skončení smlouvy. Jestli si chce podnik vozidla ponechat a nebo je prodat, vrátit leasingové společnosti a vzít si opět nová, která splňují nejpřísnější emisní limity a tím pádem využívají nižší sazbu mýtného za použití dané silniční infrastruktury.

Tabulka 9 Srovnání mýtného u EURO 3 a EURO 6 na dálnicích ve dnech v týdnu (mimo pátku od 15-20h., kdy platí zvýšená sazba)

	EURO 3	EURO 6
sazba na dálnicích	6,97 Kč	4,12 Kč
počet ujetých km za měsíc	5 000 km	5 000 km
celkem el. mýtné za měsíc	34 850 Kč	20 600 Kč
celkem el. mýtné za rok	418 200 Kč	247 200 Kč
celkem el. mýtné za 3 roky	1 254 600 Kč	741 600 Kč
celkem el. mýtné za 5 let	2 091 000 Kč	1 236 000 Kč

Zdroj: autor s využitím Ředitelství silnic a dálnic (2017)

Z tabulky 9 lze vidět, že rozdíl v používání vozidla emisní třídy EURO 3 nebo EURO 6 je značný v průběhu let. V tabulce 9 je zahrnuta sazba mýtného pouze v České republice, proto je kalkulováno pouze s 5 000 km/měsíc. Pokud se připočte i poplatek za použití infrastruktury v zahraničí bude rozdíl o mnoho markantnější. Výše sazby poplatku za použití infrastruktury je v každém státě odlišná. Podnik si musí řádně rozmyslet, jestli je pro něj výhodnější provozovat starší vozidlo, které má ve svém majetku (např. ukončen finanční leasing a podnik si vozidlo ponechal) nebo využívat novější vozidlo, na které hradí finanční splátky leasingové společnosti nebo společnosti, která mu poskytla úvěr.

4.4.8 Daňové dopady

Osmé kritérium vyvstává z problému daňových dopadů. U operativního leasingu se uplatňují do nákladů měsíční splátky (viz tabulka 8). U dalších forem financování se uplatňují daňové odpisy (Česko, 1992) a u úvěru jsou úroky z úvěru za podmínek stanovených v § 24 odst. 2 písmena zi) zákona o dani z příjmu daňově uznatelným nákladem, který snižuje základ

daně (Česko, 1992). Podnik si může zvolit rovnoměrné odpisování (jak lze vidět v tabulce 10) nebo zrychlené odpisování (viz tabulka 11). Částka 93 500 EUR je přepočítaná kurzem ke dni 30. dubna 2018 a výsledná částka činí 2 387 990 Kč.

Tabulka 10 Rovnoměrné odpisování pro nákladní vozidlo

rok	odpisová skupina	vstupní cena	odpisové procento	roční odpis	zůstatková cena
2016	2	2 387 990 Kč	11,00%	262 679 Kč	2 125 311 Kč
2017	2	2 387 990 Kč	22,25%	531 328 Kč	1 593 983 Kč
2018	2	2 387 990 Kč	22,25%	531 328 Kč	1 062 656 Kč
2019	2	2 387 990 Kč	22,25%	531 328 Kč	531 328 Kč
2020	2	2 387 990 Kč	22,25%	531 328 Kč	0 Kč

Zdroj: autor s využitím Česko (1992)

Při použití zrychleného způsobu odpisování majetku jsou odpisy v prvním roce nejvyšší a postupně se snižují. Při výpočtu se používají tzv. koeficienty pro zrychlené odpisování, které jsou vymezeny v §32 odst. 1 zákona o dani z příjmu. Umožňují rychlejší akumulaci ekonomických zdrojů a tím i rychlejší zavádění nové moderní techniky. Zmenšuje se nebezpečí inflace a podnik se chrání před morálním zastaráváním dlouhodobého majetku. Výhoda tohoto způsobu je spatřena zrychleného odpisová je především, pokud potřebuje podnik snížit daně o vyšší částku hned v začátku odpisování.

Tabulka 11 Zrychlené odpisování pro nákladní vozidlo

rok	odpisová skupina	vstupní cena	odpisové procento	roční odpis	zůstatková cena
2016	2	2 387 990 Kč	20,00%	477 598 Kč	1 910 392 Kč
2017	2	2 387 990 Kč	32,00%	764 157 Kč	1 146 235 Kč
2018	2	2 387 990 Kč	24,00%	573 118 Kč	573 118 Kč
2019	2	2 387 990 Kč	16,00%	382 078 Kč	191 039 Kč
2020	2	2 387 990 Kč	8,00%	191 039 Kč	0 Kč

Zdroj: autor s využitím Česko (1992)

4.4.9 Akontace

Devátým zvoleným kritériem je akontace. Jakmile se podnik rozhodne financovat svůj vozový park prostřednictvím úvěru nebo finančního leasingu, vyvstává zde otázka volných finančních prostředků, které je společnost schopna uvolnit na akontaci (první zvýšená

splátka). Od výše akontace se odvíjejí další splátky. Čím je větší akontace, tím menší jsou další splátky, jak uvádí tabulka 12.

Tabulka 12 Vliv akontace na splátku u finančního leasingu

Akontace	0%		10%	
počet měsíců	54	60	54	60
zůstatková hodnota [€]	50	50	50	50
měsíční splátka [€]	1 774	1 581	1 607	1 432

Zdroj: autor s využitím Mercedes-Benz (2017)

4.4.10 Náklady na pojištění

Desátým kritériem jsou náklady na pojištění. Jak bylo už zmíněno výše, musí každý kdo provozuje vozidlo platit pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Toto pojištění je u operativního leasingu zahrnuto ve splátce.

Při financování prostřednictvím cizích zdrojů je vyžadováno havarijní pojištění a v případě užití vlastních zdrojů je na rozhodnutí společnosti, jestli si toto pojištění sjedná.

Náklady na pojištění se vlivem aplikace principů bonusů mohou změnit. Při sjednávání havarijního pojištění záleží také na zabezpečení vozidla, které vozidlo obsahuje (např. autoalarm, imobilizér, mechanické zabezpečení, monitorovací zařízení atd.)

Každá pojišťovací společnost má svůj základní ceník, ale může poskytnout podniku značné bonusy (např. věrnostní, sjednání pojištění online, množstevní slevu atd.)

V tabulce 13 je znázorněno pojistné havarijního pojištění, u vozidla Mercedes-Benz ACTROS při uzavření na pobočce, které poskytuje pojišťovna Česká podnikatelská pojišťovna (dále jen ČPP).

Tabulka 13 Částky havarijního pojištění sjednané na pobočce u ČPP

Spoluúčast	15% min. 15 000 Kč	10% min. 10 000 Kč	5% min. 5 000 Kč	3% min. 3 000 Kč
pojištění IDEÁLHAV (odcizení, živel, vandalismus)	15 083 Kč	17 798 Kč	21 118 Kč	24 737 Kč
pojištění ALL RISK (havárie, odcizení, živelní událost, vandalismus)	41 932 Kč	50 379 Kč	63 652 Kč	76 625 Kč

Zdroj: autor s využitím zdroje ČPP (2017)

V tabulce 14 jsou zpracovány částky pojistného za uzavření stejného druhu pojištění online.

Tabulka 14 Částky havarijního pojištění sjednané online u ČPP

Spoluúčast	15% min. 15 000 Kč	10% min. 10 000 Kč	5% min. 5 000 Kč	3% min. 3 000 Kč
pojištění IDEÁLHAV (odcizení, živel, vandalismus)	13 576 Kč	16 018 Kč	19 006 Kč	22 263 Kč
pojištění ALL RISK (havárie, odcizení, živelní událost, vandalismus)	37 739 Kč	45 342 Kč	57 287 Kč	68 962 Kč

Zdroj: autor s využitím zdroje ČPP (2017)

Po srovnání obou dvou tabulek je zřejmé, že pouhým uzavřením havarijního pojištění online se dá ušetřit nemalé finanční prostředky. Při sjednávání pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, tak i havarijního pojištění má vliv na jejich výši pojistné limity a obsah pojistných rizik, proto mohou být tyto částky dosti rozdílné. Podnik si musí ujasnit, která pojistná rizika jsou pro něj prioritní a budou zahrnuta v pojistné smlouvě.

4.4.11 Výše splátky

Jedenáctým kritériem je výše splátky. Toto měřítko patří mezi nejdůležitější, podle kterého se podnik působící v oblasti dopravy rozhoduje. Podnik musí vyhodnotit různé stránky svého finančního zdraví. Posuzuje současné zadlužení s doporučenými hodnotami a na tomto základě je pak odhadována možná velikost dalšího zadlužení.

V tabulkách 8 a 12 lze porovnat splátky u finančního a operativního leasingu. Podnik si musí zvážit, v jaké hodnotě dané vozidlo vygeneruje zisk, aby disponoval s dostatečnými finančními prostředky na včasné splácení leasingu a ostatních nákladů.

4.4.12 Využití metody pro hodnocení investice

Posledním kritériem je využití některé z metod pro hodnocení investice uvedené v kapitole jedna této diplomové práce.

Na základě nabídky od Mercedes-Benz činí pořizovací cena vozidla 93 500 EUR bez DPH. Přepočteno kurzem ke dni 30. dubna 2018 (1 EUR/25,54Kč) je pořizovací cena 2 387 990 Kč. Investice by měla zvýšit tržby o 3 600 000 Kč v každém roce. Provozní náklady jsou odhadovány na 65% , činí tedy 2 340 000 Kč. (pohonné prostředky, poplatky za výkonové zpoplatnění infrastruktury, pneumatiky atd.). Dle zákona o dani z příjmu (1992) činí současná daň z příjmu právnických osob 19%. Vozidlo patří do odpisová skupiny dvě a doba odepisování je pět let. Pro zjednodušení se uvažuje o rovnoměrném způsobu odepisování. Společnost uvažuje používat dané vozidlo tři roky.

Tabulka 15 Kalkulace cash flow (Kč)

Položka	1. rok	2. rok	3. rok
Tržby	3 600 000	3 600 000	3 600 000
provozní náklady kromě odpisů	2 340 000	2 340 000	2 340 000
Odpisy	262 679	531 328	531 328
zisk před zdaněním	997 321	728 672	728 672
daň (-)	189 491	138 448	138 448
zisk po zdanění	807 830	590 224	590 224
Odpisy	262 679	531 328	531 328
cash flow	1 070 509	1 121 552	1 121 552

Zdroj: autor (2018)

Celkový příjem z investice po třech letech (vzorec 1): 3 313 613 Kč

Čistý celkový příjem z investice (vzorec 2): 925 623 Kč

Průměrná roční návratnost (vzorec 4): 50,25%

Celkový příjem z investice po třech letech je větší než pořizovací cena. Z dalších uvedených výpočtů vyplývá, že investice je během necelých dvou let zaplacená a měla by přinést očekávaný zisk.

4.5 Aplikace metod na podporu rozhodování

V kapitole 3 byla zvolena pro určení vah kritérií Saatyho metoda. Nyní budou touto metodou posuzovány preference mezi kritérii podle Saatyho doporučené bodové stupnice.

4.5.1 Saatyho metoda

Na základě skupinové diskuse s vedoucími pracovníky společnosti CROSS SPEED, s.r.o. byly vytvořeny preference zvolených kritérií. Všichni pracovníci jsou považováni za stejně kompetentní a není tedy nutné rozlišovat jejich kompetentnost pomocí koeficientu kompetence.

Tabulka 16 Saatyho matice

Kritérium	Silniční daň	Doba ukončení financování	Počet najetých km	Velikost vozového parku	Vlastnictví vozidla	Administrativní náročnost	Výše mýtného	Daňové dopady	Akontace	Náklady na pojištění	Výše splátek	Hodnocení investice
Silniční daň	1	1/5	7	1	1	3	1	1/7	1/5	5	1/7	1/5
Doba ukončení financování	5	1	5	1	1	5	5	3	1/5	5	1/5	1/6
Počet najetých km	1/7	1/5	1	5	3	3	3	5	1/5	1	1/4	3
Velikost vozového parku	1	1	1/5	1	1/5	1	1	1/5	1/5	1	1/3	1/6
Vlastnictví vozidla	1	1	1/3	5	1	1/3	1/5	1/3	1/5	1	1/7	1/6
Administrativní náročnost	1/3	1/5	1/3	1	3	1	4	3	1/7	1/3	1/9	1/7
Výše mýtného	1	1/5	1/3	1	5	1/4	1	5	1/7	1	1/7	5
Daňové dopady	7	1/3	1/5	5	3	1/3	1/5	1	1/3	1	1/3	6
Akontace	5	5	5	5	5	7	7	3	1	7	5	1/6
Náklady na pojištění	1/5	1/5	1	1	1	3	1	1	1/7	1	1/5	7
Výše splátek	7	5	4	3	7	9	7	3	1/3	5	1	8
Hodnocení investice	5	6	1/3	6	6	7	1/5	1/6	6	1/7	1/8	1

Zdroj: autor s využitím vedoucích pracovníků společnosti CROSS SPEED (2018)

Jak bylo dříve už uvedeno, je nutné vypočítat geometrickým průměrem z této Saatyho matice váhy nebo-li koeficienty významnosti pro jednotlivá kritéria. Nejdříve je nutno zjistit, zda je matice konzistentní. Consistency ratio je -0,18. Výpočet byl proveden na základě vzorců č.10 a 11, to znamená, že se jedná o dostatečně konzistentní matici.

Podle vzorce 12 byl proveden výpočet geometrického průměru a na základě vzorce 13 z kapitoly tři byly vypočteny normované váhy kritérií. Z výsledných hodnot byla sestavena tabulka 17. Poslední sloupek určuje pořadí pro jednotlivá kritéria podle jejich významnosti. Nejvíce preferovaným kritériem je výše splátek, dále výše akontace a třetím důležitým kritériem je doba ukončení financování. Nejméně preferované kritérium je kritérium velikost vozového parku.

Tabulka 17 Vypočítané preference u jednotlivých kritérií

Kritérium	Geometrický průměr	Výsledné váhy	Pořadí
Silniční daň	0,713	0,046	9.
Doba ukončení financování	1,412	0,091	3.
Počet najetých km	1,093	0,071	5.
Velikost vozového parku	0,460	0,030	12.
Vlastnictví vozidla	0,487	0,031	11.
Administrativní náročnost	0,539	0,035	10.
Výše mýtného	0,769	0,050	7.
Daňové dopady	0,907	0,059	6.
Akontace	3,433	0,222	2.
Náklady na pojištění	0,733	0,047	9.
Výše splátek	3,737	0,241	1.
Efektivnost investice	1,201	0,078	4.
Celkem	15,484	1,000	

Zdroj: autor

Na základě uvedených výpočtů je nutné vybrat vhodný druh financování pro dopravní společnost CROSS SPEED, s. r. o., která poskytuje své služby v silniční nákladní dopravě. Pro tento výběr je zvolena metoda váženého pořadí.

4.5.2 Metoda váženého pořadí

V tomto pododdílu bude vybrána nejlepší vhodná varianta financování pro tuto dopravní společnost prostřednictvím už výše zmiňované metody váženého pořadí. Pro společnost CROSS SPEED s. r. o. je navrženo financování vozového parku prostřednictvím operativního leasingu, finančního leasingu nebo bankovním úvěrem.

Nejdříve bylo konzultováno s vedoucími pracovníci společnosti přiřazení dílčí bodů k daným kritériím u jednotlivých variant s tím, že byla použita Metfesselova alokace bodů. Při jejím použití je úkolem rozdělit 100 bodů mezi všechna kritéria v souladu se svými preferencemi s tím, že důležitějšímu kritériu bude přiřazeno více bodů. Toto bodování lze vidět v tabulce 18.

Tabulka 18 Dílčí ohodnocení navržených variant

Kritérium	Operativní leasing	Finanční leasing	Úvěr
Silniční daň	40	50	10
Doba ukončení financování	50	20	30
Počet najetých km	60	20	20
Velikost vozového parku	20	40	40
Vlastnictví vozidla	25	25	50
Administrativní náročnost	40	40	20
Výše mýtného	30	35	35
Daňové dopady	20	20	60
Akontace	50	30	20
Náklady na pojištění	35	35	30
Výše splátek	50	30	20
Efektivnost investice	30	35	35

Zdroj: autor s využitím vedoucích pracovníků společnosti CROSS SPEED (2018)

Dalším krokem u metody váženého pořadí je přepočítání dílčích hodnot z tabulky 18 podle vzorce 14 uvedeného v kapitole 3. Výsledné hodnoty lze vidět v tabulce 19.

Tabulka 19 Přepočítané dílčí hodnoty

Kritérium	Operativní leasing	Finanční leasing	Úvěr
Silniční daň	2	3	1
Doba ukončení financování	3	1	2
Počet najetých km	3	1,5	1,5
Velikost vozového parku	1	2,5	2,5
Vlastnictví vozidla	1,5	1,5	3
Administrativní náročnost	2,5	2,5	1
Výše mýtného	1	2,5	2,5
Daňové dopady	1,5	1,5	3
Akontace	3	2	1
Náklady na pojištění	2,5	2,5	1
Výše splátek	3	2	1
Efektivnost investice	1	2,5	2,5

Zdroj: autor

Výsledná hodnota pro financování prostřednictvím operativního leasingu

$$H = (0,046 \times 2) + (0,091 \times 3) + (0,071 \times 3) + (0,030 \times 1) + (0,031 \times 1,5) + (0,035 \times 2,5) + (0,050 \times 1) + (0,059 \times 1,5) + (0,222 \times 3) + (0,047 \times 2,5) + (0,241 \times 3) + (0,078 \times 1) = \mathbf{2,464}$$

Výsledná hodnota pro financování prostřednictvím finančního leasingu

$$H = (0,046 \times 3) + (0,091 \times 1) + (0,071 \times 1,5) + (0,030 \times 2,5) + (0,031 \times 1,5) + (0,035 \times 2,5) + (0,050 \times 2,5) + (0,059 \times 1,5) + (0,222 \times 2) + (0,047 \times 2,5) + (0,241 \times 2) + (0,078 \times 2,5) = \mathbf{1,994}$$

Výsledná hodnota pro financování prostřednictvím úvěru

$$H = (0,046 \times 1) + (0,091 \times 2) + (0,071 \times 1,5) + (0,030 \times 2,5) + (0,031 \times 3) + (0,035 \times 1) + (0,050 \times 2,5) + (0,059 \times 3) + (0,222 \times 1) + (0,047 \times 1) + (0,241 \times 1) + (0,078 \times 2,5) = \mathbf{1,542}$$

Při použití Saatyho metody a následně metody váženého pořadí se dospělo k závěru, že pro společnost CROSS SPEED s. r. o. je nejvýhodnější varianta financování vozového parku pomocí operativního leasingu. Druhou variantou je financování finančním leasingem a nejhorší variantou je pro společnost bankovní úvěr.

