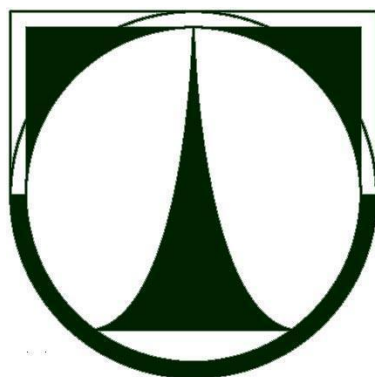


TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Ekonomická fakulta



DIPLOMOVÁ PRÁCE

2012

Bc. Irena Podzimková

Technická univerzita v Liberci
Ekonomická fakulta

Studijní program: **N6208 - Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika**

Vliv daní a cel na obchod společnosti Škoda Auto

The impact of taxes and duties on the trade of company Škoda Auto

DP – EF – KPE – 2012– 63
Bc. Irena Podzimková

Vedoucí práce: Ing. Jaromír Švihovský, Ph.D.; Katedra podnikové ekonomiky
Konzultant: Ing. Daniel Kundrák; Koordinátor daně a cla pro zahraniční projekty,
Škoda Auto a.s.

Počet stran: 107 Počet příloh: 3

Datum odevzdání: 4. května 2012

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

V Liberci dne 4. května 2012

Bc. Irena Podzimková

Poděkování

V první řadě bych ráda poděkovala mé rodině, která mi pro tvorbu diplomové práce vytvořila vynikající podmínky.

Dále bych ráda poděkovala vedoucímu mé práce Ing. Jaromírovi Švihovskému, Ph.D, za podnětné rady a připomínky při sepisování této diplomové práce.

V neposlední řadě patří mé díky rovněž konzultantovi Ing. Danielovi Kundrákovi a všem zaměstnancům oddělení Daně a cla ve společnosti Škoda Auto v Mladé Boleslavi, kteří byli ochotni poskytnout mi potřebné informace pro mou diplomovou práci.

Anotace

Diplomová práce je zaměřena na analýzu daňových systémů v Indii, Číně a Rusku, které ovlivňují vzájemný obchod se společností Škoda Auto v České republice. Cílem práce je z matematických výpočtů určit, která země je pro firmu Škoda Auto nejlevnější z pohledu daní a cel. Zároveň jsou nastíněny možnosti optimalizace cla.

Výsledky a závěry práce by mohly sloužit jako pomocný nástroj pro budoucí rozhodování o zemi vývozu a formě obchodního modelu.

První část popisuje ekonomické ukazatele společnosti Škoda Auto. Další část se věnuje růstové strategii. V následující kapitole jsou analyzovány daňové systémy v Indii, Číně a Rusku. Nastíněny jsou také možnosti optimalizace cla. Na základě těchto teoretických znalostí je následně vypočítáno celní zatížení na dovoz zboží. Na dvou příkladech je vysvětlen proces lokalizace. V závěrečné kapitole je na základě výpočtů provedeno ekonomické zhodnocení.

Klíčová slova

Celní zatížení, Čína, daňový systém, Indie, lokalizace, Rusko, růstová strategie, Škoda Auto.

Annotation

The thesis is focused on the analysis of tax systems in India, China and Russia, which affect the bilateral trade with Škoda Auto in the Czech Republic. The goal of this thesis is to determine, according to the mathematical calculation, which country is for Škoda Auto the cheapest from the perspective of tax and customs duty. Simultaneously there are mentioned the possibilities how to optimize customs duty.

Results and conclusions of this thesis can serve as a helpful instrument for the future decision making about the exporting country and form of business model.

The first part describes economic indicators of Škoda Auto. The next part is dedicated to the growth strategy. In the following part there are analyzed the tax systems in India, China and Russia. There are mentioned the possibilities how to optimize customs duty. According this theoretical knowledge is calculated the customs duty on imported goods. Then two examples explain the proces of localization. In the final chapter, which is based on the calculated results, is done the economical evaluation.

Key Words

Customs duty, China, tax system, India, localization, Russia, growth strategy, Škoda Auto.

Obsah

Seznam obrázků.....	11
Seznam tabulek.....	12
Seznam zkratek a značek	13
Úvod	15
1 Škoda Auto a.s.	17
2 Identifikace problému	30
3 Růstová strategie	31
4 Daňové systémy	34
4.1 Smlouvy o zamezení dvojího zdanění s ČR	34
4.2 Indie	36
4.3 Čína.....	40
4.4 Rusko	47
4.5 Celní problematika.....	53
4.6 Shrnutí.....	59
5 Vliv daní a cel na obchod společnosti ŠA	61
6 Opatření.....	64
6.1 Stupně rozloženosti vozu	64
6.2 Lokalizace.....	66
6.3 Režim s hospodářským účinkem	69
6.4 Licenční výroba v Číně.....	71
7 Případové studie	72
7.1 Celní zatížení	72
7.1.1 Vývoz/dovoz celého automobilu	78
7.1.2 Vývoz/dovoz automobilu dle kusovníku	81
7.1.3 Shrnutí	86

7.2	Lokalizace: Business case.....	88
7.2.1	Lokalizovaný díl.....	88
7.2.2	Nelokalizovaný díl.....	93
7.2.3	Shrnutí	96
8	Ekonomické zhodnocení	98
	Závěr	100
	Seznam použité literatury	101
	Seznam příloh	107

Seznam obrázků

Obrázek 1: Výrobní a montážní závody značky Škoda.....	18
Obrázek 2: Tržby Skupiny 2005-2010	19
Obrázek 3: Tržby Škoda Auto 2005-2010.....	20
Obrázek 4: Tržby Škoda Auto a Skupiny 2005-2010.....	21
Obrázek 5: Čistý zisk Skupiny 2005-2010	22
Obrázek 6: Čistý zisk Škoda Auto 2005-2010	23
Obrázek 7: Výroba vozů Škoda 2005-2010	24
Obrázek 8: Výroba vozů za Skupinu 2005-2010	25
Obrázek 9: Počet dodaných vozů zákazníkům za Skupinu 2005-2010.....	26
Obrázek 10: Dodávky vozů dle regionů 2005-2010.....	27
Obrázek 11: Počet zaměstnanců 2005-2010.....	28
Obrázek 12: Indický daňový systém	36
Obrázek 13: Čínský daňový systém 1	40
Obrázek 14: Čínský daňový systém 2	41
Obrázek 15: Ruský daňový systém	47
Obrázek 16: Kompletně rozložený vůz	65
Obrázek 17: Středně rozložený vůz.....	65
Obrázek 18: Málo rozložený vůz.....	66
Obrázek 19: Proces lokalizace.....	67
Obrázek 20: Aktivní zušlechťovací styk	69
Obrázek 21: Pasivní zušlechťovací styk.....	70

Seznam tabulek

Tabulka 1: Dodávky vozů.....	27
Tabulka 2: Dodávky zákazníkům 2009-2010.....	33
Tabulka 3: Daň z příjmu FO 2011 v Číně	43
Tabulka 4: SWOT analýza	61
Tabulka 5: Efektivní sazba Indie	74
Tabulka 6: Čínské clo	75
Tabulka 7: Ruské clo	75
Tabulka 8: Celní sazby na osobní automobil	79
Tabulka 9: Výše cla na osobní automobil	79
Tabulka 10: Indické clo na kusovník.....	83
Tabulka 11: Čínské clo na kusovník (základní sazby)	84
Tabulka 12: Čínské clo na kusovník (zvýhodněné sazby)	84
Tabulka 13: Ruské clo na kusovník (průmyslová montáž)	85
Tabulka 14: Ruské clo na kusovník (ostatní)	86
Tabulka 15: Shrnutí celního zatížení v %.....	87
Tabulka 16: Vývoz dílu z ČR do Indie.....	89
Tabulka 17: Cenové nabídky dodavatelů	90
Tabulka 18: Výdaje	91
Tabulka 19: Úspory	92
Tabulka 20: Návratnost	92
Tabulka 21: Vývoz dílu z ČR do Indie (houkačka).....	93
Tabulka 22: Cenová nabídka dodavatele (houkačka).....	94
Tabulka 23: Výdaje (houkačka)	94
Tabulka 24: Úspory (houkačka)	95
Tabulka 25: Návratnost (houkačka)	95
Tabulka A: Indický kusovník	108
Tabulka B: Čínský kusovník	112
Tabulka C: Ruský kusovník	116

Seznam zkratek a značek

ASEAN	Sdružení národů jihovýchodní Asie (Association of South East Asia Nations)
CKD	Kompletně rozložený vůz (complete knocked down)
CNY	Čínský juan (měna)
CU	Celní unie
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
DDP	S dodáním clo placeno (delivery duty pay)
DP	Diplomová práce
DPH	Daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
EUR	Euro (měna)
EXW	Ze závodu (ex works)
FO	Fyzická osoba
GN	Obecné sazby (general rates)
HS	Harmonizovaného systému popisu a číselného označování zboží
INR	Indická rupie (měna)
MAS	Strategie tržních příležitostí (Market access strategy)
MFN	Nejvíce preferované země (most favoured nation)
MKD	Středně rozložený vůz (medium knocked down)
NTB	Netarifní bariéry dovozu (non-tariff barriers to trade)
PO	Právnícká osoba
RF	Ruská federace
RUB	Ruský rubl (měna)

SAIPL	Skoda Auto India Private Ltd
SAP	Software Škoda Auto (systems, applications and products in data processing)
SKD	Málo rozložený vůz (semi knocked down)
SWOT	Analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb
ŠA	Škoda Auto
WACD	Vážený aritmetický průměr celních sazeb (weighted average customs duty)
WCO	Světová celní organizace (World customs organization)
WTO	Světová obchodní organizace (World trade organization)

Úvod

Úlohou diplomové práce (dále DP) „Vliv daní a cel na obchod společnosti Škoda Auto“ je podrobněji analyzovat překážky v podobě daní a cel, které se vyskytují při vstupu na zahraniční trhy. Tato problematika je z pohledu Škoda Auto (dále ŠA) aktuální, jelikož expanduje na zahraniční trhy, které nejsou v Evropské unii. Práce se zaměřuje na Indii, Čínu a Rusko. Tyto trhy jsou pro Škodu klíčové, čemuž odpovídá zvolená růstová strategie ŠA. Diplomová práce nebude brát v úvahu další možné překážky, které se mohou při vstupu na tyto trhy vyskytovat.

Toto téma je zvoleno, protože je aktuální a z pohledu mé praxe na oddělení Daně a cla ve ŠA je mi blízké. S problematikou daní a cel pracuji delší dobu a svou diplomovou práci bych ráda došla k závěrům, které by mohly zaměstnancům tohoto oddělení pomoci při jejich práci.