4.6 Zhodnocení metodiky

V závěrečné kapitole byl vybrán nejvhodnější způsob financování pro dopravní společnost CROSS SPEED s. r. o. pomocí uvedené metodiky. Při využití daného postupu bylo zjištěno, že pro tuto společnost je optimální financování vozového parku prostřednictvím operačního leasingu. Společnost tento druh financování už dlouhá léta využívá a je s ním plně spokojena.

Navržená metodika nahrazuje subjektivní pocit při rozhodování o druhu financování vozového parku. Tento postup poslouží k rychlému nalezení komplexního řešení při výběru vhodné varianty financování a přispěje k plynulému chodu rozhodování. Metodiku lze na základě budoucích potřeb kdykoliv rozšířit. Je navržená tak, aby ji bylo možné aplikovat s využitím volně dostupných informací v podniku. Metodiku je možno využívat pouze na základě konkrétních, pravdivých a ověřených informací, které zaručují nezávislost a nezaujatost hodnocení.

ZÁVĚR

Cílem práce bylo navržení metodiky pro výběr vhodného druhu financování vozového parku pro podnik působící v oblasti nákladní silniční dopravy. Jedná se o obecný postup, který může být modifikován na základě potřeb podniku a jehož vstupy musí být vždy přizpůsobeny konkrétním podmínkám podniku.

První část práce je věnována teoretickým poznatkům v oblasti financování. Tato část práce vychází převážně z rešerší odborné literatury a jsou v ní podrobně popsány různé možnosti financování vozového parku včetně výhod a nevýhod těchto jednotlivých variant. Je respektována skutečnost, že finanční rozhodování výrazně ovlivňuje efektivnost celé činnosti podniku z dlouhodobého hlediska. Po zhodnocení své ekonomické stability si může každý podnik zvolit jiný druh financování nebo více druhů, které jsou pro něj vhodné při realizaci jeho investičních záměrů. Pokud podnik nedisponuje dostatečným množstvím vlastního kapitálu, může využít nabídek finančních společností a uskutečnit svůj záměr prostřednictvím cizích zdrojů.

Nosnou částí investičního rozhodování o druhu financování je analýza minulého a současného stavu, která byla provedena v druhé kapitole této práce. Základní vstupy pro hodnocení současného stavu a odhad budoucího vývoje tvoří interní zdroje, převážně informace z rozvahy a výkazu zisků a ztrát. Tato východiska tvoří základ pro určení vhodného druhu financování. Z analýzy vyplynulo, že aktiva u společnosti CROSS SPEED, s.r.o. jsou kryta převážně cizími zdroji a společnost tvoří kladný hospodářský výsledek ve sledovaném období, kromě roku 2012. Společnost CROSS SPEED, s.r.o. se osvědčilo financování vozového parku prostřednictvím operativního leasingu. Smlouvy operativního leasingu společnost uzavírá na dobu tří let a po skončení této doby je vozový park obměněn za nový. V oblasti silniční dopravy je uvedená doba dlouhá nejen s přihlédnutím k opotřebením vozidel, ale také vzhledem k probíhajícím změnám v právní úpravě.

V rámci analýzy nebyl proveden pouze rozbor finančních výkazů, ale také rozbor složení a velikosti vozového parku v letech 2010 – 2016. Společnost disponovala největším počtem vozidel v letech 2010 – 2012, od té doby dochází ke snižování počtu vozidel. Hlavním důvodem, proč se společnost rozhodla přistoupit ke snižování počtu vozidel, je nedostatek pracovní síly na pozici řidič nákladního vozidla.

Pozornost byla také věnována mechanismům, které jsou v současné době ve společnosti aplikovány při volbě způsobu financování vozového parku. Bylo zjištěno, že

společnost CROSS SPEED, s.r.o. nevyužívá žádný systematický postup pro volbu zdroje financování vozového parku.

V návrhové části byla vytvořena metodika financování. Metodika využívá metody manažerského rozhodování. Pro výběr optimální varianty je v rámci metodiky navržena metoda vícekritériálního rozhodování využívající Saatyho matice a následně metoda váženého pořadí. Pro hodnocení variant bylo navrženo jedenáct kritérií, která nejlépe vystihují danou problematiku. Pro hodnocení byla zvolena nejen ekonomická kritéria, ale také kritéria neekonomická.

Funkčnost uvedené metodiky byla ověřena aplikací na konkrétním případě. Byl zvolen nákup nákladního vozidla Mercedes-Benz ACTROS. Byly aplikovány jednotlivé kroky metodiky. Po provedených výpočtech se ukázalo, že nejlepší variantou financování vozového parku pro tuto společnost je financování prostřednictvím operativního leasingu. Tento druh financování společnost CROSS SPEED, s.r.o. už delší dobu využívá. Na první pohled se zdá být operativní leasing nejdražší variantou financování, ale po detailnější analýze tomu tak není. Operativní leasing přináší společnosti i přidružené výhody, které v konečném důsledku tento druh financování zlevní a upřednostní před finančním leasingem a bankovním úvěrem.

Závěrem lze konstatovat, že každý druh financování dlouhodobého majetku má své výhody a nevýhody a je jen na jednotlivém podniku, která kritéria při aplikaci metodiky zvolí.

POUŽITÁ LITERATURA

- BARTUSKOVÁ, Terezie, 2015. Vyhodnocení strategické analýzy externího prostředí metodou AHP. *Acta academica karviniensia*. 16(2), 18-30. ISSN 1212-415X.
- BENDA, Václav et al., 2006. *Leasing: právní, účetní a daňové postupy v praxi včetně příkladů*. 3., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: BOVA POLYGON. ISBN 80-7273-132-7.
- CROSS SPEED, ©2017, Logo společnosti. *CROSS SPEED, s.r.o.* [online]. [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: <http://www.cross-speed.cz/kontakt/>
- CROSS SPEED, 2010. Interní materiály CROSS SPEED, s. r. o.
- CROSS SPEED, 2011. Interní materiály CROSS SPEED, s. r. o.
- CROSS SPEED, 2012. Interní materiály CROSS SPEED, s. r. o.
- CROSS SPEED, 2013. Interní materiály CROSS SPEED, s. r. o.
- CROSS SPEED, 2014. Interní materiály CROSS SPEED, s. r. o.
- CROSS SPEED, 2015. Interní materiály CROSS SPEED, s. r. o.
- CROSS SPEED, 2016. Interní materiály CROSS SPEED, s. r. o.
- FOTR, Jiří et al., 2006. *Manažerské rozhodování: postupy, metody a nástroje*. Praha: Ekopress. ISBN 80-86929-15-9.
- FUCHS, Vladimír, 2012. Pojem validace procesů výroby a poskytování služeb. *Ing. Vladimír Fuchs*. [online]. [cit. 30. 4. 2018]. Dostupné z: <http://bozpoaisofuchs.cz/validace-procesu-vyroby-a-poskytovani-sluzeb/>
- HRDÝ, Milan a Michaela HOROVÁ, 2011. *Strategické finanční řízení a investiční rozhodování*. 2., upr. a rozš. vyd. Praha: Bilance. ISBN 978-80-86371-55-9.
- HROMÍŘ, Vojtěch, 2018 Postavení silničních dopraviců v Evropě, Silniční balíček EU. *Česmad Bohemia*. [online]. [cit. 25. 4. 2018]. Dostupné z: http://www.reliant.eu/data/USR_046_DEFAULT/11.20_11.40_Cesmad_Vojtech_Hromir.pdf
- ČESKO, 1992. *Zákon č. 563/1992 Sb., zákon o účetnictví*. In: Sbíрка zákonů České republiky 1991. Ročník 1991, částka 107.
- ČESKO, 1992. *Zákon č. 586/1992 Sb., zákon České národní rady o daních z příjmů*. In: Sbíрка zákonů České republiky 1992. Ročník 1992, částka 117.
- ČESKO, 1993. *Zákon č. 16/1993 Sb., zákon České národní rady o dani silniční*. In: Sbíрка zákonů České republiky 1993. Ročník 1993, částka 6.
- ČESKO, 1999. *Zákon č. 168/1999 Sb., zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)*. In: Sbíрка zákonů České republiky 1999. Ročník 1999, částka 57.

- ČESKO, 2012. *Zákon č. 90/2012 Sb., zákon o obchodních společnostech a družstvech (zákon o obchodních korporacích)*. In: Sběrka zákonů České republiky 2012. Ročník 2012, částka 34.
- ČESKÁ PODNIKATELSKÁ POJIŠŤOVNA, 2017. Interní materiály ČPP
- CHARVÁT, Jaroslav, 2006. *Firemní strategie pro praxi: praktický návod pro manažery a podnikatele : od firemní kultury po schopnost vydělávat peníze: příklady a studie z praxe ČR*. Praha: Grada. ISBN 80-247-1389-6.
- JANEKOVÁ, Jaroslava a Jaroslava KÁDÁROVÁ, 2010. *Manažment investičného rozvoja podniku*. Košice: Technická univerzita v Košiciach, Strojnícka fakulta. ISBN 978-80-553-0429-8.
- JANOŮŠEK, Karel et. al, 2011. *Automobil v podnikání: u právnické osoby, u fyzické osoby – podnikatele : vozidlo zaměstnavatele a zaměstnance: z hlediska daně z příjmů, daně z přidané hodnoty, daně silniční a účetnictví*. Olomouc: Anag. ISBN 978-80-7263-668-6.
- Kislingerová, Eva a kol., 2007. *Manažerské finance*. 2., přeprac. a rozš. vyd. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7179-903-0.
- LEWIS, Harold, 2007. *Bids, Tenders & Proposals: Winning Business Through Best Practice*. 2. vyd. London and Philadelphia: Kogan Page Limited. ISBN 978-0-7494-4973-5.
- MARTINIČOVÁ, Dana et. al, 2014. *Úvod do podnikové ekonomiky*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-5316-4.
- MERCEDES-BENZ, 2017. Interní materiály Mercedes-Benz PRAHA s. r. o.
- MRKVIČKA, Josef, 2013. *Podniková ekonomika*. Znojmo: Soukromá vysoká škola ekonomická Znojmo. ISBN 978-80-87314-41-8.
- PARSAKHOO, Aidin a Seyed Ataollah HOSSEINI, 2009. Formulation of the Truck Selection Process for Secondary Transportation in Hyrcanian Forests. *World Applied Science Journal*. 6 (2), 283-288. ISSN 1818-4952.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, © 2017. Sazby mýtného. *Mytocz*. [online]. [cit. 2017-09-20]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>
- SCHOLLEOVÁ, Hana, 2009. *Investiční controlling*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2952-7.
- SCHOLLEOVÁ, Hana, 2012. *Ekonomické a finanční řízení pro neekonomy*. 2., vyd. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-4004-1.
- SRPOVÁ, Jitka et al., 2011. *Podnikatelský plán a strategie*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4103-1.
- SVOZILOVÁ, Alena, 2016. *Projektový management: systémový přístup k řízení projektů*. 3., aktualit. a rozš. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0075-0.

- SYNEK, Miroslav a kol., 1999. *Podniková ekonomika*. Praha: C.H.Beck. ISBN 80-7179-228-4.
- SYNEK, Miroslav a kol., 2007. *Manažerská ekonomika*. 4., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1992-4.
- SYNEK, Miroslav a kol., 2011, *Manažerská ekonomika*. 5., aktualit. a dopl. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3494-1.
- VALACH, Josef, 2001. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. Praha: Ekopress. ISBN 80-86119-38-6.
- VALOUCH, Petr, 2012. *Leasing v praxi*. 5., aktualiz. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4081-2.
- WÖHE, Günter, 1995. *Úvod do podnikového hospodářství*. Praha: C. H. Beck. ISBN 80-7179-014-1.
- ZINECKER, Martin, 2006. *Finanční řízení podniku*. Brno: Akademické nakladatelství CERM. ISBN 80-214-3150-4.
- ŽIVĚLOVÁ, Iva, 2007. *Podnikové finance*. Brno: Mendlova zemědělská a lesnická univerzita. ISBN 978-80-7375-035-0.
- ŽIVĚLOVÁ, Iva, 2013. *Finanční management*. Brno: Mendlova univerzita. ISBN 978-80-7375-760-1.
- ŽIŽÁK, Michal, 2015. Dopravní firmy již do vozového parku investují uvážlivě. *Dopravní noviny*. [online]. [cit. 21. 4. 2018]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/dopravni-firmy-jiz-do-vozoveho-parku-investuji-uvazlive>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Výsledek hospodaření v jednotlivých letech	39
Tabulka 2 Posouzení krytí aktiv vlastním a cizím kapitálem ve společnosti	44
Tabulka 3 Sazby mýtného.....	56
Tabulka 4 Saatyho matice.....	58
Tabulka 5 Saatyem doporučená bodová stupnice s deskriptory.....	58
Tabulka 6 Hodnoty RI pro různý počet prvků	59
Tabulka 7 Sleva na silniční dani	65
Tabulka 8 Leasingové splátky u operativního leasingu podle počtu km.....	66
Tabulka 9 Srovnání mýtného u EURO 3 a EURO 6 na dálnici ve dnech v týdnu	68
Tabulka 10 Rovnoměrné odpisování pro nákladní vozidlo	69
Tabulka 11 Zrychlené odpisování pro nákladní vozidlo.....	69
Tabulka 12 Vliv akontace na splátku u finančního leasingu	70
Tabulka 13 Částky havarijního pojištění sjednané na pobočce ČPP	70
Tabulka 14 Částky havarijního pojištění sjednané online u ČPP	71
Tabulka 15 Kalkulace cash flow.....	72
Tabulka 16 Saatiho matice.....	73
Tabulka 17 Vypočítané preference u jednotlivých kritérií.....	74
Tabulka 18 Dílčí ohodnocení navržených variant	75
Tabulka 19 Přepočítané dílčí hodnoty	76

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Logo společnosti CROSS SPEED, s r. o.....	31
Obrázek 2 Počet vozů v jednotlivých letech	33
Obrázek 3 Pořízení vozidel podle značek v jednotlivých letech.....	34
Obrázek 4 Vrácení vozidel leasingovým společností podle značky v jednotlivých letech ..	35
Obrázek 5 Procentní vyjádření struktury celkových aktiv	39
Obrázek 6 Procentní vyjádření struktury celkových pasiv.....	40
Obrázek 7 Jednotlivé složky cizích zdrojů.....	41
Obrázek 8 Vývoj financování dlouhodobého majetku vlastním kapitálem.	42
Obrázek 9 Vývoj financování dlouhodobého majetku dlouhodobým kapitálem	43
Obrázek 10 Metodika pro volbu vhodného způsobu financování.....	47

SEZNAM ZKRATEK

CF	Cash flow
CI	Index konzistence Saatyho matice
CP	Celkový příjem z investice
CR	Consistency ratio matice
ČPP	Česká podnikatelská pojišťovna
ČSH	Čistá současná hodnota
DPH	Daň z přidané hodnoty
IN	Počáteční investovaný výdaj
IRR	Internal Rate of Return Vnitřní výnosové procento
NCP	Čistý celkový příjem
NPV	Net Present Value Čistá současná hodnota
PI	Profitabilitz Index Index ziskovosti
PP	Playback Period Doba návratnosti
RI	Náhodný index konzistence
SHCF	Současná hodnota cash flow
WACC	Weighted Average Cost of Capital Vážené náklady na kapitál

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Rozvaha

Příloha B Výkaz zisků a ztrát

Příloha C Všeobecné podmínky operativního leasingu společnosti Mercedes-Benz

Příloha A Rozvaha

	ROZVAHA - AKTIVA	2014	2013	2012	2011	2010
	Aktiva celkem	222 933	186 929	176 967	201 046	184 603
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál					
B.	Dlouhodobý majetek	104 633	70 205	52 059	53 774	51 509
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	0	0			0
B.I.1.	Zřizovací výdaje			0	0	
B.I.2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje					
B.I.3.	Software	0	0	0	0	0
B.I.4.	Ocenitelná práva					
B.I.5.	Goodwill					
B.I.6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek					
B.I.7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek					
B.I.8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek					
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	104 633	70 205	52 059	53 774	51 509
B.II.1.	Pozemky	3 031	3 031	3 031	3 030	3 030
B.II.2.	Stavby	19 824	20 649	17 621	18 511	19 287
B.II.3.	Samostatné hmotné movité věci a soubory hmotných movitých věcí	67 439	32 348	13 408	14 334	11 343
B.II.4.	Pěstitelské celky trvalých porostů					
B.II.5.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	803	1 014	949	849	799
B.II.6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek					
B.II.7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	13 536	13 263	17 050	17 050	17 050
B.II.8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek					
B.II.9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku					
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek					
B.III.1.	Podíly - ovládaná osoba					
B.III.2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem					
B.III.3.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly					
B.III.4.	Zápůjčky a úvěry- ovládaná nebo ovládající osoba, podstatný vliv					
B.III.5.	Jiný dlouhodobý finanční majetek					
B.III.6.	Pořizovaný dlouhodobý finanční majetek					
B.III.7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek					
C.	Oběžná aktiva	118 140	116 603	124 722	147 172	132 979
C.I.	Zásoby	6 323	4 668	6 377	3 918	4 411
C.I.1.	Materiál	5 246	4 190	5 862	3 429	3 044
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary					
C.I.3.	Výrobky					

	ROZVAHA - AKTIVA	2014	2013	2012	2011	2010
C.I.4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	85	100	135	110	100
C.I.5.	Zboží	992	378	380	379	1 267
C.I.6.	Poskytnuté zálohy na zásoby					
C.II.	Dlouhodobé pohledávky	1 042	1 218	1 446	2 164	2 659
C.II.1.	Pohledávky z obchodních vztahů		0	214	243	671
C.II.2.	Pohledávky- ovládaná nebo ovládající osoba					
C.II.3.	Pohledávky - podstatný vliv					
C.II.4.	Pohledávky za společníky					
C.II.5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	1 042	1 218	1 232	1 921	1 988
C.II.6.	Dohadné účty aktivní					
C.II.7.	Jiné pohledávky					
C.II.8.	Odložená daňová pohledávka					
C.III.	Krátkodobé pohledávky	106 211	107 571	114 720	136 950	121 191
C.III.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	88 582	93 043	99 205	119 589	110 628
C.III.2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba					
C.III.3.	Pohledávky - podstatný vliv					
C.III.4.	Pohledávky za společníky					
C.III.5.	Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění					
C.III.6.	Stát-daňové pohledávky	5 539	2 767	2 235	2 177	1 705
C.III.7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy		0	774	570	602
C.III.8.	Dohadné účty aktivní	9 129	8 696	10 016	11 551	3 903
C.III.9.	Jiné pohledávky	2 961	3 065	2 490	3 063	4 353
C.IV.	Krátkodobý finanční majetek	4 564	3 146	2 179	4 140	4 718
C.IV.1.	Peníze	3 055	2 864	1 226	1 786	1 955
C.IV.2.	Účty v bankách	1 509	282	503	2 354	2 763
C.IV.3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly		0	450		
C.IV.4.	Pořizovaný krátkodobý finanční majetek					
D.I.	Časové rozlišení	160	121	186	100	115
D.I.1.	Náklady příštích období	160	121	186	100	115
D.I.2.	Komplexní náklady příštích období					
D.I.3.	Příjmy příštích období					

Zdroj: CROSS SPEED (2010-2016)

	ROZVAHA - AKTIVA	2016	2015
	Aktiva celkem	196 464	216 017
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál		
B.	Dlouhodobý majetek	88 563	96 450
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	0	0
B.I.1.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje		
B.I.2.	Ocenitelná práva	0	0
B.I.2.1.	Software	0	0
B.I.2.2.	Ostatní ocenitelná práva		
B.I.3.	Goodwill		
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	0	0

	ROZVAHA - AKTIVA	2016	2015
B.I.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek a nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek		
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek		
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek		
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	88 563	96 450
B.II.1.	Pozemky a stavby	21 112	22 043
B.II.1.1.	Pozemky	3 185	3 179
B.II.1.2.	Stavby	17 927	18 864
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	39 677	60 231
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku		
B.II.4.	Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	668	552
B.II.4.1.	Pěstitelské celky trvalých porostů		
B.II.4.2.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	668	552
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek		
B.II.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	27 106	13 624
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek		
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	27106	13624
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek		
B.III.1.	Podíly - ovládaná nebo ovládající osoba		
B.III.2.	Zápůjčky a úvěry- ovládaná nebo ovládající osoba		
B.III.3.	Podíly - podstatný vliv		
B.III.4.	Zápůjčky a úvěry - podstatný vliv		
B.III.5.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly		
B.III.6.	Zápůjčky a úvěry - ostatní		
B.III.7.	Ostatní dlouhodobý finanční majetek		
B.III.7.1.	Jiný dlouhodobý finanční majetek		
B.III.7.2.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek		
C.	Oběžná aktiva	107 733	119 349
C.I.	Zásoby	5 747	5 333
C.I.1.	Materiál	5 278	4 821
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary		
C.I.3.	Výrobky a zboží	369	427
C.I.3.1.	Výrobky		25
C.I.3.2.	Zboží	369	402
C.I.4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	100	85
C.I.5.	Poskytnuté zálohy na zásoby		
C.II	Pohledávky	85 920	88 063

	ROZVAHA - AKTIVA	2016	2015
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	62	440
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů		
C.II.1.2.	Pohledávky- ovládaná nebo ovládající osoba		
C.II.1.3.	Pohledávky - podstatný vliv		
C.II.1.4.	Odložená daňová pohledávka		
C.II.1.5.	Pohledávky - ostatní	62	440
C.II.1.5.1.	Pohledávky za společníky		
C.II.1.5.2.	Dlouhodobě poskytnuté zálohy	62	440
C.II.1.5.3.	Dohadné účty aktivní		
C.II.1.5.4.	Jiné pohledávky		
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	85 858	87 623
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	69 754	75 885
C.II.2.2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba		
C.II.2.3.	Pohledávky - podstatný vliv		
C.II.2.4.	Pohledávky - ostatní	16 104	11 738
C.II.2.4.1.	Pohledávky za společníky		
C.II.2.4.2.	Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění		
C.II.2.4.3..	Stát-daňové pohledávky	4 913	1 993
C.II.2.4.4.	Krátkodobě poskytnuté zálohy	1 905	673
C.II.2.4.5..	Dohadné účty aktivní	6 592	6 293
C.II.2.4.6.	Jiné pohledávky	2 694	2 779
C.III.	Krátkodobý finanční majetek		0
C.III.1.	Podíly - ovládaná nebo ovládající osoba		
C.III.2.	Ostatní krátkodobý finanční majetek		
C.IV.	Peněžní prostředky	16 066	25 953
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	3 047	2 951
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	13 019	23 002
D.	Časové rozlišení aktiv	168	218
D.1.	Náklady příštích období	168	218
D.2.	Komplexní náklady příštích období		
D.3.	Příjmy příštích období		

Zdroj: CROSS SPEED (2015-2016)

	ROZVAHA - PASIVA	2014	2013	2012	2011	2010
	Pasiva celkem	222 933	186 929	176 967	201 046	184 603
A.	Vlastní kapitál	60 907	52 254	41 497	50 651	50 319
A.I.	Základní kapitál	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
A.I.1.	Základní kapitál	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
A.I.2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly (-)					
A.I.3.	Změny základního kapitálu					
A.II.	Kapitálové fondy	2 152	2 152	2 152	2 152	2 152
A.II.1.	Ážio					
A.II.2.	Ostatní kapitálové fondy	2 152	2 152	2 152	2 152	2 152

	ROZVAHA - PASIVA	2014	2013	2012	2011	2010
A.II.3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků					
A.II.4.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách obchodních korporací					
A.II.5.	Rozdíly z přeměn obchodních korporací					
A.II.6.	Rozdíly z ocenění při přeměnách obchodních korporací					
A.III.	Fondy ze zisku	190	150	164	165	185
A.III.1	Rezervní fond	150	150	150	150	150
A.III.2	Statutární a ostatní fondy	40		14	15	35
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let	48 353	37 630	46 764	46 433	37 673
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	48 353	79 900	79 951	79 620	70 860
A.IV.2.	Neuhrazená ztráta minulých let	0	-42 270	-33 187	-33 187	-33 187
A.IV.3.	Jiný výsledek hospodaření minulých let					
A.V.1.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	8 712	10 822	-9 083	401	8 809
A.V.2.	Rozhodnuto o zálohách na výplatu podílu na zisku (+/-)					
B.	Cizí zdroje	161 893	134 675	135 470	148 492	119 835
B.I.	Rezervy					
B.I.1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů					
B.I.2.	Rezerva na důchody a podobné závazky					
B.I.3.	Rezerva na daň z příjmů					
B.I.4.	Ostatní rezervy					
B.II.	Dlouhodobé závazky	53 171	17 990	61	913	907
B.II.1.	Závazky z obchodních vztahů	50 590	16 793			
B.II.2.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba					
B.II.3.	Závazky - podstatný vliv					
B.II.4.	Závazky ke společníkům					
B.II.5.	Dlouhodobé přijaté zálohy					
B.II.6.	Vydané dluhopisy					
B.II.7.	Dlouhodobé směnky k úhradě					
B.II.8.	Dohadné účty pasivní					
B.II.9.	Jiné závazky					
B.II.10.	Odložený daňový závazek	2 581	1 197	61	913	907
B.III.	Krátkodobé závazky	40 779	51 710	69 286	77 842	68 632
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	25 396	36 768	52 792	58 458	44 067
B.III.2.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba					
B.III.3.	Závazky - podstatný vliv					
B.III.4.	Závazky ke společníkům	44	40	40	40	41
B.III.5.	Závazky z zaměstnancům	8 372	6 854	7 190	8 152	12 477
B.III.6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	2 183	1 858	3 728	3 931	4 367
B.III.7.	Stát-daňové závazky a dotace	3 131	4 364	4 429	3 956	4 708

	ROZVAHA - PASIVA	2014	2013	2012	2011	2010
B.III.8.	Krátkodobé přijaté zálohy					
B.III.9.	Vydané dluhopisy					
B.III.10.	Dohadné účty pasivní	1 400	1 529	871	807	1 989
B.III.11.	Jiné závazky	253	297	236	2 498	983
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	67 943	64 975	66 123	69 737	50 296
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	40 000	40 000			
B.IV.2.	Krátkodobé bankovní úvěry	24 943	24 975	65 104	65 437	50 296
B.IV.3.	Krátkodobé finanční výpomoci	3 000		1 019	4 300	
C.I.	Časové rozlišení	133			1 903	14 449
C.I.1.	Výdaje příštích období	133			1 903	14 449
C.I.2.	Výnosy příštích období					

Zdroj: CROSS SPEED (2010-2016)

	ROZVAHA - PASIVA	2016	2015
	Pasiva celkem	196 464	216 017
A.	Vlastní kapitál	83 716	74 369
A.I.	Základní kapitál	1 500	1 500
A.I.1.	Základní kapitál	1 500	1 500
A.I.2.	Vlastní podíly (-)		
A.I.3.	Změny základního kapitálu		
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	2 163	2 163
A.II.1.	Ážio		
A.II.2.	Kapitálové fondy	2 163	2 163
A.II.2.1.	Ostatní kapitálové fondy	2 163	2 163
A.II.2.2.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků (+/-)		
A.II.2.3.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách obchodních korporací (+/-)		
A.II.2.4.	Rozdíly z přeměn obchodních korporací (+/-)		
A.II.2.5.	Rozdíly z ocenění při přeměnách obchodních korporací (+/-)		
A.III.	Fondy ze zisku	181	176
A.III.1.	Ostatní rezervní fondy	150	150
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	31	26
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	70 231	57 013
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	70 231	57 013
A.IV.2.	Neuhrazená ztráta minulých let		
A.IV.3.	Jiný výsledek hospodaření minulých let		
A.V.2.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	9 641	13 517
A.VI.	Rozhodnuto o zálohách na výplatu podílu na zisku (+/-)		
B.+ C.	Cizí zdroje	111 913	139 138
B.	Rezervy		

	ROZVAHA - PASIVA	2016	2015
B.1.	Rezerva na důchody a podobné závazky		
B.2.	Rezerva na daň z příjmů		
B.3.	Rezervy podle zvláštních předpisů		
B.4.	Ostatní rezervy		
C.	Závazky	111 913	139 138
C.I.	Dlouhodobé závazky	52 670	75 841
C.I.1.	Vydané dluhopisy		
C.I.1.1.	Vyměnitelné dluhopisy		
C.I.1.2.	Ostatní dluhopisy		
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	48 941	30 000
C.I.3.	Dlouhodobé přijaté zálohy		
C.I.4.	Závazky obchodních vztahů		42 073
C.I.5.	Dlouhodobé směnky k úhradě		
C.I.6.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba		
C.I.7.	Závazky - podstatný vliv		
C.I.8.	Odložený daňový závazek	3 729	3 768
C.I.9.	Závazky - ostatní		
C.I.9.1.	Závazky ke společníkům		
C.I.9.2.	Dohadné účty pasivní		
C.I.9.3.	Jiné závazky		
C.II.	Krátkodobé závazky	59 243	63 297
C.II.1.	Vydané dluhopisy		
C.II.1.1.	Vyměnitelné dluhopisy		
C.II.1.2.	Ostatní dluhopisy		
C.II.2.	Závazky k úvěrovým institucím	9 782	24 650
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy		
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	24 080	20 385
C.II.5.	Krátkodobé směnky k úhradě		
C.II.6.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba		
C.II.7.	Závazky - podstatný vliv		
C.II.8.	Závazky ostatní	25 381	18 262
C.II.8.1.	Závazky ke společníkům	610	614
C.II.8.2.	Krátkodobé finanční výpomoci	10 000	2 350
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	7 704	8 329
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	3 148	2 913
C.II.8.5.	Stát - daňové závazky a dotace	2 506	2 808
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	706	720
C.II.8.7.	Jiné závazky	707	528
D.	Časové rozlišení	835	2 510
D.1.	Výdaje příštích období	835	2 510
D.2.	Výnosy příštích období		

Zdroj: CROSS SPEED (2015-2016)

Příloha B Výkaz zisku a ztrát

	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	2014	2013	2012	2011	2010
I.	Tržby za prodej zboží	10 500	2 349	5 204	692	9
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	9 228	2 009	5 030	885	7
+	Obchodní marže	1 322	340	174	-193	2
II.	Výkony	559 680	584 352	647 649	666 543	605 620
II.1	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	559 504	584 182	647 431	666 397	605 522
II.2	Změna stavu zásob vlastní činnosti	175	170	190	146	97
II.3	Aktivace	1		28		1
B.	Výkonová spotřeba	360 717	405 398	463 798	486 182	435 601
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	196 042	232 270	267 058	275 949	237 753
B.2.	Služby	164 675	173 128	196 740	210 233	197 848
+	Přidaná hodnota	200 285	179 294	184 025	180 168	170 021
C.	Osobní náklady součet	82 565	75 943	77 948	78 116	75 391
C.1.	Mzdové náklady	62 813	56 650	57 859	57 144	56 857
C.2.	Odměny členům orgánů obchodní korporace					
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	19 593	18 995	19 733	20 607	17 651
C.4.	Sociální náklady	159	298	356	365	883
D.	Daně a poplatky	102 701	106 985	121 627	127 753	123 322
E.	Odpisy dlouhodobého nehm. a hmot. majetku	14 534	6 311	5 890	5 290	9 161
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	11 505	4 173	3 656	7 934	26 882
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	11 039	3 494	3 291	7 895	26 830
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	466	679	365	39	52
F.	Zůstatková cena prod. dlouhodobého majetku a materiálu	6 005	1 696	2 245	1 671	10 815
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	5 992	1 685	2 226	1 655	10 813
F.2.	Prodaný materiál	13	11	19	16	2
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	-145	-347	-1 725	-124	2 224
IV.	Ostatní provozní výnosy	28 208	40 848	44 418	55 034	68 391
H.	Ostatní provozní náklady	17 006	18 433	31 898	28 732	24 647
V.	Převod provozních výnosů					
I.	Převod provozních nákladů					
*	* Provozní výsledek hospodaření	17 332	15 294	-5 784	1 698	19 734
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů					
J.	Prodané cenné papíry a podíly					
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku					
VII.1.	Výnosy z podílů v ovládaných a řízených osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem					

	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	2014	2013	2012	2011	2010
VII.2.	Výnosy z ostatních dlouhodobých cenných papírů a podílů					
VII.3.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku					
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku					
K.	Náklady z finančního majetku					
IX.	Výnosy z přecenění cenných papírů a derivátů					
L.	Náklady z přecenění cenných papírů a derivátů					
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti					
X.	Výnosové úroky	11	3	3	11	63
N.	Nákladové úroky	3 136	1 958	2 299	2 106	2 156
XI.	Ostatní finanční výnosy	3 146	11 679	11 923	12 661	13 535
O.	Ostatní finanční náklady	6 396	12 051	13 304	11 386	19 067
XII.	Převod finančních výnosů					
P.	Převod finančních nákladů					
*	Finanční výsledek hospodaření	-6 375	-2 327	-3 677	-820	-7 625
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost	2 168	1 973	-851	447	3 251
Q.1.	splatná	785	837		442	2 343
Q.2.	odložená	1 383	1 136	-851	5	
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost	8 789	10 994	-8 610	431	908
XIII.	Mimořádné výnosy					8 858
R.	Mimořádné náklady	77	172	473	30	49
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti					
S.1.	splatná					
S.2.	odložená					
*	Mimořádný výsledek hospodaření	-77	-172	-473	-30	-49
T.	Převod podílu na výsledek hospodaření společníkům (+/-)					
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	8 712	10 822	-9 083	401	8 809
****	Výsledek hospodaření před zdaněním	10 880	12 795	-9 934	848	12 060

Zdroj: CROSS SPEED (2010-2014)

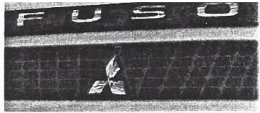
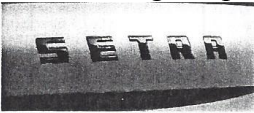
	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	2016	2015
I.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	466 377	511 498
II.	Tržby za prodej zboží	25 333	45 410
A.	Výkonová spotřeba	290 556	345 390
A.1.	Náklady vynaložené na prodej zboží	22 586	38 018
A.2.	Spotřeba materiálu a energie	123 923	154 629
A.3.	Služby	144 047	152 743
B.	Změna stavu zásob vlastní činnosti (+/-)	-175	-145
C.	Aktivace (-)	-1	12
D.	Osobní náklady	100 674	96 573
D.1.	Mzdové náklady	76 520	74 124

	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	2016	2015
D.2.	Náklady na sociální zabezpečení, zdravotní pojištění a ostatní náklady	24 154	22 449
D.2.1.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	23 418	22 231
D.2.2.	Ostatní náklady	736	218
E.	Úprava hodnot v provozní oblasti	17 711	17 892
E.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	17 447	17 892
E.1.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - trvalé	17 447	17 892
E.1.2.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - dočasné		
E.2.	Úpravy hodnot zásob		
E.3.	Úpravy hodnot pohledávek	264	
III.	Ostatní provozní výnosy	33 445	35 022
III.1.	Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	8 020	9 036
III.2.	Tržby z prodaného majetku	641	452
III.3.	Jiné provozní výnosy	24 782	25 534
F.	Ostatní provozní náklady	100 481	109 732
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	6 641	6 689
F.2.	Zůstatková cena prodaného majetku	152	99
F.3.	Daně a poplatky v provozní oblasti	77 696	85 677
F.4.	Rezervy v provozní oblasti a komplexní náklady příštích období		-1 442
F.5.	Jiné provozní náklady	15 992	18 709
	Provozní výsledek hospodaření (+/-)	15 909	22 476
IV.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku - podíly		
IV.1.	Výnosy z podílů - ovládaná nebo ovládající osoba		
IV.2.	Ostatní výnosy z podílů		
G.	Náklady vynaložené na prodané podíly		
V.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku		
V.1.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku - ovládaná nebo ovládající osoba		
V.2.	Ostatní výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku		
H.	Náklady související s ostatním dlouhodobým finančním majetkem		
VI.	Výnosové úroky a podobné výnosy	14	262
VI.1.	Výnosové úroky a podobné výnosy - ovládaná nebo ovládající osoba		

	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	2016	2015
VI.2.	Ostatní výnosové úroky a podobné výnosy	14	262
I.	Úpravy hodnot a rezervy ve finanční oblasti		
J.	Nákladové úroky a podobné náklady	2 103	3 381
J.1.	Nákladové úroky a podobné náklady - ovládaná nebo ovládající osoba		
J.2.	Ostatní nákladové úroky a podobné náklady	2 103	3 381
VII.	Ostatní finanční výnosy	1 235	6 323
K.	Ostatní finanční náklady	2 977	8 780
*	Finanční výsledek hospodaření (+/-)	-3 831	-5 576
**	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	12 078	16 900
L.	Daň z příjmu	2 437	3 383
L.1.	Daň z příjmu splatná	2 476	2 196
L.2.	Daň z příjmu odložená (+/-)	-39	1 187
**	Výsledek hospodaření po zdanění (+/-)	9 641	13 517
M.	Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům (+/-)		
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	9 641	13 517
*	Čistý obrat za účetní období	526 404	598 515

Zdroj: CROSS SPEED (2015-2016)

Příloha C Všeobecné podmínky operativního leasingu společnosti Mercedes-Benz



Všeobecné podmínky operativního leasingu společnosti Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o.