Z odborné literatury vyplývá, že daňové systémy v těchto zemích se neustále mění. Indie a Čína jsou členem WTO, Rusko se o tento vstup pokouší. Jedním z požadavků organizace WTO je omezení ochranné politiky daně země a s tím jsou spojená snižující se dovozní cla, což umožňuje zahraničním subjektům jednodušší vstup na trh s menšími překážkami.

Cílem práce bude zjistit, jak fungují daňové systémy v těchto třech zemích a zanalyzovat, jaký to má vliv na ŠA. Dále bude vyčísleno celní zatížení při dovozu automobilu a dovozu komponentů pro výrobu vozů, čímž se dojde k zhodnocení, co je pro ŠA levnější (jestli dovoz automobilu nebo dovoz dílů a v jaké zemi bude nejnižší clo). Práce poté bude toto celní zatížení porovnávat s možnou lokalizací.

Práce je členěna do několika kapitol. Nejprve budou popsány ekonomické ukazatele ŠA, které budou zachyceny v grafech. Zmíněna bude růstová strategie určující cíle na další roky a ŠA orientuje svou činnost na splnění této strategie. Následně budou zmíněny daňové systémy v Indii, Číně a Rusku, které vyústí ve shrnutí jejich vlivu na ŠA za pomoci SWOT analýzy. Budou nastíněny možnosti optimalizace cla. V závěru bude vypočítáno celní zatížení při dovozu automobilu do zahraniční společnosti, které bude porovnáno

s celním zatížením při dovozu komponentů do zahraničních závodů. Jak již bylo zmíněno, aktuálním tématem je také lokalizace, která bude vysvětlena na konkrétních příkladech zpracovaných do tabulek. Poslední kapitola provede ekonomické zhodnocení plynoucí z teoretické části a z provedených případových studií.

1 Škoda Auto a.s.

Obchodní firma:	Škoda Auto
Sídlo:	Třída Václava Klementa 869, Mladá Boleslav
Právní forma:	Akciová společnost
IČ:	00177041
Vznik:	13. 11. 1990
Počet zaměstnanců:	24 714 kmenový zaměstnanců (k 31. 12. 2010)
Majoritní vlastník:	Volkswagen International Finance N.V. [1]

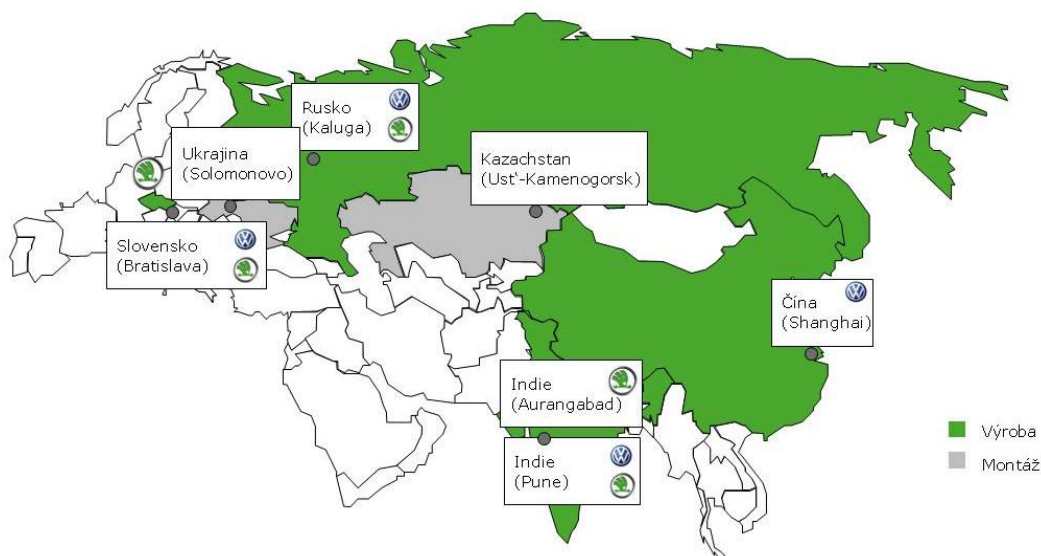
Škoda Auto a.s. je česká společnost s více než stoletou tradicí výroby automobilů. Jediným akcionářem mateřské společnosti Škoda Auto a.s. je od roku 2007 společnost Volkswagen International Finance N.V. (tato společnost je dceřinou společností společnosti Volkswagen AG). [1 s. 54]

Skupinu Škoda Auto tvoří její mateřská společnost Škoda Auto a.s. a její dceřiné společnosti Škoda Auto Deutschland GmbH (sídlo Weiterstadt, Německo), Škoda Auto Slovensko s.r.o. (sídlo Bratislava, Slovensko), Skoda Auto Polska S.A. (sídlo Poznaň, Polsko), Skoda Auto India Private Ltd (sídlo Aurangabad, Indie) a přidružené společnosti: OOO Volkswagen Group Rus (sídlo Kaluga, Rusko). Partnerské montážní závody jsou v Číně, v Kazachstánu a na Ukrajině. [1 s. 54]

Sídlo mateřské společnosti je v Mladé Boleslavi, další dva pobočné závody v ČR jsou v Kvasinách a Vrchlabí.

Závody v zahraničních zemích jsou zobrazeny na obrázku č. 1.