Článek 1 Obecná ustanovení, předmět smlouvy

- 1.1 Společnost Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o. (dále jen „**pronajímá-
matel**“) poskytuje svým zákazníkům – nájemcům – služby ve formě operativního leasingu. Služba operativního leasingu, tj. časově omezený pronájem movité věci, je charakterizována zejména povinností pronajímatele nabýt od výrobce, prodejce nebo jiného subjektu (dále jen „**dotavatel**“) od vlastnictví movitou věc (dále jen „**předmět leasingu**“) dle písemné technické specifikace nájemce a následným přenecháním předmětu leasingu nájemci za úplatu do jeho užívání. Nájemce je oprávněn předmět leasingu užívat za dále dohodnutých podmínek po sjednanou dobu za dohodnutou úplatu (vše dále jen „**leasing**“). Technická specifikace předmětu leasingu (Článek 1.3) je uvedena v kupní smlouvě na předmět leasingu uzavřené původně mezi nájemcem a dodavatelem, popř. v původní objednávce nájemce pro dodavatele předmětu leasingu, popř. v kupní smlouvě na předmět leasingu uzavřené mezi nájemcem, dodavatelem a pronajímatelem. Podpisem formuláře smlouvy nájemce potvrzuje, že jestliže původně uzavřel s dodavatelem předmětu leasingu kupní smlouvu na předmět leasingu, která neupravovala možnost postoupení práv a převodu povinností či postoupení smlouvy na pronajímatele pro případ poskytnutí leasingu pronajímatelem, byla/bude tato kupní smlouva zrušena a pronajímatel tedy nic nebrání v tom, aby nabyl vlastnické právo k předmětu leasingu.
- 1.2 Předmětem této smlouvy je zejména povinnost pronajímatele nabýt předmět leasingu do vlastnictví, jakož i právo nájemce předmět leasingu po dobu leasingu užívat (dále jen „**užívání předmětu leasingu**“). Nájemce je zejména povinen platit pronajímateli sjednané konečné leasingové splátky a jiné platby způsobem smlouvou stanoveným i v případě, že předmět leasingu vykazuje jakékoli vady a to i tehdy, není-li v provozuschopném stavu. Vylučně nájemce nese po dobu leasingu nebezpečí všech škod na předmětu leasingu, jakož i všech škod, které nájemce nebo třetími osobami vzniknou po celou dobu leasingu v důsledku užívání předmětu leasingu nájemcem, a to zejména v souvislosti s jeho vadami.
- 1.3 Technická specifikace předmětu leasingu určuje, jaký předmět leasingu je povinen pronajímatel nabýt do svého vlastnictví pro účely této smlouvy (např. značka, typ, vybavení, atd.) (dále jen „**specifikace**“). Specifikace je vylučně záležitostí nájemce. Vylučnou záležitostí nájemce je rovněž výběr dodavatele. Pronajímatel je povinen nejpozději v okamžiku převzetí předmětu leasingu nájemcem dle článku 3 nabýt předmět leasingu od dodavatele. Pronajímatel nebývá předmět leasingu od dodavatele dle obecných prodejních podmínek dodavatele. Pronajímatel není odpovědný za vhodnost a způsobilost předmětu leasingu k nájemcem zamýšlenému provozu, za technickou způsobilost předmětu leasingu, kvalitativní parametry a soulad s českými a mezinárodními technickými normami a obecně závaznými právními předpisy; za toto je v plném rozsahu odpovědný nájemce. Pronajímatel neodpovídá za vlastnosti předmětu leasingu a za jeho jakékoli věcné a/nebo právní vady.
- 1.4 Vzájemná práva a povinnosti smluvních stran se řídí smlouvou o operativním leasingu uzavřenou dle § 1746 odst. 2 občanského zákoníku, která se skládá z formuláře smlouvy (dále jen „**formulář smlouvy**“), těchto Všeobecných podmínek operativního leasingu společnosti Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o. (dále jen „**VPOPL**“), jakož i ostatních součástí uvedených v článku 19.16 (v těchto VPOPL vše jen „**smlouva**“). Smluvní strany se dohodly, že na práva a povinnosti z této smlouvy se nepoužijí ustanovení § 1746 odst. 1 a § 2201 až 2357 občanského zákoníku.

Článek 2 Doba leasingu

- 2.1 Doba leasingu a předběžný začátek doby leasingu jsou uvedeny ve formuláři smlouvy. Doba leasingu začíná dnem, kdy nájemce v souladu se smlouvou převzal od dodavatele bezvadný předmět leasingu (dále také jen „**převzetí předmětu leasingu**“). Tento den musí být uveden v předávacím protokolu. Nezahrnuje-li smlouva předběžně v souladu s článkem 15, popř. nedojde-li k prodloužení doby leasingu dle článku 17.1, končí doba leasingu uplynutím doby, na kterou byl leasing sjednán, a to v den, který se číslem shoduje se dnem začátku doby leasingu, není-li ve smlouvě uveden jiný den.
- 2.2 Nepřevzme-li nájemce v důsledku porušení svých povinností dle této smlouvy předmět leasingu v souladu se smlouvou do šesti měsíců ode dne jejího uzavření, smlouva zaniká a nájemce je povinen zaplatit pronajímateli smluvní pokutu ve výši 30.000,- Kč. Nárok pronajímatele na náhradu veškeré škody není zaplacením smluvní pokuty dotčen.

Článek 3 Převzetí předmětu leasingu, uvedení předmětu leasingu do provozu

- Podpisem formuláře smlouvy zmocňuje pronajímatel nájemce k převzetí předmětu leasingu od dodavatele. Nájemce je povinen dostavit se na výzvu dodavatele k převzetí předmětu leasingu na místo a v době určené v této výzvě, dále je povinen převzít předmět leasingu v bezvadném stavu a ve stavu odpovídajícím specifikaci (v těchto VPOPL jen „**bezvadný předmět leasingu**“), provést podrobnou prohlídku celého předmětu leasingu včetně příslušenství jakož i provést zkoušení jízdy s předmětem leasingu. Nájemce je dále povinen provést kontrolu souladu výrobních čísel a ostatních identifikačních údajů předmětu leasingu s údaji uvedenými ve všech příslušných dokumentech – zejména ve formuláři smlouvy, předávacím protokolu a technickém průkazu k motorovému – přípojnému vozidlu, tj. předmětu leasingu (dále jen „**technický průkaz**“).
- 0.2 O převzetí předmětu leasingu musí být sepsán předávací protokol ve znění připojeném jako součást této smlouvy. Tento předávací protokol podepíše nájemce i dodavatel (v těchto VPOPL vše jen „**předávací protokol**“). Bez řádného sepsání předávacího protokolu a jeho podepsání nájemcem a dodavatelem bez jakýchkoli výhrad není nájemce oprávněn předmět leasingu převzít. Nájemce je povinen do tří pracovních dnů ode dne převzetí předmětu leasingu doručit pronajímateli, a to i prostřednictvím dodavatele, předávací protokol spolu s kopií dokladu dodavatele na úhradu konečné pořizovací ceny předmětu leasingu pronajímatelem (dále jen „**dodavatelská faktura**“).
- 3.3 Nájemce je povinen odmítnout převzetí předmětu leasingu, který neodpovídá specifikaci, nebo který by vykazoval zjevné vady a nedostatky, a to i odstranitelné, nebo který by nebyl předán s úplným příslušenstvím a úplnými doklady vztahujícími se k předmětu leasingu (dále také jen „**vadný předmět leasingu**“). Úplným příslušenstvím a úplnými doklady vztahujícími se k předmětu leasingu se rozumí zejména technický průkaz, servisní knížka, návod k obsluze, všechny klíče a ovládací prvky od předmětu leasingu, tabulka registrační značky silničního motorového vozidla a přípojného vozidla (dále jen „**tabulka registrační značky**“), popř. tabulka zvláštní registrační značky, zařízení proti odčizení předmětu leasingu stanovené ve smlouvě o havarijním pojištění a veškeré další příslušenství k předmětu leasingu uvedené ve specifikaci a/nebo v dokladech k předmětu leasingu a/nebo v dodavatelské faktuře. V případě, že nájemce odmítne převzít předmět leasingu, je nájemce povinen touto skutečností neprodleně písemně sdělit pronajímateli a doložit tuto skutečnost protokolem o odmítnutí převzetí vadného předmětu leasingu, který vyhotovil s dodavatelem a ve kterém budou uvedeny výzvě vady vadného předmětu leasingu. Protokol o odmítnutí převzetí vadného předmětu leasingu musí být podepsán nájemcem a dodavatelem. Nájemce je povinen v takovémto případě uplatnit vůči dodavateli veškeré nároky plynoucí z dodání vadného předmětu leasingu vlastním jménem, na vlastní náklady a na vlastní odpovědnost. Odmítne-li nájemce převzít vadný předmět leasingu, je nájemce povinen dostavit se na další výzvu dodavatele k převzetí bezvadného předmětu leasingu, a to poté, kdy dodavatel odstraní výzvě vady.
- 3.4 Pronajímatel neodpovídá za prodloužení dodavatele s dodáním předmětu leasingu.
- 3.5 Nájemce rovněž nesmí převzít předmět leasingu, který není pojištěn v souladu s touto smlouvou; v případě porušení této povinnosti odpovídá nájemce za veškeré škody, které tímto pronajímateli, dodavateli a/nebo třetími osobami vzniknou. Nároky pronajímatele na zaplacení smluvní pokuty nejsou tímto dotčeny.

- 3.6 Dohodli-li se pronajímatel a nájemce v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně pojištění předmětu leasingu“ v souladu s článkem 9, že nájemce je povinen uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti a/nebo smlouvu o havarijním pojištění bez zprostředkování takové smlouvy pronajímatelem, je nájemce povinen předat pronajímateli, a to i prostřednictvím dodavatele, nejpozději v okamžiku převzetí předmětu leasingu veškeré doklady týkající se uzavřeného pojištění odpovědnosti a/nebo havarijního pojištění (např. zelenou kartu, potvrzení poskytitele o uzavření smlouvy o havarijním pojištění ve znění připojeném jako součást této smlouvy, kopie veškerých pojistných smluv a doklady o zaplacení pojistného v této smlouvě dále blíže specifikovaných, atd.). Nájemce je dále povinen nejpozději v den převzetí předmětu leasingu převzít od dodavatele jeho servisní a záruční podmínky a s těmito servisními a záručními podmínkami, jakož i se síti autorizovaných servisů výrobce předmětu leasingu se neprodleně pečlivě seznámit.
- 3.7 Nebylo-li ve formuláři smlouvy dohodnuto jinak, je nájemce povinen přihlásit na své náklady předmět leasingu a/nebo nechat provést příslušný záznam a/nebo jeho změnu do technického průkazu u příslušného správního odboru obce s rozšířenou působností (dále jen „**úřad**“) o provozovateli a vlastníkovi předmětu leasingu, a to v zákonných lhávkách, nejpozději však do tří pracovních dnů ode dne jeho převzetí od dodavatele, přičemž v souladu s články 1.1 a 1.2 je pronajímatel po dobu leasingu vylučným vlastníkem předmětu leasingu. Pronajímatel a nájemce se v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně poplatků a daně silniční“ dohodnou, zda v technickém průkazu bude jako provozovatel předmětu leasingu ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, uveden nájemce nebo pronajímatel. Nájemce je povinen zajistit, aby po dobu leasingu, popř. po dobu prodloužení doby leasingu dle článku 17.1, byla na předmětu leasingu připevněna tabulka registrační značky, popř. tabulka zvláštní registrační značky. Nejpozději do pěti pracovních dnů od převzetí předmětu leasingu je nájemce povinen předat pronajímateli originál technického průkazu. Technický průkaz bude po dobu trvání smlouvy uchovávan u pronajímatele.
- 3.8 V případě, že nájemce je dle článku 3.7 uveden v technickém průkazu jako provozovatel předmětu leasingu, je nájemce povinen současně s podpisem formuláře smlouvy podepsat a předat pronajímateli „Prohlášení o souladu nájemce s oprávněním pronajímatele k vyřízení předmětu leasingu v registru silničních vozidel a zrušení zázpisu nájemce jako provozovatele předmětu leasingu v technickém průkazu“ ve znění připojeném jako součást této smlouvy. Toto prohlášení je zároveň příslušnou neodvolatelnou plnou mocí udělenou nájemcem pronajímateli. Toto prohlášení je pronajímatel oprávněn kdykoliv po předčasném zániku smlouvy, ať již k tomuto zániku dojde z jakýchkoli důvodů, předložit úřadu a na jeho základě převést předmět leasingu na jiný subjekt nebo za nájemce odhlásit předmět leasingu z registru silničních vozidel. Tuto plnou moc je tedy nájemce oprávněn odvolat pouze z důvodu splnění veškerých pohledávek pronajímatele vůči nájemci z této smlouvy.

Článek 4 Kupní cena, leasingové splátky

- 4.1 Předběžná pořizovací cena předmětu leasingu je uvedena ve formuláři smlouvy a je stanovena vylučně dohodou mezi dodavatelem a nájemcem (dále jen „**předběžná pořizovací cena**“). Předběžná pořizovací cena uvedená ve formuláři smlouvy může být změněna do doby převzetí předmětu leasingu nájemcem na základě písemné dohody nájemce s dodavatelem. Změnu předběžné pořizovací ceny o více než 10 % lze však provést pouze po předchozím písemném souhlasu pronajímatele. Nájemce podpisem předávacího protokolu potvrdí svůj souhlas s konečnou pořizovací cenou předmětu leasingu (dále jen „**konečná pořizovací cena**“).
- 4.2 Předběžná výše leasingových splátek je stanovena dohodou mezi nájemcem a pronajímatelem (dále jen „**předběžné leasingové splátky**“). Počet, výše a periodicita placení předběžných leasingových splátek jsou uvedeny ve formuláři smlouvy, popř. v příloze formuláře smlouvy nazvané „Přehled předběžných leasingových splátek“. Dojde-li po uzavření této smlouvy ke změně předběžné pořizovací ceny předmětu leasingu v souladu s článkem 4.1, dochází automaticky k odpovídající změně výše předběžných leasingových splátek.
- 4.3 Základem pro stanovení výše konečných leasingových splátek (dále jen „**konečné leasingové splátky**“) je konečná pořizovací cena. Poměr mezi součtem předběžných leasingových splátek a součtem konečných leasingových splátek je shodný s poměrem mezi předběžnou pořizovací cenou a konečnou pořizovací cenou, nebýly-li konečné leasingové splátky změněny v souladu s článkem 4.8 a/nebo 4.9. Nájemce se zavazuje zaplatit pronajímateli konečné leasingové splátky ve výši a počtu dle této smlouvy.
- 4.4 Počet, výše a splatnost konečných leasingových splátek jsou uvedeny ve splátkovém kalendáři a popř. v platebním kalendáři, který/teré se stává/stávají součástí této smlouvy po jeho/jejich vyhotovení pronajímatelem a doručení nájemci. Počet konečných leasingových splátek je vždy shodný s počtem předběžných leasingových splátek, který je uveden ve formuláři smlouvy. Splatnost konečných leasingových splátek bude stanovena v souladu s článkem 4.7. Vyhotovení splátkového kalendáře a popř. platebního kalendáře je vylučně záležitostí pronajímatele a nájemce je povinen veškeré skutečnosti uvedené ve splátkovém a popř. v platebním kalendáři akceptovat. Splátkový kalendář je zároveň podkladem pro zaúčtování.
- 4.5 Dohodli-li se pronajímatel a nájemce ve formuláři smlouvy, že nájemce je povinen zaplatit pronajímateli nultou navýšenou splátku, je tato splátka nejpozději v okamžiku převzetí předmětu leasingu. Nultá navýšená splátka je stanovena procentní částí z konečné pořizovací ceny.
- 4.6 Zaplatil-li nájemce před uzavřením této smlouvy dodavateli zálohu na konečnou pořizovací cenu (dále jen „**záloha na konečnou pořizovací cenu**“), postupuje nájemce podpisem formuláře smlouvy pronajímateli s účinností ke dni převzetí předmětu leasingu svoji pohledávkou vůči dodavateli na vrácení zálohy na konečnou pořizovací cenu za úplatu rovnající se výši zálohy na konečnou pořizovací cenu (dále jen „**úplata**“). Pohledávka nájemce na zaplacení úplaty bude pronajímatelem započtena na úhradu nulté navýšené splátky (článek 4.5), paušálního poplatku (článek 5.1), úplaty za poskytování volitelných služeb (článek 5.2, 5.3, 5.4, 5.6 a 5.7), kauce (článek 5.10), dále na úhradu první konečné leasingové splátky a případně na ostatní platby nájemce dle této smlouvy. Započtení dle předchozí věty však pronajímatel provede pouze tehdy, byla-li o výši zálohy na konečnou pořizovací cenu po provedením započtení vzájemných pohledávek pronajímatele a dodavatele dodavatelem snížena částka k úhradě konečné pořizovací ceny uvedená na dodavatelské faktuře.
- 4.7 První konečná leasingová splátka je splatná ke dni převzetí předmětu leasingu nájemcem. Splatnost ostatních konečných leasingových splátek je dána v závislosti na dni převzetí předmětu leasingu nájemcem. Převzme-li nájemce předmět leasingu mezi 1. a 15. dnem v kalendářním měsíci, jsou druhá a další konečné leasingové splátky splatné vždy k 15. dni bezprostředně následujícího kalendářního měsíce po měsíci, ve kterém byla splatná předcházející konečná leasingová splátka. Převzme-li nájemce předmět leasingu splatné vždy k 15. dni v kalendářním měsíci, jsou druhá a další konečné leasingové splátky splatné předcházející konečné leasingové splátce. Dohodli-li si pronajímatel a nájemce ve formuláři smlouvy jinou než měsíční periodicitu placení konečných leasingových splátek, použije se postup uvedený výše v tomto článku 4.7 přiměřeně.
- 4.8 Smluvní strany se tímto dohodly, že výše konečných leasingových splátek se automaticky zvyšuje (tedy bez dodatečné dohody smluvních stran), pokud po uzavření této smlouvy dojde ke zvýšení referenční sazby o více než sto basisových bodů (sto basisových bodů odpovídá 1% ke zvýšení referenční sazby o více než sto basisových bodů splátek o částku, která bude p.a.). V takovém případě se zvýší výše konečných leasingových splátek o částku, která bude

Verze 20140101

platby sjednané v jiné měně splátkový kalendář v Kč neslouží jako podklad k platbě, ale výhradně jako podklad pro zaúčtování a pro potřebu DPH či jiné daně.