Zahraníční produkce 2010



Obrázek 1: Výrobní a montážní závody značky Škoda

Zdroj: Interní zdroj [2]

ŠA vyrábí vozy v zahraničních závodech na Slovensku v Bratislavě (spolu s vozy VW); v Indii v Aurangabadu (pouze vozy Škoda) a v Pune (spolu s vozy VW); v Rusku v Kaluze (spolu s VW). V Číně v Shanghai se vyrábí především vozy VW. Montáž vozů je zajišťována závody na Ukrajině v Solomonovo a v Kazachstánu v Ust'-Kamenogorsk.

Statutárním orgánem společnosti je představenstvo. Představenstvo má sedm členů. Předsedou představenstva je Prof. Dr. H.c. Winfried Vahland. Členem představenstva za oblast ekonomie: Dipl.-Kfm. Winfried Krause; za oblast prodej a marketing: Dipl.-Betw. JürgenStackmann; za oblast výroby a logistiky je zodpovědný: Dipl.-Ing. Michael Oeljeklaus; za oblast řízení lidských zdrojů: Ing. Bohdan Wojnar, za oblast technického vývoje: Dr.-Ing. EckhardScholz a za oblast nákupu: Dipl.-Ing. Karlheinz Hell. [1 s. 57]

Historie

- V roce 1895 začali Václav Laurin a Václav Klement s výrobou kol.
- V roce 1905 byla zahájena výroba automobilů (1. vůz Voiturette A).
- V roce 1907 byla založena akciová společnost Laurin a Klement.

- Od roku 1991 je Škoda Auto součástí německého koncernu Volkswagen AG.
- Od roku 2007 je akcionářem společnosti Volkswagen International Finance N.V. [3]

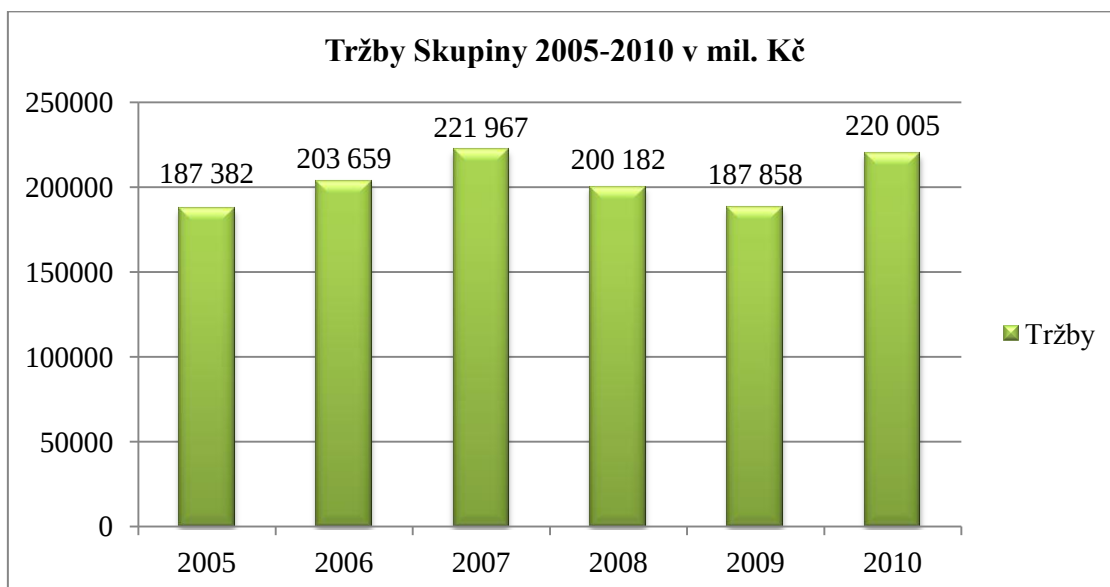
Ekonomický vývoj v letech 2005 až 2010

Ekonomické ukazatele za rok 2005 až 2010, které budou nyní popsány, jsou tržby, čistý zisk, výroba vozů, prodej vozů a počet zaměstnanců.

Základním finančním ukazatelem jsou tržby a zisk. Tržby a zisk jsou rozděleny na Skupinu (Škoda Auto a její mateřské společnosti) a na samotnou mateřskou společnost ŠA.

Tržby Skupiny

Tržby za Skupinu jsou zobrazeny na obrázku č. 2. Do roku 2007 tržby rostly až na hodnotu 221 967 mil. Kč. Dosažení nejvyšších tržeb právě v roce 2007 může být zapříčiněno výrazným růstem tržeb mateřské společnosti Škoda Auto. V letech 2008 až 2009 došlo k poklesu tržeb a to z důvodu finanční krize, která způsobila snižující se poptávku na automobilovém trhu (pouze v Evropě, zahraniční trhy i v těchto letech rostly). Naproti tomu rok 2010 znamenal výrazný růst oproti roku 2009, na hodnotu 220 005 mil. Kč.