- 6.9 Nájemce je povinen zajistit, aby pronajímatel obdržel veškeré platby v jiné měně v plné výši dle platební kalendáře, tzn. že veškeré náklady spojené s převodem peněz (např. poplatky SWIFT) nese nájemce. Bude-li jakýkoliv příjem plateb v jiné měně na účtu pronajímatele zatížen poplatky banky, je nájemce povinen tyto poplatky pronajímateli uhradit.
- 6.10 Kurzové rozdíly vzniklé při odvodu DPH z důvodu odchylky směnného kurzu ke dni splatnosti každé jednotlivé platby dle platební kalendáře od pevného leasingového kurzu je nájemce povinen uhradit pronajímateli vždy k 30.06. a 31.12. toho kterého kalendářního roku, jakož i k datu zániku této smlouvy, a to na základě vyúčtování kurzových rozdílů, které vyhotoví pronajímatel. Kurzové rozdíly budou vypočteny jako součin rozdílů mezi pevným leasingovým kurzem a směnným kurzem ČNB vyhlášeným ke dni splatnosti každé jednotlivé platby dle platební kalendáře a celkové DPH z každé jednotlivé platby dle platební kalendáře. Při padne-li den splatnosti na sobotu, neděl nebo státem uznaný svátek, použije se kurzů ČNB vyhlášeného v nejbližší následující pracovní den. Pronajímatel je však vyloučen dle svého uvážení oprávněn vyúčtování kurzových rozdílů neprovést.
- 6.11 Bude-li jakákoliv platba v souladu s články 6.1 a 6.2 přijata pronajímatelem před datem uskutečnění zdanitelného plnění stanoveném ve splátkovém kalendáři a nedojde-li k započtení v souladu s ustanovením článku 6.3, popř. neprovede-li pronajímatel započtení v souladu s ustanovením článku 6.4, nebude nájemce vyžadovat vystavení zvláštního podkladu pro zaúčtování na tuto platbu a jako podklad pro zaúčtování bude i v těchto případech sloužit výhradně splátkový kalendář.

Článek 7 Vlastnictví a užívání předmětu leasingu, nároky třetích osob, odpisy
7.1 Vlastnictvím předmětu leasingu je pronajímatel. Nájemce nesmí předmět leasingu zcizit, přenechat do podnámky, držbu nebo užívání třetí osobě nebo zatížit předmět leasingu jakýmkoli právem v prospěch třetích osob. Jakékoli nároky třetích osob uplatněné vůči předmětu leasingu je nájemce povinen neprodleně písemně oznámit pronajímateli. Nájemce nese veškeré náklady na opatření nutná k odvrácení nároků třetích osob.
7.2 Pronajímatel vede předmět leasingu jako svůj dlouhodobý majetek. Vyloučen pronajímatel je oprávněn provádět daňové a účetní odpisy předmětu leasingu.

Článek 8 Další práva a povinnosti nájemce vůči předmětu leasingu a vůči pronajímateli

- 8.1 Nájemce užívá předmět leasingu výlučně na vlastní nebezpečí a, není-li v této smlouvě stanoveno jinak (např. v článku 5.9), nese veškeré náklady a odpovídá za splnění veškerých povinností spojených s užíváním předmětu leasingu, zejména za:
• úhradu administrativních, správních a jiných poplatků, atp., včetně rozhlasového poplatku a popř. televizního poplatku, pokud je nájemce dle článku 3.7 uveden v technickém průkazu jako provozovatel předmětu leasingu,
• podání daňového priznání k dani silniční a úhradu daně silniční, pokud je nájemce dle článku 3.7 uveden v technickém průkazu jako provozovatel předmětu leasingu,
• úhradu nákladů na pravidelné prohlídky, seřizování, běžnou údržbu a veškeré opravy jsou považovány za běžnou údržbu dle zákona ODPH,
• úhradu nákladů na veškeré opravy,
• úhradu mýtného.
Budou-li nájemci v souladu s článkem 12. poskytovány servisní služby, hradí nájemce náklady na pravidelné prohlídky, seřizování, běžnou údržbu a opravy předmětu leasingu, jejichž poskytování bylo dohodnuto v servisním ujednání, jako součást úplaty za poskytování volitelných služeb. Pravidelné prohlídky, seřizování, běžná údržba a veškeré opravy jsou považovány za běžnou údržbu dle zákona ODPH.
- 8.2 Nájemce je povinen provozovat a udržovat předmět leasingu dle provozních a servisních předpisů výrobce, v souladu se všemi příslušnými právními předpisy České republiky a v případě jeho užívání v zahraničí i s příslušnými zahraničními předpisy. Nájemce je povinen dodržovat i veškeré povinnosti, které jsou příslušnými obecně závaznými právními předpisy uloženy provozovateli předmětu leasingu.
Je-li nájemce právnická osoba nebo fyzická osoba, která je podnikatelem, smí umožnit použití a užívání předmětu leasingu svým zaměstnancům pouze v souvislosti s předmětem svého podnikání. Je-li nájemce fyzická osoba, která není podnikatelem, je oprávněn umožnit použití a užívání předmětu leasingu pouze osobám blízkým ve smyslu § 22 odst. 1 občanského zákoníku.

Nájemce je v každém případě povinen zajistit, aby předmět leasingu používala vždy pouze taková osoba, která splňuje veškeré podmínky dle této smlouvy, veškeré podmínky stanovené příslušnými právními předpisy jakož i podmínky vyžadované smlouvou o pojištění odpovědnosti a smlouvou o havarijním pojištění.
8.3 Nájemce je povinen dočasně přerušit a obsah předepsaných pravidelných servisních prohlídek a úkonů, stanovených výrobcem v závislosti na časovém nebo kilometrickém průběhu a zajistit jejich provedení výhradně autorizovaným servisem výrobce. K provedení servisních úkonů, oprav, k běžné údržbě, ale i k vlastním opravám nesmí být použity díly, příslušenství, hmoty, postupy, atp. neschválené nebo nedoporučené výrobcem předmětu leasingu. Nájemce je povinen udržovat předmět leasingu ve stavu odpovídajícím jeho opotřebení a neprodleně povolit odstranění veškerých škod vzniklých na předmětu leasingu.

8.4 V výjimečných případech, jestliže provedení nezbytné opravy autorizovaným servisem by bylo možné pouze s nepřiměřenými potížemi popř. náklady, může nájemce nezbytný rozsah opravných oprav zajistit v neautorizovaném servisem, který však poskytuje záruku pečlivé, řemeslné odborné práce. V takovém případě je však nájemce povinen neprodleně zajistit dodatečnou kontrolní prohlídku opravy provedené na předmětu leasingu v autorizovaném servisem výrobce (dále jen „**kontrolní prohlídka**“). Protokol o kontrolní prohlídce předmětu leasingu je nájemce povinen předložit pronajímateli do pěti kalendářních dnů ode dne provedení nezbytné opravy v neautorizovaném servisem, a to i tehdy, nebyla-li tato oprava provedena úplně.

8.4 Nájemce je oprávněn použít a užívat předmět leasingu pro účely vývoiku řidičů (autoškoly), jako taxi, k jiné smluvní přepravě osob, pro přepravu peněz, cenin, klenotů, drahých kovů nebo věcí z drahých kovů, starožitností, věcí umělecké nebo historické ceny a jiných osobných věcí nebo cenin, ke sportovním účelům, nebo jej i jednotlivě půjčit, pouze po předchozím písemném souhlasu pronajímatele pro každý jednotlivý případ.

8.5 Nájemce je oprávněn použít předmět leasingu mimo území České republiky, pouze pokud uvažované místo provozu neleží ve válečném pásmu a havarijní pojištění a pojištění odpovědnosti předmětu leasingu v té které uvažované zemi poskytuje stejný rozsah pojistného krytí, jako kdyby k pojistné události, popř. škodné události došlo na území České republiky.

8.6 Nájemce nesmí bez předchozího písemného souhlasu pronajímatele změnit rizikovou skupinu svého podnikání dle smlouvy o pojištění odpovědnosti, která souvisí s předmětem leasingu.

- 8.7 Dojde-li u nájemce, který je:
• fyzickou osobou – podnikatelem – k jakékoliv změně údajů uvedených ve smlouvě, jakož i k jakékoliv jiné změně údajů týkajících se jeho osoby včetně změny oprávnění k podnikání (tj. např. změna živnostenského listu, koncesní listiny, popř. změna údajů zapsaných v obchodním rejstříku apod.),
• fyzickou osobou – nepodnikatelem – k jakékoliv změně údajů uvedených ve smlouvě, a
• právnickou osobou k jakékoliv změně údajů uvedených ve smlouvě, jakož i jakékoliv jiné změně týkající se jeho osoby včetně údajů zapsaných v obchodním, živnostenském či jiném rejstříku (např. změna sídla, statutárních orgánů, atd.),
je nájemce povinen pronajímateli písemně oznámit jakoukoliv změnu těchto skutečností do deseti kalendářních dnů ode dne, kdy jakákoliv takováto změna nastala; tato povinnost se vztahuje i na změny korespondenční adresy, elektronické adresy, kontaktních osob a telefonních či faxových čísel nájemce, které jsou uvedeny v kartě nájemce (dále jen „**oznamovací povinnost**“). Oznamovací povinnost je splněna vždy až doručením oznámení o takovéto změně pronajímateli. V případě nesplnění oznamovací povinnosti odpovídá nájemce za veškeré škody, které pronajímateli vznikly v důsledku nesplnění této povinnosti.

Podpisem této smlouvy potvrzuje nájemce správnost údajů v kartě zákazníka. Pronajímatel je oprávněn požadovat předložení dokladů, dokumentů a informací za účelem ověření identifikace nájemce či osob zastupujících nájemce, popř. členů orgánů nájemce a pořizovat si jejich kopie.

8.8 Nájemce je povinen na výzvu kdykoliv, a to i opakovaně, umožnit pronajímateli kontrolní prohlídku stavu a způsobu užívání předmětu leasingu. Nebude-li dohodnuto jinak, budou tyto prohlídky uskutečňovány v sídle pronajímatele do tří kalendářních dnů od doručení výzvy pronajímatele nájemci. Veškeré náklady spojené s přípravou předmětu leasingu do sídla pronajímatele nese nájemce.

8.9 Nájemce je povinen na základě písemné žádosti pronajímatele označit předmět leasingu obchodní firmou popř. jakýmkoli jiným označením pronajímatele způsobem, který určí pronajímatel, a to do tří pracovních dnů ode dne doručení této žádosti pronajímatele nájemci.

- 8.10 Pronajímatel zapůjčí nájemci technický průkaz k předmětu leasingu, pokud o to nájemce předem písemně požádal a za předpokladu, že:
• pronajímatel nemá vůči nájemci žádné pohledávky z této a/nebo jiné smlouvy a
• nájemce vrátil všechny dříve zapůjčené technické průkazy včas a řádně a tuto svoji povinnost splnil včas a řádně i u všech jiných smluv a
• neexistuje odůvodněné podezření, že vlastnictví pronajímatele k předmětu leasingu bude ohroženo.

Nájemce je povinen vrátit převzatý technický průkaz pronajímateli do deseti kalendářních dnů ode dne jeho převzetí. V případě, že nájemce tuto povinnost nesplní a pronajímatel bude po uplynutí lhůty dle předchozí věty nucen využít k opětovnému získání technického průkazu služeb třetích osob, je nájemce povinen uhradit pronajímateli veškeré náklady spojené s vymáháním a odebráním technického průkazu nájemci nebo třetí osobě. Dojde-li ke ztrátě, odcizení, znehodnocení, či zničení technického průkazu v době jeho zapůjčení nájemci, je nájemce po předchozím písemném souhlasu pronajímatele oprávněn na své náklady obstarat vystavení duplikátu.

8.11 Pronajímatel vyhotoví pro nájemce na základě jeho písemné žádosti potvrzení o trvání této smlouvy pro ČESMAD Bohemia a jiná obdobná potvrzení vztahující se k předmětu leasingu nebo ke smlouvě pouze za předpokladu, že:
• pronajímatel nemá vůči nájemci žádné pohledávky z této a/nebo jiné smlouvy a
• nájemce vrátil všechny zapůjčené technické průkazy včas a řádně a tuto svoji povinnost splnil včas a řádně i u všech jiných smluv.

- 8.12 S výjimkou práva na odstoupení od kupní smlouvy, na základě které pronajímatel nabyl od dodavatele vlastnické právo k předmětu leasingu, práva na vypověď či odstoupení od veškerých pojistných smluv uzavřených pronajímatelem jako pojistníkem dle této smlouvy a práva na odstoupení od servisní smlouvy uzavřené mezi pronajímatelem a poskytovatelem servisních služeb postupuje pronajímatel tímto nájemci právo uplatnit nároky za jakost předmětu leasingu a nároky z vad předmětu leasingu vůči dodavateli, právo uplatnit nároky z veškerých pojistných smluv uzavřených pronajímatelem dle této smlouvy v případě pojistných, popř. škodných událostí a právo uplatnit nároky ze servisní smlouvy vůči subjektu, který servisní služby v konkrétním případě poskytl; právo odstoupit od kupní smlouvy uzavřené mezi pronajímatelem a dodavatelem na předmět leasingu, právo na vypověď či odstoupení od veškerých pojistných smluv uzavřených pronajímatelem jako pojistníkem dle této smlouvy a právo na odstoupení od servisní smlouvy uzavřené mezi pronajímatelem a poskytovatelem servisních služeb náleží výlučně pronajímateli. Nájemce postupem práva přijímá a zavazuje se je vykonávat na vlastní náklady a na vlastní nebezpečí. Nájemce odpovídá za veškeré škody, které vzniknou pronajímateli nebo třetím osobám v důsledku toho, že nájemce včas a řádně neuplatnil u příslušných subjektů práva postoupená na nájemce dle tohoto článku 8.12.

8.13 Nájemce je na žádost pronajímatele povinen poskytnout pronajímateli každé daňové priznání, jakož i každou řádnou, mezitímní či mimořádnou účetní závěrku (pokud byla účetní závěrka ověřována auditorem, tak i zprávu auditora), vyhotovené po dobu trvání této smlouvy. Pokud nájemce není nebo nebude povinen některé výše uvedené dokumenty vyhotovovat, je povinen poskytnout pronajímateli jinou dokumentaci, která umožní pronajímateli ověřit hospodářskou situaci nájemce. Na žádost pronajímatele je nájemce povinen dodat pronajímateli i průběžné hospodářské výsledky. Je-li nájemce fyzickou osobou – podnikatelem nebo právnickou osobou, je při uzavření smlouvy povinen pronajímatele informovat o tom, zda se jeho účetní období shoduje s kalendářním rokem nebo je hospodářským rokem ve smyslu zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví. Nájemce je dále povinen kdykoli během doby leasingu neprodleně písemně informovat pronajímatele o každé změně jeho účetního období.

8.14 Podpisem formální smlouvy přijímá nájemce dle § 533 občanského zákoníku ke všem dluhům společnosti, které jsou personálně a/nebo majetkově propojeny s nájemcem a/nebo se statutárním orgánem nájemce (dále jen „**propojené společnosti**“), vzniklých z jakýchkoli smluv uzavřených mezi propojenými společnostmi a pronajímatelem. Nájemce se tedy stává dlužníkem dluhů uvedených v předchozí větě vedle propojených společností a nájemce a propojené společnosti jsou vůči pronajímateli zavázány společně a nerozdílně.

8.15 Nájemce je povinen předem písemně informovat pronajímatele o všech skutečnostech či chystaných organizačních změnách, které by mohly vést k zákonnému přechodu práva a povinností nájemce dle této smlouvy na jiný subjekt (např. zánik osoby nájemce bez likvidace s právním nástupnictvím, prodej podniku nebo jeho části, nájem podniku nebo jeho části, vklad podniku do základního kapitálu jiné společnosti, atd.)

8.16 Způsoby zajištění dluhů nájemce z této smlouvy jsou stanoveny ve formuláři smlouvy, a to na základě dohody pronajímatele a nájemce a/nebo pronajímatele a třetí osoby (dále jen „**zajištění leasingu**“). Dohodli-li se pronajímatel a nájemce, že nájemce je povinen poskytnout ve prospěch pronajímatele k zajištění svých dluhů z této smlouvy zajištění leasingu, je nájemce povinen předat pronajímateli dokumenty osvědčující zřízení takového zajištění nejpozději ve lhůtě uvedené ve formuláři smlouvy.

Článek 9 Pojištění, náhrada škody, zabezpečení předmětu leasingu

9.1 Dohodli-li se pronajímatel a nájemce v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně pojištění předmětu leasingu“, že pronajímatel jako pojistník uzavře s příslušným pojistitelem následující smlouvy o pojištění / pojištění:

- smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, tj. předmětu leasingu ve smyslu zákona č. 168/1999 Sb. ve prospěch nájemce jako pojištěného (v těchto VPOL jen „**pojištění odpovědnosti**“ nebo „**smlouva o pojištění odpovědnosti**“),
 - pojistnou smlouvu pro případ poškození nebo zničení předmětu leasingu v důsledku havárie, v důsledku činnosti pracovního stroje, který je součástí předmětu leasingu (např. sklápěč korba, mechanická ruka, apod.), v důsledku zivelné události a v důsledku vandalismu a pro případ odcizení předmětu leasingu nebo jeho části (v těchto VPOL jen „**havarijní pojištění**“ nebo „**smlouva o havarijním pojištění**“),
 - smlouvu o doplňkových pojištění (v těchto VPOL jen „**doplňková pojištění**“ nebo „**smlouva o doplňkových pojištění**“),
 - smlouvu o jiných pojištění (v těchto VPOL jen „**jiná pojištění**“ nebo „**smlouva o jiných pojištění**“).
- nebo že tyto smlouvy o pojištění / jiná pojištění uzavře pronajímatel v zastupení pojistitele (dále v těchto VPOL souhrnně také jen jako „**sjednaná pojištění**“ nebo „**sjednané pojištění smlouvy**“), je nájemce povinen:
- hradit pronajímateli v souladu s touto smlouvou jako součást úplaty za poskytování volitelných služeb pojistné, popř. náklady na sjednaná pojištění po dobu leasingu, která je uvedena ve formuláři smlouvy, tj. bez případné doby prodloužení doby leasingu dle článku 17.1. Nebude-li mezi pronajímatelem a nájemcem písemně dohodnuto jinak, je nájemce po dobu případného prodloužení doby leasingu dle článku 17.1 povinen uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti přímo s pojistitelem, vlastním jménem, na vlastní náklady a vedle povinností uvedených v článku 3.6 je povinen plnit podmínky uvedené v článku 9.2. Nebude-li mezi pronajímatelem a nájemcem písemně dohodnuto jinak, je nájemce po dobu případného prodloužení doby leasingu dle článku 17.1 povinen uzavřít smlouvu o havarijním pojištění přímo s pojistitelem, vlastním jménem, na vlastní náklady a vedle povinností uvedených v článku 3.6 je povinen plnit podmínky uvedené v článku 9.3,
 - dodržovat a plnit veškeré povinnosti provozovatele, popř. pojištěného vyplývající ze sjednaných pojistných smluv včetně všech jejich součástí a příloh,
 - při převzetí předmětu leasingu převzít od dodavatele nebo od pronajímatele v jeho sídle zelenou kartu, všeobecné pojistné podmínky pojistitele a případné další dokumenty, pokud tyto dokumenty tvoří součást sjednaných pojistných smluv. Nájemce je povinen plnit veškeré povinnosti vyplývající z dokumentů dle předchozí věty.

predloženo písemně souhlasu pronajímatele.

Nájemce bere na vědomí, že sjednaná pojištění končí nejspíše uplynutím doby leasingu, která je uvedena ve formuláři smlouvy, tj. bez případné doby prodloužení doby leasingu dle článku 17.1.

9.2 Dohodli-li se pronajímatel a nájemce v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně pojištění předmětu leasingu“, že nájemce je povinen uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti přímo s pojistitelem, je povinen tak učinit vlastním jménem, na vlastní náklady a vedle povinnosti uvedené v článku 3.6 je povinen plnit následující podmínky:

- odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla, tj. předmětu leasingu bude nájemcem pojištěna po celou dobu leasingu, a to i po dobu případného prodloužení doby leasingu dle článku 17.1,
- limit pojistného plnění nesmí být
- při škodě vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodě vzniklé odcizením věci, pozbuďte-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat, a/nebo při škodě, která má povahu ušlého zisku (v této smlouvě jen „hmotné škody“), nižší než 50.000.000,- Kč (slovy: padesát milionů korun českých);
- při škodě na zdraví nebo usmrcení osob (v této smlouvě jen „škody na zdraví“) nižší než 50.000.000,- Kč (slovy: padesát milionů korun českých),
- pronajímatel musí být uveden jako vlastník předmětu leasingu jak ve smlouvě o pojištění odpovědnosti, tak i na zelené kartě,
- nájemce je povinen uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti pouze buď s Allianz pojišťovnou, a.s. nebo Kooperativou pojišťovnou, a.s. nebo Českou pojišťovnou, a.s. nebo Uniqa pojišťovnou, a.s.; uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti s jiným pojistitelem lze pouze po předchozím písemném souhlasu pronajímatele,
- ve smlouvě o pojištění odpovědnosti musí být sjednáno roční placení pojistného,
- nájemce je povinen při převzetí předmětu leasingu předat pronajímateli a to i prostřednictvím dodavatele, doklad o zaplacení pojistného na pojištění odpovědnosti na první pojistné období. Na další pojistné období je nájemce povinen předat pronajímateli doklad o zaplacení pojistného na pojištění odpovědnosti vždy nejspíše dvacet kalendářních dní před začátkem toho kterého pojistného období,
- nájemce není oprávněn změnit nebo ukončit smlouvu o pojištění odpovědnosti bez předchozího písemného souhlasu pronajímatele,
- nájemce je povinen plnit veškeré povinnosti vyplývající z uzavřené smlouvy o pojištění odpovědnosti včetně všech jejích součástí a příloh.

9.3 Dohodli-li se nájemce a pronajímatel v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně pojištění předmětu leasingu“, že nájemce je povinen uzavřít smlouvu o havarijním pojištění přímo s pojistitelem, je povinen tak učinit vlastním jménem, na vlastní náklady a vedle povinnosti uvedené v článku 3.6 je povinen plnit následující podmínky:

- předmět leasingu bude pojištěn po celou dobu leasingu, a to i po dobu případného prodloužení doby leasingu dle článku 17.1,
- předmět leasingu bude po dobu leasingu pojištěn na pojistnou částku rovnající se obvyklé ceně předmětu leasingu bez zohlednění případných slev,
- předmět leasingu bude po dobu leasingu pojištěn i pro případ poškození nebo zničení v důsledku činnosti pracovního stroje, pokud je tento součástí předmětu leasingu (např. sklápač korb, mechanická ruka, apod.),
- sjednaná spoluúčast nesmí být vyšší než 10% pojistného plnění s pevně stanovenou minimální hranicí spoluplácení ve výši maximálně 10.000,- Kč,
- územní platnost pojištění se musí vztahovat na celé území Evropy,
- nájemce je povinen uzavřít smlouvu o havarijním pojištění pouze buď s Allianz pojišťovnou, a.s. nebo Kooperativou pojišťovnou, a.s. nebo Českou pojišťovnou, a.s. nebo Uniqa pojišťovnou, a.s.; uzavřít smlouvu o havarijním pojištění s jiným pojistitelem lze pouze po předchozím písemném souhlasu pronajímatele,
- pojištění bude sjednáno ve prospěch pronajímatele jako pojištěného a jako vlastníka předmětu leasingu. Tato skutečnost bude pojistitelem řádně potvrzena na potvrzení pojistitele a uzavření smlouvy o havarijním pojištění, ve znění připojeném jako součást této smlouvy,
- nájemce je povinen při převzetí předmětu leasingu předat pronajímateli, a to i prostřednictvím dodavatele, kopii dokladu o zaplacení pojistného na havarijní pojištění na první pojistné období. Na další pojistné období je nájemce povinen předat pronajímateli doklad o zaplacení pojistného na havarijní pojištění vždy nejspíše dvacet kalendářních dní před začátkem toho kterého pojistného období,
- nájemce není oprávněn změnit nebo ukončit smlouvu o havarijním pojištění bez předchozího písemného souhlasu pronajímatele,
- nájemce je povinen plnit veškeré povinnosti vyplývající z uzavřené smlouvy o havarijním pojištění včetně všech jejích součástí a příloh.

9.4 Nájemce potvrzuje podpisem formuláře smlouvy správnost technických údajů předmětu leasingu uvedených ve formuláři smlouvy a v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně pojištění předmětu leasingu“, která ověřují výši pojistného u některého ze sjednaných pojištění, např. celková hmotnost, objem motoru, typ vozidla, riziková skupina odpovídající předmětu činnosti nájemce (např. taxislužba, autoškola, půjčovna vozidel, apod.), existence pracovního stroje jako součásti předmětu leasingu (např. sklápač korb, mechanické ruce, apod.) a dále údajů uvedených na zelené kartě.

Nájemce je povinen písemně sdělit pronajímateli veškeré změny technických údajů předmětu leasingu, které ověřují výši pojistného u některého ze sjednaných pojištění a dále údajů uvedených na zelené kartě, a to nejspíše ke dni, kdy tyto změny nastanou či nastane jejich účinnost, tj. například provedením těchto změn v technickém průkazu, vznikem příslušného oprávnění k provozování živnosti, či jiného oprávnění k výkonu podnikatelské činnosti, atd.

9.5 Nájemce je povinen vždy používat zařízení proti odcizení předmětu leasingu stanovené ve smlouvě o havarijním pojištění.

9.6 Odmítne-li pojistitel při pojistné události, popř. škodné události vyplatit úplné nebo částečné pojistné plnění popř. sníží pojistné plnění z některého sjednaného pojištění z důvodu porušení povinnosti při uzavírání té které pojistné smlouvy nájemcem, z důvodu neplacení pojistného nájemcem nebo z důvodu jiného porušení té které pojistné smlouvy, popř. z toho důvodu, že dané sjednané pojištění vzniklou škodu nekryje, nebo neuzavřel-li nájemce v rozporu se smlouvou tu kterou pojistnou smlouvu, je nájemce povinen nahradit pronajímateli neprodlouženou celou vzniklou škodu. V případě, že pojistné plnění bude pojistitelem vyplaceno v souladu s tou kterou pojistnou smlouvou, avšak zcela neuhradí celou škodu vzniklou pronajímateli, je nájemce povinen vždy uhradit pronajímateli rozdíl mezi pojistným plněním a celou škodou. V případě pojistné události je nájemce vždy povinen nést náklady na opravu předmětu leasingu, které nebudou uhrazeny z pojistného plnění (např. náklady odpovídající sjednané spoluúčasti). Vzniklou škodu, popř. její část (neuhrazenou z pojistného plnění) je dále nájemce povinen uhradit všem dotčeným třetím osobám. Nárok pronajímatele na zaplacení smluvní pokuty tímto není dotčen.

9.7 Nájemce je povinen v souladu s příslušnými právními předpisy a/nebo sjednanými pojistnými smlouvami neprodleně oznámit a nejspíše do tří dnů písemně doložit vznik jakékoliv škody na předmětu leasingu, včetně pojistné události, popř. škodné události:

- Polici České republiky pokud to vyžadují příslušné právní předpisy, popř. polici cizího státu, pokud pojistná, popř. škodná událost nastala na území cizího státu;
- pojistiteli, se kterým byla sjednána dotčená pojistná smlouva;
- pronajímateli, převyšuje-li škoda vzniklá na předmětu leasingu 20.000,- Kč.

9.8 Vyplacené pojistné plnění bude pronajímatelem uvolněno na úhradu škody na předmětu leasingu pouze za předpokladu, že pronajímatel nevyužije svého práva uhradit z pojistného plnění jakýkoli již splatný a dosud neuhrazený dluh nájemce vůči pronajímateli dle smlouvy nebo jakýkoli jiný splatný dluh nájemce vůči pronajímateli z jiné smlouvy. Pojistné plnění nevolní pronajímatel na úhradu škody na předmětu leasingu rovněž v případě, že nájemce nesplnil svoji smluvní povinnost předat či vrátit pronajímateli technický průkaz k předmětu leasingu (článek 3.7 a 8.10) nebo nepředal či nevrátil pronajímateli další technické průkazy v souladu s jinou smlouvou. Došlo-li k odstranění škod na předmětu leasingu z pojistné události u neautorizovaného servisu bude pojistné plnění pronajímatelem uvolněno rovněž teprve až po předložení protokolu o kontrolní prohlídce předmětu leasingu, který bude konstatovat řádně provedené práce související s odstraněním škod.

zapat je obsazen.

9.10 Uzavřel-li pronajímatel jako pojistník pojistné smlouvy dle tohoto článku 9, bude se nájemce při hlášení případných pojistných událostí popř. škodních událostí prokazovat pojistiteli potvrzením pronajímatele o uzavření příslušné pojistné smlouvy pronajímatelem, popř. přílohou formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně pojištění předmětu leasingu“, ve kterém/které je uvedena veškerá specifikace příslušného pojištění.

9.11 Pronajímatel je v případě ukončení pojistných smluv, které pronajímatel dle přílohy formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně pojištění předmětu leasingu“ a tohoto článku 9 uzavřel s příslušným pojistitelem, oprávněn uzavřít nové pojistné smlouvy s jiným pojistitelem. O této změně je pronajímatel povinen neprodleně nájemce informovat.

9.12 Poruší-li nájemce jakoukoliv povinnost dle článků 9.1 až 9.3 a jestliže je v případě dle článku 9.1 uzavřel příslušnou pojistnou smlouvu pronajímatel v zastoupení pojistitele, je pronajímatel oprávněn uzavřít novou příslušnou pojistnou smlouvu jako pojistník sám. Nájemce je v takovém případě povinen okamžitě uhradit pronajímateli jak pronajímatelem zaplacené pojistné, tak i veškeré náklady pronajímatele spojené s uzavřením příslušné pojistné smlouvy. Neuzavřel-li nájemce příslušnou pojistnou smlouvu dle článků 9.2 a/nebo 9.3, ačkoli se na tom pronajímatel a nájemce dohodli v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně pojištění předmětu leasingu“, nebo nesplní-li nájemce jako pojistník některou z povinností stanovenou obecně závaznými právními předpisy nebo poruší-li nájemce jakoukoliv povinnost dle článků 9.1 až 9.3, je nájemce dále povinen uhradit veškerou škodu vzniklou v důsledku takového porušení smlouvy pronajímateli a/nebo všem třetím osobám. Nároky pronajímatele na náhradu veškeré škody tímto nejsou dotčeny.

Článek 10 Technické zhodnocení a dodatečné změny předmětu leasingu

10.1 Pojem technického zhodnocení předmětu leasingu dle této smlouvy je shodný s pojmem technického zhodnocení dle zákona o daních z příjmů. Dodatečnými změnami se rozumí veškeré změny, které dle zákona o daních z příjmů nejsou technickým zhodnocením; např. lakování a opatření předmětu leasingu nápis, znaky apod.

10.2 Dodatečnou změnu předmětu leasingu a/nebo technické zhodnocení lze provést pouze na základě písemného dodatku ke smlouvě.

Článek 11 Daň silniční, rozhlasový poplatek a televizní poplatek, mýtné

11.1 Ve smyslu zákona o dani silniční je provozovatel předmětu leasingu poplatníkem daně silniční, jejímž předmětem je předmět leasingu (v těchto VPOL jen „daň silniční“).

Dohodně-li se pronajímatel a nájemce v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně poplatků a daně silniční“, že nájemce bude uveden v technickém průkazu jako provozovatel předmětu leasingu, je nájemce po dobu leasingu popř. po dobu prodloužení doby leasingu, dle článku 17.1 povinen podávat daňová příznika k dani silniční a odvádět daň silniční příslušnému správci daně.

Dohodně-li se pronajímatel a nájemce v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně poplatků a daně silniční“, že pronajímatel bude uveden v technickém průkazu jako provozovatel předmětu leasingu, je nájemce po dobu leasingu popř. po dobu prodloužení doby leasingu dle článku 17.1 povinen hradit pronajímateli náklady spojené s daní silniční jako součást konečných leasingových splátek.

Nájemce potvrzuje podpisem formuláře smlouvy správnost technických údajů předmětu leasingu uvedených ve formuláři smlouvy a ostatních součástech této smlouvy, které tvoří základ daně silniční (např. zdvihový objem motoru, největší povolená hmotnost, počet náprav).

11.2 Ve smyslu zákona o rozhlasových a televizních poplatcích je provozovatel předmětu leasingu poplatníkem rozhlasového poplatku a popř. televizního poplatku, je-li televizní přijímač součástí předmětu leasingu.

Dohodně-li se pronajímatel a nájemce v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně poplatků a daně silniční“, že nájemce bude uveden v technickém průkazu jako provozovatel předmětu leasingu, je nájemce po dobu leasingu popř. po dobu prodloužení doby leasingu dle článku 17.1 povinen platit rozhlasový poplatek a popř. televizní poplatek přímo Českému rozhlasu, popř. České televizi.

Dohodně-li se pronajímatel a nájemce v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně poplatků a daně silniční“, že pronajímatel bude uveden v technickém průkazu jako provozovatel předmětu leasingu, je nájemce po dobu leasingu popř. po dobu prodloužení doby leasingu dle článku 17.1 povinen hradit pronajímateli náklady spojené s rozhlasovými poplatky a popř. televizními poplatky jako součást konečných leasingových splátek.

11.3 Podléhá-li dle příslušného právního předpisu užívání pozemní komunikace zpoplatnění v závislosti na typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci (v těchto VPOL jen „mýtné“), je nájemce povinen zaevodovat předmět leasingu vlastním jménem do příslušného mýtného systému, hradit mýtné a plnit veškeré povinnosti stanovené příslušnými právními předpisy. Nájemce je dále povinen do pěti pracovních dnů od převzetí předmětu leasingu splnění evidenční povinnosti pronajímateli, stejně jako na základě výzvy pronajímateli prokázat, že plní veškeré podmínky uvedené v předchozí větě.

Článek 12 Servisní služby

Dohodli-li se pronajímatel a nájemce ve formuláři smlouvy a v servisním ujednání, že nájemce budou jako součást volitelných služeb poskytovány servisní služby, je nájemce povinen:

- hradit pronajímateli v souladu s touto smlouvou jako součást úplat za poskytování volitelných služeb úplatu za poskytování servisních služeb,
- řídit se servisním ujednáním a Obchodními podmínkami prodloužené garance a servisních služeb, které tvoří nedílnou součást smlouvy.

Článek 13 Dálniční kupón

Dohodli-li se pronajímatel a nájemce v příloze formuláře smlouvy nazvané „Ujednání ohledně poplatků a daně silniční“, že pronajímatel bude zajišťovat nájemci poskytování dálničních kupónů, je nájemce povinen:

- hradit pronajímateli v souladu s touto smlouvou jako součást úplat za poskytování volitelných služeb úplatu za poskytování dálničních kupónů po dobu leasingu, která je uvedena ve formuláři smlouvy, tj. bez případné doby prodloužení doby leasingu dle článku 17.1,
- při převzetí předmětu leasingu převzít od dodavatele nebo od pronajímatele v jeho sídle dálniční kupón. Pronajímatel zajišťuje pro nájemce dálniční kupóny po dobu leasingu, která je uvedena ve formuláři smlouvy, tj. bez případné doby prodloužení doby leasingu dle článku 17.1.