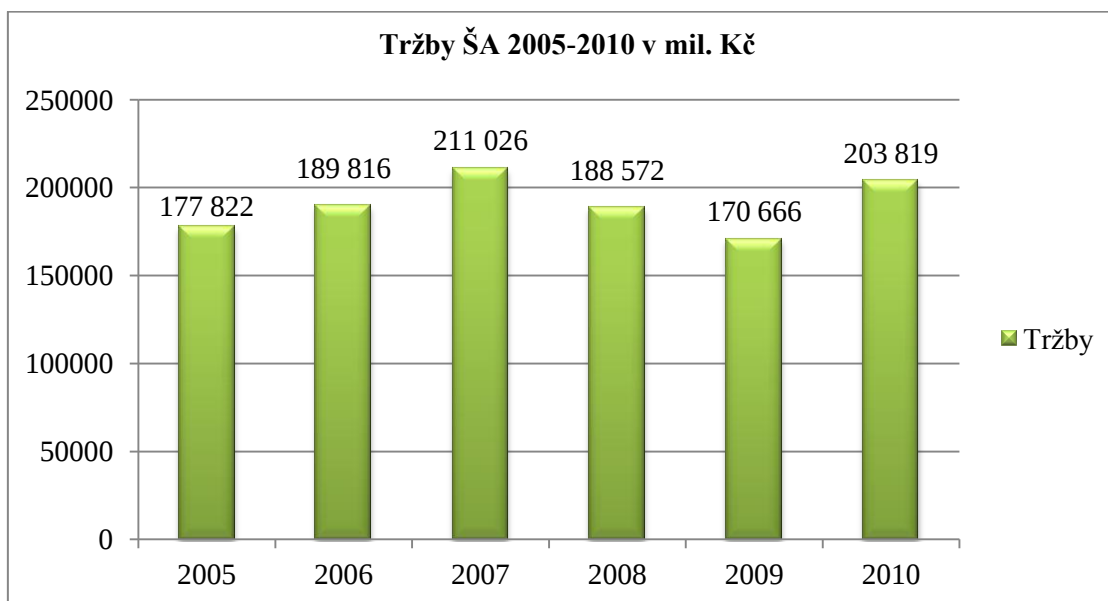


Obrázek 2: Tržby Skupiny 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

Tržby Škoda Auto

Tržby Škoda Auto jsou vykresleny na obrázku č. 3 a mají stejnou tendenci jako tržby Skupiny, což znamená nejvyšší hodnotu v roce 2007 (211 026 mil. Kč) a pokles v letech 2008-2009. V roce 2009 byly tržby ŠA nejnižší během pětiletého období 2005-2010; poklesly na 170 666 mil. Kč (snížení o 9,5 % v porovnání s rokem 2008; snížení o 19 % v porovnání s rokem 2007). Oživení ekonomiky nastalo v roce 2010, což znamenalo růst tržeb ŠA na 203 819 mil. Kč (zvýšení o 19 % ve srovnání s rokem 2009).



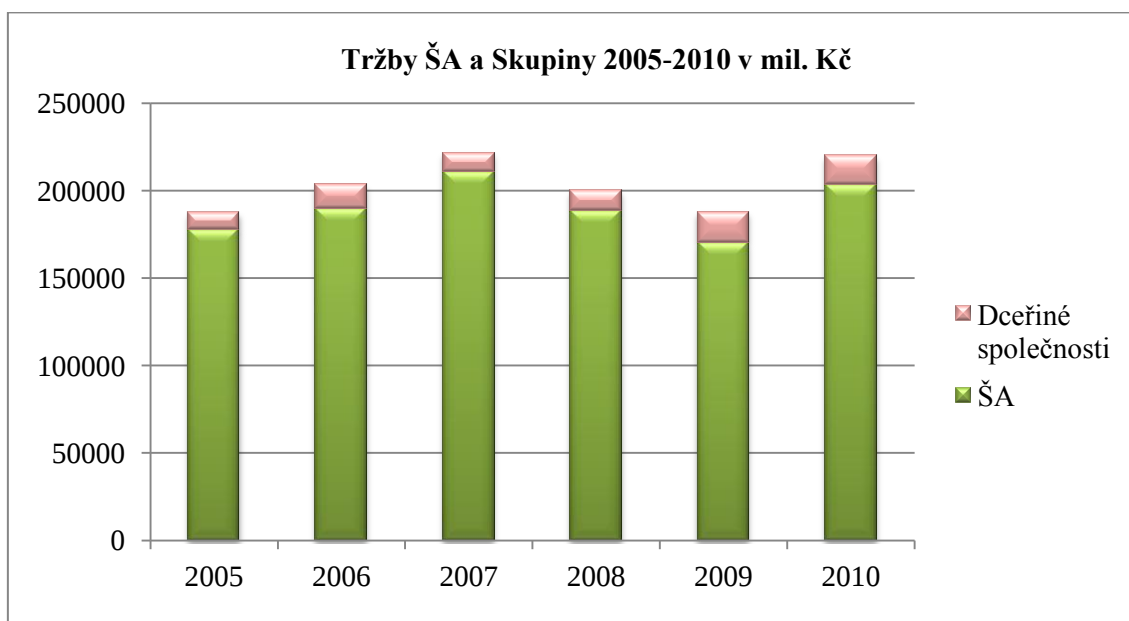
Obrázek 3: Tržby Škoda Auto 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

Tržby Škoda Auto a Skupiny

Souhrnný obrázek č. 4 zachycuje podíl Škoda Auto a jejich dceřiných společností na velikosti tržeb. Z grafu je patrné, že nejvyšší podíl na tržbách má ŠA (velikost tržeb ŠA je zachycena na obrázku č. 3). Podíl dceřiných společností na tržbách Skupiny je možné vypočítat jako rozdíl tržeb Skupiny (obrázek č. 2) a tržeb ŠA (obrázek č. 3).

V roce 2005 byl podíl dceřiných společností na velikosti tržeb Skupiny ve výši 9 560 mil. Kč. V roce 2006 se tržby dceřiných společností zvýšily na 13 843 mil. Kč; rok 2007 znamenal pokles na 10 941 mil. Kč. Paradoxně rok 2008 a rok 2009 pro zahraniční závody znamenal růst tržeb až na 17 192 mil. Kč v roce 2009 (pro mateřskou společnost Škoda Auto znamenaly tyto roky snižující se tendenci tržeb, které poté snížily i velikost tržeb Skupiny). V roce 2010 byly tržby dceřiných společností ve výši 16 186 mil. Kč.



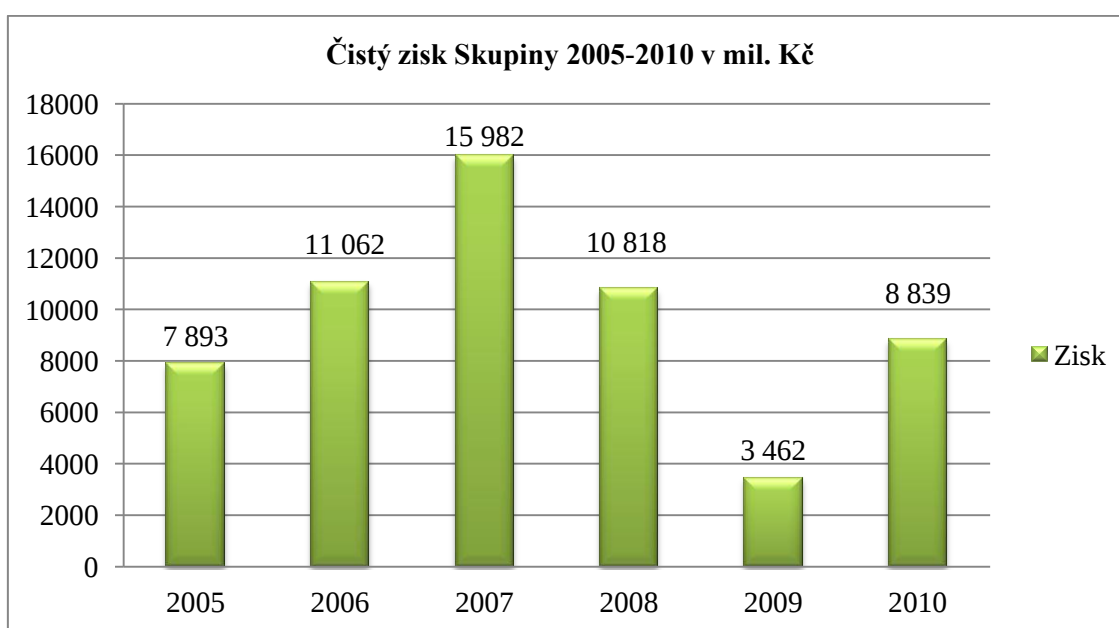
Obrázek 4: Tržby Škoda Auto a Skupiny 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

Čistý zisk se vypočítává z tržeb po odečtení nákladů (provozní, správní, ostatní) a daně z příjmu. Čistý zisk Skupiny kopíruje tržby: čím vyšší tržby, tím vyšší zisk.

Čistý zisk Skupiny

Čistý zisk Skupiny rostl do roku 2007, což koresponduje s růstem tržeb Skupiny. V roce 2007 dosáhl 15 982 mil. Kč. Poté tento zisk klesl na 10 818 mil. Kč v roce 2008 a v roce 2009 až na 3 462 mil. Kč. Rok 2010 znamenal oproti roku 2009 výrazný růst a to o 155,31 %, na hodnotu 8 839 mil. Kč. Zisk Skupiny je na obrázku č. 5.

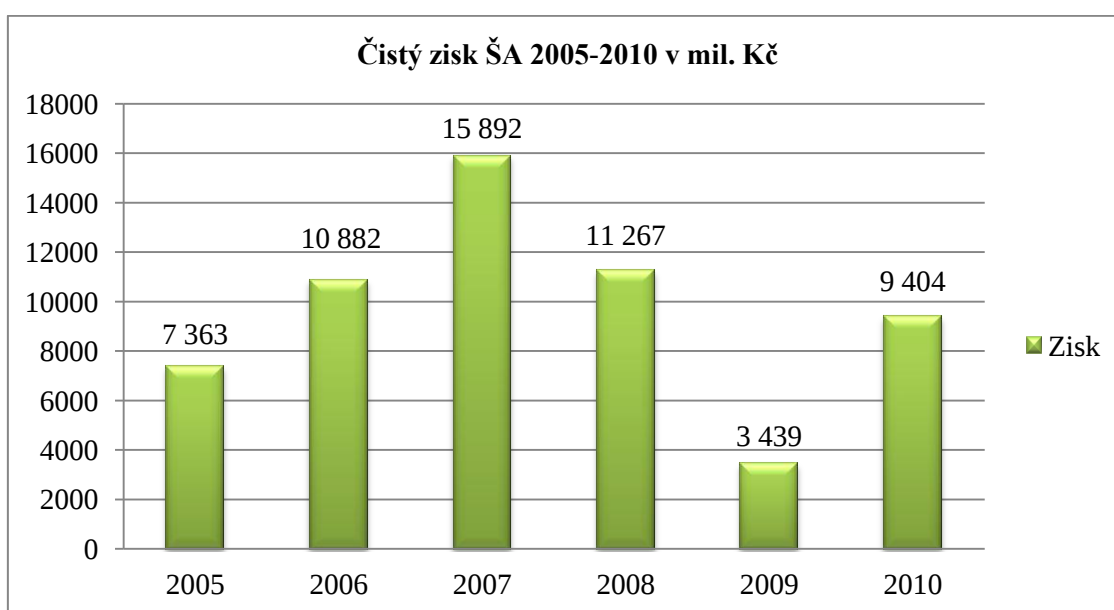


Obrázek 5: Čistý zisk Skupiny 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