Článek 14 Smluvní pokuta

Není-li ve smlouvě stanoveno jinak, je nájemce povinen v případě porušení jakékoli své smluvní povinnosti zaplatit pronajímateli smluvní pokutu ve výši 0,1% z konečné pořizovací ceny včetně DPH, minimálně však 1.000,- Kč (slovy: jeden tisíc korun českých) za každý započatý den porušování této smlouvy a za každou jednotlivou porušovanou smluvní povinnost. Tato smluvní pokuta může být ukládána i opakovaně, dojde-li k opětovnému porušení téže smluvní povinnosti. Nároky pronajímatele na náhradu veškeré škody nejsou zaplacením smluvní pokuty dotčeny. Pronajímatel může smluvní pokutu uplatnit a vymáhat i po uplynutí doby leasingu.

Článek 15 Výpověď/Předčasný zánik smlouvy

15.1 Pronajímatel má právo smlouvu kdykoliv předčasně ukončit písemnou výpovědí z důvodů uvedených v těchto VPOL. Pronajímatel není povinen upozornit předem nájemce na to, že vznikl důvod pro vypovězení smlouvy. Pronajímatel je oprávněn vypovědět tuto smlouvu, nastane-li jakákoliv z následujících skutečností:

- Nájemce uvedl při uzavírání smlouvy nebo během její smlouvy nesprávné a/nebo neúplné údaje nebo nesdělil údaje důležité pro pronajímatele, zejména údaje týkající se jeho majetkových poměrů,
- Nájemce nezaplátl dodavateli zálohu na konečnou pořizovací cenu, o kterou byla snížena dodavatelská faktura,
- V rozporu s touto smlouvou nájemce převzal předmět leasingu přes změny provedené nájemcem a/nebo dodavatelem v obsahu předávacího protokolu, popř. nájemce v předávacím protokolu potvrdil nepravdivé, neúplné či nesprávné údaje.

- zjevné vady a/nebo který nebyl předán s úplným přísušenstvím.
- Nájemce se ocitl v prodlení s platbou nulté navýšené splátky nebo jakékoliv konečné leasingové splátky či její části dle této smlouvy.
 - Nájemce se ocitl v prodlení s platbou jakékoliv úplaty za poskytování volitelných služeb či její části dle této smlouvy.
 - Nájemce se ocitl v prodlení s úhradou jakékoliv jiné platby dle této smlouvy či jakékoliv platby dle jiné smlouvy.
 - Nájemce porušil jakoukoliv svoji povinnost ohledně pojištění předmětu leasingu dle jakékoliv pojistné smlouvy uzavřené dle této smlouvy nebo zmínil nebo ukončil takovou pojistnou smlouvu nebo neposkytl veškeré a pravdivé informace pronajímateli či příslušnému pojistiteli nutně pro řádné uzavření a/nebo plnění takové popř. z takové pojistné smlouvy.
 - Byla sjednána zajištění leasingu a nájemce nepředal pronajímateli dokumenty osvědčující zřízení takového zajištění nejpozději ve lhůtě uvedené v formuláři smlouvy nebo za nřekáže-li některé ze zajištění leasingu, popř. dojde ke snížení hodnoty majetkových práv, která jsou předmětem zajištění leasingu, a nájemce neposkytne pronajímateli do 30 kalendářních dnů od obdržení písemné výzvy přiměřeně dodatečné zajištění v rozsahu určeném pronajímatelem.
 - Poruší-li nájemce nebo třetí osoba jakoukoliv povinnost stanovenou v dokumentech o zajištění leasingu a/nebo ukáže-li se jakékoliv prohlášení nájemce nebo třetí osoby uvedené v dokumentech o zajištění leasingu nesprávným a/nebo nepravdivým.
 - Nájemce nesplní řádně jakoukoliv ze svých povinností vyplývajících z veřejnoprávních předpisů vztahujících se k předmětu leasingu (např. povinnosti dle příslušných daňových předpisů, předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích, atd.).
 - Nájemce umožnil, že předmět leasingu neoprávněně použila, užívala nebo užívá třetí osoba.
 - Nájemce použil nebo se pokusil použít technický průkaz, který mu byl zapůjčen pronajímatelem dle článku 8.10, k jinému účelu, než k jakému mu byl zapůjčen.
 - Nájemce porušil některou ze svých povinností uvedených v článcích 8.3, 8.4, 8.5 a/nebo 9.5.
 - Pronajímatel předčasně ukončil jinou smlouvu s nájemcem, a to z jakékoliv důvodu mimo z důvodu prokazatelného zničení předmětu té které v té smlouvy, popř. jeho oddělení, doloženého písemným stanoviskem příslušného pojistitele, popř. písemným dokladem Policie České republiky.
 - Z chování nájemce nebo z jiných okolností nepochybně vyplývá, že povinnosti nájemce ze smlouvy budou porušeny podstatným způsobem.
 - Nájemce přestal platit své splatné dluhy vůči svým věřitelům a/nebo u nájemce nastalo prokazatelné zhoršení majetkových poměrů.
 - Nájemcem předložena směnka, šek nebo jiný platební prostředek není řádně krytý nebo se jedná o falsifikát.
 - Nájemci, který uzavřel smlouvu jako podnikatel, zaniklo oprávnění k jeho podnikatelské činnosti.
 - Nájemci se sídlem, popř. bydlištěm mimo území České republiky zaniklo povolení k pobytu na území České republiky nebo oprávnění podnikat na území České republiky (např. zánik organizační složky zahraniční osoby).
 - U nájemce nebo jeho společníků jsou splněny podmínky pro podání insolvenčního návrhu, popř. nájemce nebo společník nájemce se nachází v úpadku dle aktuálně platných předpisů nebo insolvenční řízení na majetek nájemce nebo jeho společníka bylo již zahájeno
 - Nájemce vstoupil do likvidace.
 - Nájemce jako provozovatel předmětu leasingu porušil některou ze svých povinností ve smyslu zákona o dani silniční a/nebo ve smyslu zákona o rozhlasových a televizních poplatcích.
 - I přes upozornění pronajímatele nájemce i nadále porušoval některou ze svých povinností dle této smlouvy předpisů, popř. ukáže-li se jakékoliv prohlášení nájemce v této smlouvě nesprávným a/nebo nepravdivým.
- 15.2 Byla-li pronajímatelem tato smlouva vypovězena, je výpověď účinná dnem doručení této výpovědi nájemci dle článku 19.12 a tímto okamžikem tedy tato smlouva zaniká.
- 15.3 K předčasnému zániku smlouvy dochází rovněž v případech:
- 15.3.1 úmrtí nájemce – fyzické osoby v případě, že pronajímatel odmítne s osobou, o které lze mít důvodně za to, že je dědicem nájemce, jednat o převzetí práv a povinností ze smlouvy, popř. se pronajímatel s touto osobou nedohodne na převzetí práv a povinností ze smlouvy,
 - 15.3.2 zániku nájemce – právnické osoby bez právního nástupce,
 - 15.3.3 prokazatelného zničení předmětu leasingu na základě písemného stanoviska pojistitele, který danou pojistnou událost likvidoval,
 - 15.3.4 prokazatelného oddělení předmětu leasingu na základě písemného dokladu Policie České republiky,
 - 15.3.5 zánikem dle článku 2.2,
 - 15.3.6 dohodou smluvních stran.
- V případech zániku smlouvy dle článků 15.3.2, 15.3.3, 15.3.4 jakož i 15.3.1, nedohodne-li se pronajímatel s osobou uvedenou v článku 15.3.1 na převzetí práv a povinností ze smlouvy, dochází automaticky k předčasnému zániku smlouvy dnem, kdy pronajímatel vykáže písemně doložené, že takováto skutečnost nastala, popř. dříve, je-li tak stanoveno příslušným právním předpisem. V případě zániku smlouvy dle článku 15.3.5 dochází k jejímu zániku uplynutím lhůty dle článku 2.2. V případě zániku smlouvy dle článku 15.3.6 dochází k jejímu zániku dnem, který bude jako den zániku smlouvy stanoven dohodou smluvních stran.
- Nájemce je na základě písemné výzvy pronajímatele povinen zaplatit pronajímateli poplatek za přerušení placení leasingových splátek ve výši 0,05% z částky rovnající se součtu zbývajících konečných leasingových splátek od okamžiku předčasného zániku smlouvy do konce sjednané doby leasingu denně (v těchto VPOL jen „poplatek za přerušení placení leasingových splátek“), a to od okamžiku předčasného zániku smlouvy (v případě výpovědi smlouvy pronajímatelem) popř. od okamžiku, kdy se pronajímatel od nájemce nebo třetí osoby (Policie České republiky, příslušný pojistitel) dozví, že nastala skutečnost uvedená v bodě 15.3.3 nebo 15.3.4. Poplatek za přerušení placení leasingových splátek je nájemce povinen platit pronajímateli až do dne, kdy pronajímatel obdrží kupní cenu za prodej předmětu leasingu třetí osobě, popř. pojistiteli nebo příslušnému pojistiteli. Provede-li však pronajímatel vyúčtování této smlouvy dle článku 16 před okamžikem přijetí platby uvedených v předchozí větě, je nájemce povinen zaplatit pronajímateli poplatek za přerušení placení leasingových splátek do okamžiku provedení vyúčtování.
- 15.4 Nájemce není oprávněn tuto smlouvu po dobu jejího trvání jednostranně ukončit. Nájemce rovněž není v souladu s článkem 8.12 oprávněn odstoupit od kupní smlouvy uzavřené mezi pronajímatelem a dodavatelem na předmět leasingu ani není oprávněn odstoupit od této kupní smlouvy u dodavatele předmětu leasingu uplatnit.

- na jejich odstranění budou vyčísleny dle servisních cen autorizovaného servisu dodavatele předmětu leasingu, platných ke dni převzetí předmětu leasingu pronajímatelem dle tohoto článku 16.1.1 a způsobem uvedeným v Kodexu přiměřeného stavu vozidla. Nemá-li dodavatel předmětu leasingu autorizovaný servis, budou škody na předmětu leasingu resp. výše nákladů na jejich odstranění vyčísleny dle servisních cen autorizovaného servisu předmětu leasingu, který je v České republice geograficky nejbližší dodavateli předmětu leasingu. Podpisem předávacího protokolu o stavu vráceného předmětu leasingu odsouhlasí nájemce s pronajímatelem celkovou výši škody (s výjimkou škody vzniklé z důvodu nájemcem ujetých kilometrů nad kilometrový limit). V případě sporu ohledně stavu předmětu leasingu se smluvní strany zavazují, že se budou řídit stanoviskem příslušného soudního znalce, přičemž jsou povinny dohodnout se na osobě znalce do tří pracovních dnů ode dne vrácení předmětu leasingu pronajímateli. V případě, že se smluvní strany v této lhůtě na osobě znalce nedohodnou, vybere osobu tohoto znalce pronajímatel, a to ze seznamu znalců vedených příslušnými soudy. Náklady znalceho posudku nese vždy nájemce.
- 16.1.2 Zaplatí pronajímatel částku ve výši ve formuláři smlouvy dohodnutého násobku sazby za překročení kilometrového limitu a počtu každých i započatých 1000 km ujetých nad příslušnou poměrnou část kilometrového limitu, překročí-li nájemce do doby vydání předmětu leasingu pronajímateli v souladu s článkem 16.1.1 poměrnou na tuto dobu připadající část maximálního počtu kilometrů, který může být po dobu leasingu s předmětem leasingu ujet a který je dohodnutý ve formuláři smlouvy (v těchto VPOL jen „kilometrový limit“); tato částka se považuje za náhradu škody způsobenou pronajímateli v důsledku nájemcem ujetých kilometrů nad příslušnou poměrnou část kilometrového limitu. Zaplacením částky dle předchozí věty není dotčen nárok pronajímatele na náhradu veškeré škody, jakož i na zaplacení smluvních pokut dle smlouvy.
- 16.1.3 Okamžitě uhradit veškeré do té doby splatné, ale dosud neuhrazené konečné leasingové splátky, úplaty za poskytování volitelných služeb a všechny další dluhy dle této smlouvy, včetně vůči nájemci uplatněných nároků na zaplacení smluvních pokut a/nebo náhrad škod, zaplatit zúčtovací hodnotu (článek 16.2), jakož i uhradit další poplatky, úroky z prodlení, smluvní či jiné pokuty a/nebo jakékoliv jiné nároky uplatněné třetími osobami vůči pronajímateli jako vlastníkovi a/nebo provozovateli předmětu leasingu.
- 16.1.4 Dojde-li ke ztrátě přísušenství či dokladů vztahujících se k předmětu leasingu popř. jeho/jejich části, okamžitě uhradit náklady spojené s jejich obstaráním, jakož i veškerou další škodu, která tím pronajímateli vznikla.
- 16.2 Zúčtovací hodnota bude stanovena takto:
- Součet zbývajících konečných leasingových splátek od okamžiku předčasného zániku smlouvy do konce sjednané doby leasingu podle splátkového kalendáře, popř. platebního kalendáře a poměrné části nulté navýšené splátky připadající na dobu leasingu od okamžiku předčasného zániku smlouvy do konce sjednané doby leasingu, bude upraven o úroky z těchto konečných leasingových splátek, které budou přepočteny jako splatné ke dni zániku smlouvy. Zanikne-li smlouva předčasně z důvodů uvedených v článku 15.1 nebo v článku 15.3, je pronajímatel oprávněn zvýšit zúčtovací hodnotu o částku ve výši 35% z konečné pořizovací ceny. V případě zákonné povinnosti pronajímatel upravit základ daně z příjmů má pronajímatel právo navýšit zúčtovací hodnotu o takto zvýšenou daňovou povinnost.
- 16.3 Veškeré dluhy nájemce vzniklé dle této smlouvy budou sníženy:
- o platby pronajímatelem přijatých pojistných plnění, která nebyla pronajímatelem uvolněna nájemci nebo třetí osobě ve prospěch nájemce na úhradu škody na předmětu leasingu dle článku 9.8,
 - o výtěžek z prodeje předmětu leasingu nebo v případě vzniku škody na předmětu leasingu o výtěžek z prodeje jeho zbývajících částí, pokud tento výdělek obdržel pronajímatel, a dále,
 - při roční periodicitě hrazení pojistného, o pojistné či jeho část vrácené pojistitelem pronajímateli v důsledku zániku jakékoliv pojistné smlouvy, která byla uzavřena dle této smlouvy, nastalého před uplynutím pojistného období, na které bylo pojistně zaplacené, a byla-li pronajímatelem dle článku 16.2 do zúčtovací hodnoty zahrnuta i poměrná část nulté navýšené splátky připadající na dobu leasingu od okamžiku předčasného zániku smlouvy do konce sjednané doby leasingu o tuto poměrnou část nulté navýšené splátky připadající na dobu leasingu od okamžiku předčasného zániku smlouvy do konce sjednané doby leasingu a
 - o případnou kauci zaplacenou nájemcem dle článku 5.10.
- 16.4 Předčasný zánik této smlouvy, ať již k tomuto zániku dojde z jakékoliv důvodu, se nedotýká těch ustanovení smlouvy, která dle projevené vůle smluvních stran nebo vzhledem ke své povaze mají trvat i po ukončení smlouvy. Předčasný zánik smlouvy tedy nemá vliv zejména na platební povinnosti nájemce vyplývající z této smlouvy, zejména na platební povinnosti v souvislosti s předčasným zánikem této smlouvy, jakož i veškerých nároků na náhradu škody, zaplacení smluvních pokut, úroků z prodlení či jiných sankcí, vzniklých porušením této smlouvy, bez ohledu na to, zda byly tyto nároky ke dni předčasného zániku smlouvy splatné či zda byl nájemce k jejich úhradě vyzván.