Čistý zisk Škoda Auto

Čistý zisk Škoda Auto rostl do roku 2007, kde byl také nejvyšší (15 892 mil. Kč), poté pokles v roce 2008 na 11 267 mil. Kč a nejnižší byl v roce 2009 (3 439 mil. Kč); v těchto letech byly také nejnižší tržby ŠA. V roce 2010 si můžeme všimnout, že čistý zisk ŠA vzrostl na hodnotu 9 404 mil. Kč (růst o 173,45 % ve srovnání s rokem 2009) a je vyšší než čistý zisk Skupiny (8 839 mil. Kč), může to být způsobeno ztrátovostí některé dceřiné společnosti, která způsobila pokles čistého zisku Skupiny. Tento zisk je zobrazen v obrázku č. 6.

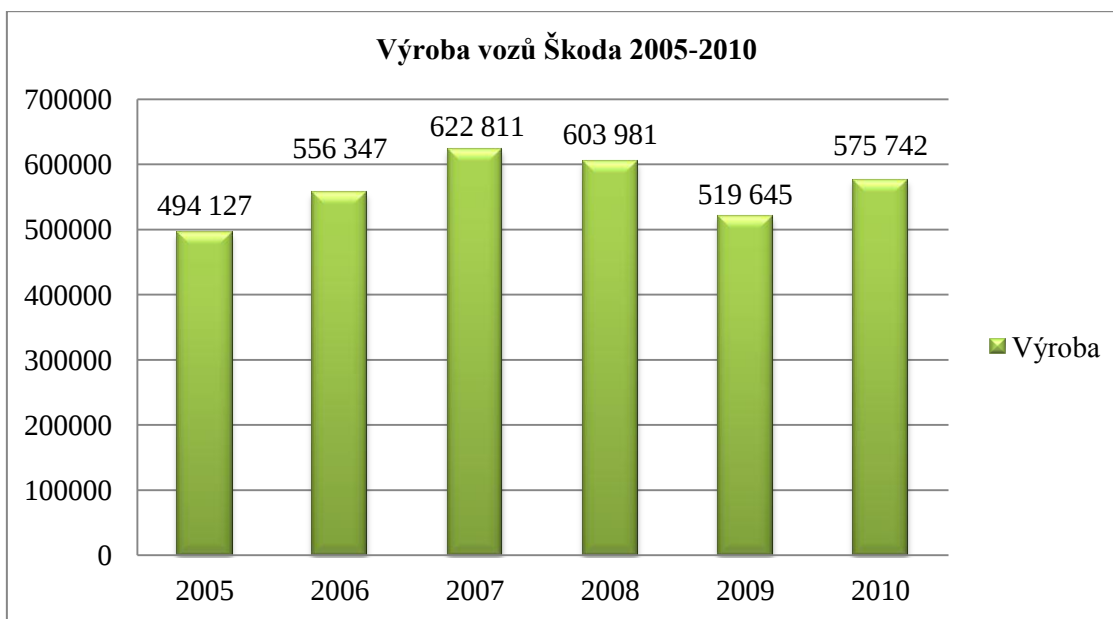


Obrázek 6: Čistý zisk Škoda Auto 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

Výroba vozů Škoda

Výroba vozů Škoda měla vzrůstající tendenci do roku 2007 (622 811 vozů), roky 2008 (603 981) a 2009 (519 645) byly nižší z pohledu výroby automobilů a rok 2010 znamenal oživení a znovu růst o 10 % oproti roku 2009 (na 575 742 vozů). Výroba vozů v jednotlivých letech je zachycena v obrázku č. 7.



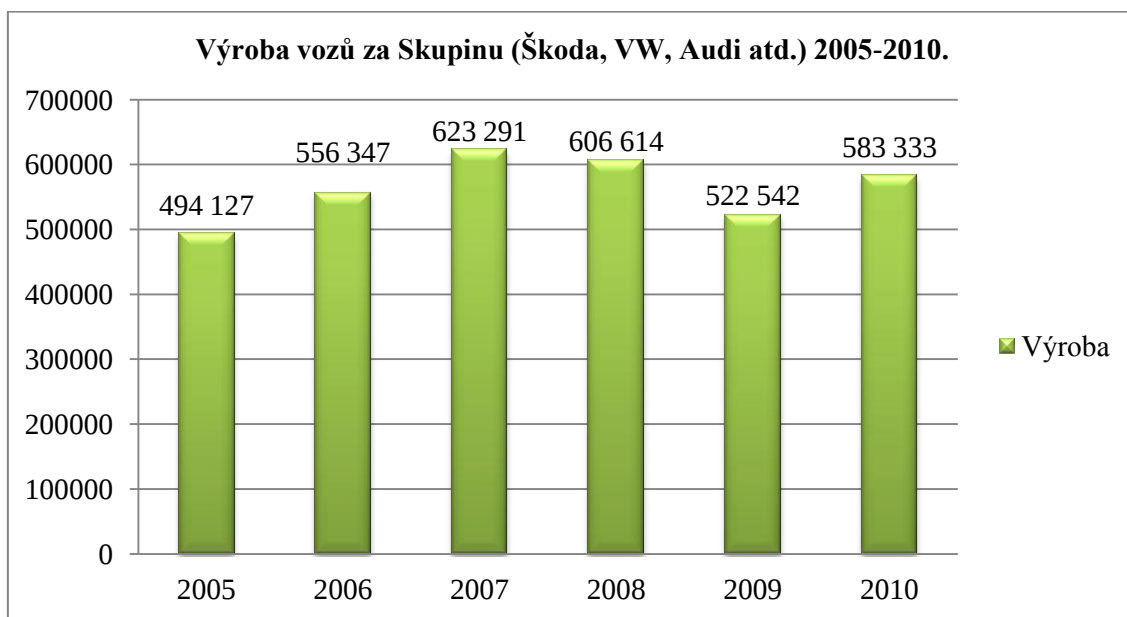
Obrázek 7: Výroba vozů Škoda 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