Článek 17 Řádný zánik smlouvy

- 17.1 Smlouva končí řádně uplynutím doby, na kterou byla sjednána, tj. uplynutím doby leasingu popř. prodoužené doby leasingu dle tohoto článku 17.1. Nájemce je povinen na své náklady jít do sídla pronajímatele pronajímateli popř. jím pověřené osobě na místě určeném touto pověřenou osobou předmět leasingu bez poškození v provozuschopném stavu dle platných veřejných předpisů a dle technických údajů výrobce, nebo v případě vzniku škody na předmětu leasingu jeho zbývajících částí, jakož i předat úplné přísušenství a úplné doklady vztahující se k předmětu leasingu (zejména servisní knížku, návod k obsluze, všechny klíče a ovládací prvky od vozidla, tabulku registrační značky, popř. tabulku zvláštní registrační značky a veškeré další přísušenství k předmětu leasingu uvedené ve specifikaci a/nebo v dokladech k předmětu leasingu a/nebo v dodavatelské faktuře, osvědčení o registraci vozidla, tj. předmětu leasingu, zelenou kartu a případně technický průkaz), a to do 17.00 hodin posledního pracovního dne doby leasingu, než-li pronajímatel jinak, popř. splnit veškeré další povinnosti a požadavky uvedené v Kodexu přiměřeného stavu vozidla. Po uplynutí lhůty uvedené v předchozí větě není nájemce oprávněn předmět leasingu užívat. Běžné opotřebení se nepokládá za škodu. Dále je nájemce povinen okamžitě uhradit veškeré případné dosud neuhrazené konečné leasingové splátky, úplaty za poskytování volitelných služeb, smluvní pokuty, jakož i jiné platby dle této smlouvy, jakož i další poplatky, pokuty a/nebo jiné nároky uplatněné třetími osobami vůči pronajímateli jako vlastníkovi a/nebo provozovateli předmětu leasingu a splnit své dluhy vyplývající z článku 16.1.4. Smlouva však zaniká řádně teprve předáním předmětu leasingu pronajímateli, popř. pronajímatelem pověřené osobě a splněním veškerých povinností vyplývajících z této smlouvy nájemcem (prodoužení doby leasingu). Uzávěřil-li však původně pronajímatel jako pojistník nebo zastoupení pronajímatele smlouvu o havarijním pojištění a/nebo smlouvu o pojištění odpovědnosti, je nájemce v souladu s článkem 9.1 povinen uzavřít na dobu prodoužení doby leasingu dle tohoto článku 17.1 smlouvu o havarijním pojištění a/nebo smlouvu o pojištění odpovědnosti a plnit v této souvislosti veškeré podmínky uvedené v této smlouvě, zejména v článcích 9.2 a 9.3. V případě prodlení nájemce s plněním povinností dle tohoto článku 17.1 je nájemce povinen zaplatit pronajímateli smluvní pokutu ve výši 2/1000 z konečné pořizovací ceny za každý den porušování takové povinnosti a za každou porušovanou povinnost zvlášť. Tato smluvní pokuta je splatná okamžitě. Pronajímatel je však vyloučen dle svého uvážení oprávněn tuto smluvní pokutu neuplatnit. Zaplacením smluvní pokuty není dotčen nárok pronajímatele na náhradu veškeré škody.
- 17.2 Překročí-li nájemce během doby leasingu, popř. během prodoužení doby leasingu dle článku 17.1 kilometrový limit, je povinen zaplatit pronajímateli částku ve výši ve smlouvě dohodnutého násobku sazby za překročení kilometrového limitu a počtu každých i započatých 1000 km ujetých nad kilometrový limit; tato částka se považuje za náhradu škody způsobenou pronajímateli v důsledku nájemcem ujetých kilometrů nad kilometrový limit. Zaplacením částky dle předchozí věty není dotčen nárok pronajímatele na náhradu veškeré škody, jakož i na zaplacení smluvních pokut dle této smlouvy.
- 17.3 Při převzetí předmětu leasingu pronajímatelem, popř. pronajímatelem pověřenou osobou vyhotoví pronajímatel, popř. pronajímatelem pověřenou osobu s nájemcem předávací protokol o stavu vráceného předmětu leasingu, jehož součástí bude popis rozsahu a výše případných škod na předmětu leasingu. Škody resp. jejich odstranění budou vyčísleny dle servisních cen

asingu pronajmatelem, popř. pronajmatelem pověřenou osobou dle tonoto článku 17.3 a způsobem uvedeným v Kodexu přírmeřeného stavu vozidla. Nemá-li dodavatel předmětu leasingu autorizovaný servis, budou škody na předmětu leasingu resp. jejich odstranění vyčísleny dle servisních cen autorizovaného servisu předmětu leasingu, který je v České republice geograficky nejbližší dodavatel předmětu leasingu. Podpisem předávácho protokolu o stavu vráčeného předmětu leasingu odsouhlasí nájemce s pronajmatelem celkovou výši škody (s výjimkou škody vzniklé z důvodu nájemcem ujetých kilometrů nad kilometrův limit), kterou je nájemce povinen pronajmatelem do 14 kalendářních dnů ode dne vrácení předmětu leasingu pronajmatelem uhradit. V případě sporu ohledně stavu předmětu leasingu se smluvní strany zavazují, že se budou řídit stanoviskem příslušného soudního znalce, přičemž jsou povinny dohodnout se na osobě znalce do tří pracovních dnů ode dne vrácení předmětu leasingu pronajmatelem. Nedohodnou-li se smluvní strany této lhůte na osobě znalce, vybere osobu tohoto znalce pronajmatelem, a to ze seznamu znalců vedených příslušnými soudy. Náklady znalceho posudku nese vždy nájemce.

Článek 18 Výkladové ustanovení

Není-li ve smlouvě výslovně uvedeno jinak, popř. pokud kontext smlouvy nevyžaduje jinak:

- odkazy na tuto smlouvu či jakýkoliv další dokument v této smlouvě zmíněný se vztahují k této smlouvě či k takovému dalšímu dokumentu, ve znění jejich veškerých změn, úprav či doplnění k příslušnému okamžiku,
- v těchto VPOL uvedené odkazy na jednotlivé články představují odkazy na články těchto VPOL,
- nadvpis ve smlouvě jsou uvedeny pouze pro lepší orientaci a nemají žádný vliv na výklad jednotlivých ustanovení smlouvy,
- mužský rod zahrnuje ženský i střední rod a naopak,
- slova v jednotném čísle zahrnují podle kontextu smlouvy i množné číslo a naopak. Toto platí zejména pro definice užívané ve smlouvě, které podle kontextu smlouvy a konkrétních okolností platí i pro jednotné číslo či množné číslo, i když je příslušná definice uvedena ve smlouvě pouze v jednotném či pouze v množném čísle. Pod pojmem „definice“ se ve této smlouvě rozumí definice uváděné v příslušných ustanoveních smlouvy v závorce a v uvozovkách.
- veškeré definice uvedené ve formuláři smlouvy mají stejný význam i v těchto VPOL či jakýchkoli jiných součástech této smlouvy. Stejně tak veškeré definice uvedené v těchto VPOL mají stejný význam ve formuláři smlouvy jakož i v jiných součástech této smlouvy,
- některé definice jsou definovány i ve formuláři smlouvy či v jiných součástech smlouvy, a to pro lepší srozumitelnost a přehlednost těchto součástí smlouvy a se shodným významem jsou definovány i v těchto VPOL,
- v souladu s definicí uvedenou v článku 1.4 se při odkazech na tuto smlouvu používá v těchto VPOL pouze slovo „smlouva“ v příslušném pádu, popř. „tato smlouva“ v příslušném pádu.

V dokumentech souvisejících s touto smlouvou může být nájemce označován také jako „zákazník“.

Článek 19 Závěrečná ustanovení

19.1 Tato smlouva vyžaduje písemnou formu. Písemná forma je zachována i při prvním jednání učiněném elektronickými nebo jinými technickými prostředky umožňujícími zachycení jeho obsahu a určení jednotlivých osob (např. pomocí zařízení SignPad); tento podpis plnohodnotně nahrazuje podpis smlouvy perem. Je-li smlouva uzavřena elektronickými nebo jinými technickými prostředky, musí být uzavřena smlouva o užívání zákaznického portálu, tj. řízení poskytování služeb prostřednictvím MBFS zákaznického portálu) (dále jen „smlouva o užívání portálu“ a „MBFS Zákaznický portál“). Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu formuláře smlouvy oběma smluvními stranami. Smlouva se všemi svými součástmi nahrazuje veškerá předchozí ujednání a dohody mezi smluvními stranami týkající se předmětu leasingu. Pronajmatelem vylučuje přijetí návrhu na uzavření této smlouvy nájemcem s dodatkem či odchylkou. Žádná vedlejší ústní ujednání k této smlouvě nebyla učiněna. Jakékoli změny nebo doplňky této smlouvy včetně změny nebo doplnění této doložky o písemné formě vyžadují písemnou formu.

19.2 Není-li výslovně dohodnuto jinak, je místem plnění pro věcná plnění nájemce dle smlouvy sídlo pronajmatele. Není-li výslovně dohodnuto jinak, je místem plnění pro peněžité plnění nájemce dle smlouvy banka a účet pronajmatele.

19.3 Pokud-li nájemce jakoukoliv svoji povinnost z této smlouvy, má pronajmatelem právo vyloučit dle svého uvážení zvolit takové postupy, které povedou či mohou vést k odstranění závadného stavu způsobeného nájemcem a k obnovení či možnosti obnovení původního stavu a/nebo takového stavu, který je touto smlouvou zamýšlen, aniž by byl pronajmatelem povinen předem charakter a výši takovýchto nákladů s tímto postupem spojených odsouhlasit s nájemcem nebo o těchto nákladech nájemce předem informovat. Nájemce je povinen v takovémto případě nést veškeré finanční náklady, které v této souvislosti vzniknou pronajmatelem, popř. jim použitým osobám.

19.4 Všechny spory vznikající z této smlouvy a v souvislosti s ní budou rozhodovány s konečnou platností u Rozhodčího soudu při Hospodářské komoře České republiky a Agrární komoře České republiky podle jeho Řádu a Pravidel jednání rozhodcem jmenovaným předsedou Rozhodčího soudu. Tento článek se nepoužije, je-li zákazníkem fyzická osoba, která nejedná v rámci své podnikatelské činnosti nebo v rámci samostatného výkonu svého povolání.

19.5 Uzavřením smlouvy udeňuje nájemce pronajmatelem souhlas ke zpracování osobních údajů smlouvy a v souvislosti s uzavřením smlouvy (dále jen „osobní údaje“). Pod pojmem zpracování osobních údajů dle smlouvy se rozumí rozsah zpracování osobních údajů dle § 4 písm. e) zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů.

Nájemce souhlasí dále s tím, aby:

- pronajmatelem zpracovával a dále třetím osobám předával osobní údaje za účelem uplatnění veškerých nároků pronajmatele z této smlouvy a za účelem zpracování dokladů pronajmatele,
- pronajmatelem dále zpracovával osobní údaje za účelem jejich předání pojišťovně, se kterými byly uzavřeny pojistné smlouvy dle článku 9,
- pronajmatelem zpracovával osobní údaje za účelem jejich zpřístupňování prodejcem, jež jsou ve smluvním vztahu s pronajmatelem, jakož i třetím osobám v souvislosti s odebráním předmětu leasingu nájemci či třetí osobě,
- pronajmatelem zpracovával osobní údaje za účelem jejich zpřístupnění veškerým subjektům, které poskytují servisní služby k předmětu leasingu,
- pronajmatelem zpracovával osobní údaje za účelem poskytnutí těchto osobních údajů reklamním či marketingovým agenturám, se kterými je ve smluvním vztahu a které mohou nabízet nájemci využití dalších služeb pronajmatele, popř. mohou zjišťovat u nájemce kvalitu služeb pronajmatele,
- osobní údaje ve stejném rozsahu za stejným účelem a na stejné období jako pronajmatelem byly zpřístupněny kontrolním orgánům koncernu Daimler a České leasingové a finanční asociaci. Nájemce souhlasí s tím, že pronajmatelem je oprávněn osobní údaje zpracovávat od okamžiku uzavření smlouvy. Pronajmatelem je tyto údaje oprávněn zpracovávat po celou dobu trvání této smlouvy a pět let ode dne zániku posledního dluhu z této smlouvy. Nájemce dále souhlasí s tím, že pronajmatelem je při zpracování osobních údajů oprávněn

UPLNĚNÍ VÝHLE. Ujádřila-li nájemce svůj souhlas se zpracováním svých osobních údajů, je pronajmatelem oprávněn informovat o odvolání tohoto souhlasu všechny subjekty uvedené v tomto článku 19.5.

Podpisem formuláře smlouvy nájemce potvrzuje, že byl upozorněn na právo přístupu k osobním údajům, které o něm vede pronajmatelem a o dalších právech nájemce vyplývajících z obecně závazných právních předpisů upravujících ochranu osobních údajů.

19.6 Nájemce výslovně prohlašuje, že je srozuměn a souhlasí s tím, že pronajmatelem je oprávněn prověřovat skutečnosti týkající se jeho právní subjektivity, právních a vlastnických poměrů a ekonomické bonity. Nájemce dále souhlasí s tím, že pronajmatelem má právo v případě prodlení nájemce se zaplacením jakékoli platby dle této nebo jakékoli jiné smlouvy nebo v případě jiného porušení této či jiné smlouvy nájemcem informovat o této skutečnosti třetí osobu, jakož i tuto informaci zveřejnit.

19.7 Nájemce prohlašuje, že všechny údaje předložené nájemcem v souvislosti s uzavřením smlouvy (včetně informací o právní osobě a zastoupení) jsou pravdivé a úplné. Nájemce dále prohlašuje, že není politicky exponovanou osobou dle zákona č. 253/2008 Sb., o některých opatřeních proti legalizaci vnosů z trestné činnosti a financování terorismu (dále jen „politicky exponovaná osoba“). Je-li nájemce politicky exponovanou osobou, nájemce prohlašuje, že tuto skutečnost před uzavřením smlouvy pronajmatelem oznámil. Nájemce dále prohlašuje, že prostředky použité k realizaci této smlouvy nepocházejí z trestné činnosti a že předmět smlouvy, resp. její plnění, nebude použit k financování terorismu.

19.8 Smluvní strany se dohodly na prodloužení promlčecí lhůty pro veškerá práva (nároky) pronajmatele vyplývající z této smlouvy, a to na dobu patnáct let ode dne, kdy příslušné právo pronajmatele dle této smlouvy mohlo být uplatněno poprvé. Tento článek se nepoužije, je-li delší promlčecí lhůta ujednána v neprospech slabší strany.

19.9 Je-li nájemce podnikatelem, tak se smluvní strany dohodly, že ustanovení § 1799 a § 1800 občanského zákoníku se nepoužijí. Nájemce se dále vzdává práva domáhat se při podstatné změně okolností, která založí zvlášť hrubý nepochopitelný, obnovení smluvní rovnováhy dle § 1765 občanského zákoníku, resp. nájemce na sebe nepřebírá nebezpečí změny okolností dle § 1765 občanského zákoníku.

19.10 Nájemce udeňuje svůj souhlas, aby pronajmatelem zcela nebo částečně postupil tuto smlouvu dle § 1895 a násl. občanského zákoníku na jakoukoliv společnost z koncernu pronajmatele. Nájemce není oprávněn postupit třetím osobám své pohledávky vyplývající z této smlouvy a ani tyto pohledávky zastavit. Nájemce není oprávněn započít pohledávky proti pohledávkám pronajmatele za nájemcem. Pronajmatelem je oprávněn započít nesplattnou pohledávku vůči nájemci, který není schopen plnit své peněžité dluhy.

19.11 Smluvní strany se dohodly, že pronajmatelem je dle své úvahy oprávněn po nájemci zaplacení smluvních pokut uvedených v této smlouvě nepožadovat a nevymáhat.

19.12 Veškeré písemnosti týkající se této smlouvy se zasílají na adresy sídla nebo bydliště smluvních stran uvedené ve formuláři smlouvy, popř. na korespondenční adresu uvedenou v smlouvě nájemce nebo, byla-li fádne písemně oznámena změna adresy druhé smluvní strany, pak na tuto novou adresu. Za doručení se považuje předání písemnosti, zaslání této písemnosti faxem nebo doručení poštu na adresu druhé smluvní strany. Za den doručení se považuje den, kdy druhá smluvní strana písemnost převzala, převzetí písemnosti odmítla, popř. třetí den ode dne uložení písemnosti pro druhou smluvní stranu na poště, bez ohledu na to, zda se tato druhá smluvní strana o uložení dozvěděla, popř. den následující po dni, kdy se záslka vrátil (at již z jakéhokoli důvodu) jako nedoručená zpět příslušnému odeslateli. Je-li písemnost druhé smluvní straně doručována více způsoby, má se za to, že tato písemnost byla doručena dnem, který jako první lze považovat za den doručení. Byla-li uzavřena smlouva o užívání portálu, mohou být písemnosti doručovány také za podmínek uvedených ve smlouvě o užívání portálu, tj. do MBFS poštovní schránky.

19.13 Je-li nebo stane-li se některé ustanovení této smlouvy částečně nebo úplně neplatné či neúčinné, není tím dotčena platnost či účinnost ostatních ustanovení. Pronajmatelem a nájemcem jsou povinni případně neplatné či neúčinné ustanovení nahradit ustanovením, které by nejlépe vystihovalo hospodářský účel neplatného či neúčinného ustanovení.

19.14 Tato smlouva je podepsána popř. vyhotovena ve dvou vyhotoveních, resp. nájemce souhlasí s tím, že obdrží smlouvu včetně všech jejích součástí na trvalém nosiči dat. Trvalým nosičem dat se rozumí jakýkoliv nástroj, který umožňuje uchování a reprodukci informací po dobu přiměřenou jejich účelu, zejména tedy dokumenty v listinné podobě, CD a dokumenty v MBFS poštovní schránce v MBFS zákaznickém portálu. Podpisem formuláře smlouvy a tedy této smlouvy nájemce potvrzuje, že se se smlouvou pečlivě seznámil, souhlasí s jejím obsahem a dále, že tyto VPOL, formulář smlouvy a ostatní součásti smlouvy, které byly vyhotoveny ke dni podpisu smlouvy, převzal.

19.15 Odchylná ujednání ve formuláři smlouvy a v dodatcích k této smlouvě mají přednost před zněním těchto VPOL.

19.16 Součástmi smlouvy jsou nebo se stanou (v souladu se smlouvou) následující dokumenty:

- Formulář smlouvy včetně příloh „Ujednání ohledně pojištění předmětu leasingu“, „Ujednání ohledně poplatků a daně silniční“ a popř. „Ujednání ohledně prodloužené garance a servisních služeb“, popř. přílohy „Přehled předběžných leasingových splátek“;
- Tyto VPOL;
- Předávací protokol o převzetí předmětu leasingu nájemcem, včetně dodavatelské útiny;
- Prohlášení o souhlasu nájemce s oprávněním pronajmatele k vynětí předmětu leasingu z registru silničních vozidel a zrušení zápisu nájemce jako provozovatele předmětu leasingu v technické průkazce;
- Potvrzení pojišťovny o uzavření smlouvy o havarijním pojištění (pokud ho uzavírá nájemce bez zprostředkování pronajmatelem);
- Splátkový kalendář;
- Platební kalendář, nejsou-li platby dle této smlouvy sjednány v Kč;
- Veškeré pojistné podmínky pojišťovny a případně další dokumenty, pokud tyto dokumenty tvoří součást smlouvy o havarijním pojištění (pouze pokud ho uzavírá pronajmatelem jako pojištěný nebo v zastoupení pojištělé);
- Všeobecné pojistné podmínky pojišťovny a případně další dokumenty, pokud tyto dokumenty tvoří součást smlouvy o havarijním pojištění (pouze pokud ho uzavírá pronajmatelem jako pojištěný nebo v zastoupení pojištělé);
- Všeobecné pojistné podmínky pojišťovny a případně další dokumenty, pokud tyto dokumenty tvoří součást smlouvy o havarijním pojištění (pouze pokud ho uzavírá pronajmatelem jako pojištěný nebo v zastoupení pojištělé);
- Kodex přírmeřeného stavu vozidla společnosti Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o.;
- Karta zákaznika;
- Obchodní podmínky prodloužené garance a servisních služeb (pouze pokud je poskytování servisních služeb sjednáno);
- Smlouva o užívání zákaznického portálu MBFS včetně Všeobecných smluvních podmínek pro užívání MBFS Zákaznického portálu (pouze je-li poskytování služeb prostřednictvím MBFS Zákaznického portálu zřízeno).