Výroba vozů za Skupinu

Skupina ŠA vyrábí především vozy Škoda a v posledních letech (od roku 2007) se v některých dceřiných společnostech také začaly vyrábět vozy VW, Audi a jiné koncernové značky. Výroba jiných vozů než jen Škoda se vypočítá jako rozdíl výroby vozů za Skupinu v obrázku č. 8 a výroby vozů Škoda v obrázku č. 7.

Do roku 2007 vyráběla Skupina pouze vozy značky Škoda, což znamená, že výroba vozů za Skupinu v letech 2005-2006 je totožná s výrobou vozů Škoda. Výroba jiných vozů než jen ŠA začala od roku 2007, kdy činila 480 automobilů (výroba vozů Skupina 623 291 - výroba vozů Škoda 622 811). Z důvodu rozrůstání zahraničních závodů ve spolupráci s koncernem VW se také začala zvyšovat výroba ostatních koncernových značek, než jen Škoda. V roce 2010 se výroba ostatních značek zvýšila na 7 591 vozů (583 333 - 575 742). Výroba vozů za Skupinu je vyčíslena na obrázku č. 8.



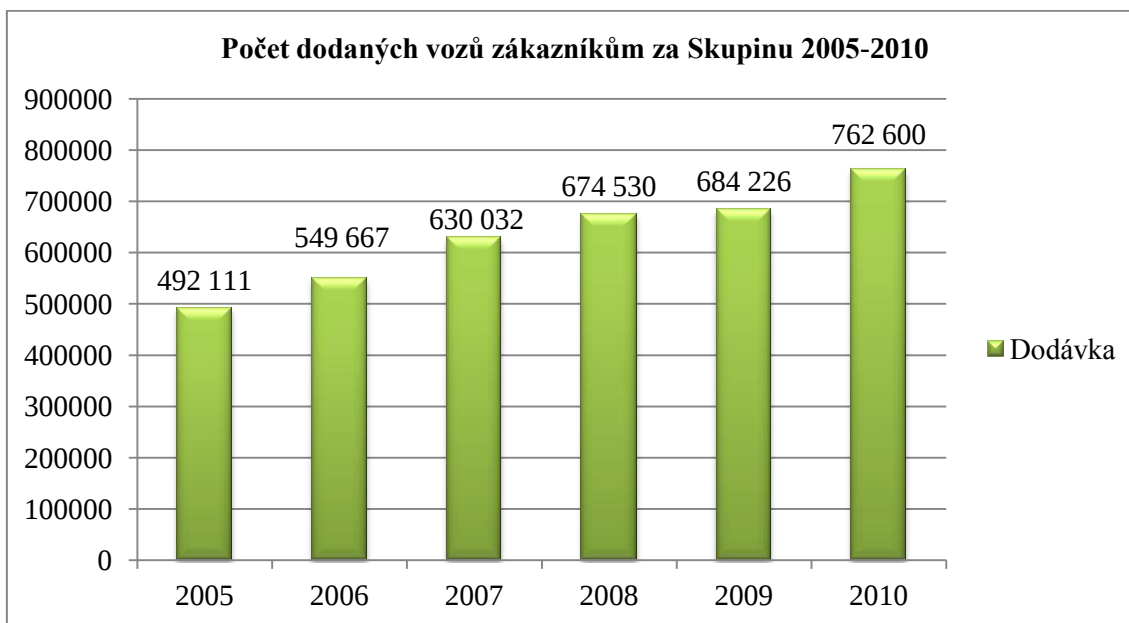
Obrázek 8: Výroba vozů za Skupinu 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

Počet dodaných vozů

Počet dodaných automobilů za Skupinu má vzrůstající tendenci, v každém roce bylo dodáno více vozů. Výroba a počet dodaných vozů se liší. Důvodem je, že vozy vyrobené v prosinci jsou velmi často dodány až po Novém roce a tudíž v případě počtu dodaných vozů se započítávají do jiného roku než výroba. Zároveň jsou některé vozy dodány agentům či jiným zprostředkovatelům, kteří nejsou bráni jako koneční zákazníci a nějakou dobu zůstávají vozy u nich na skladech.

Počet dodaných vozů zákazníkům se zvýšil v každém roce, což je k vidění na obrázku č. 9. V roce 2010 stoupl počet dodaných vozů na 762 600. Oproti roku 2005 došlo k růstu o 270 489 vozů (o 55 %).



Obrázek 9: Počet dodaných vozů zákazníkům za Skupinu 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

Dodávky vozů dle regionů

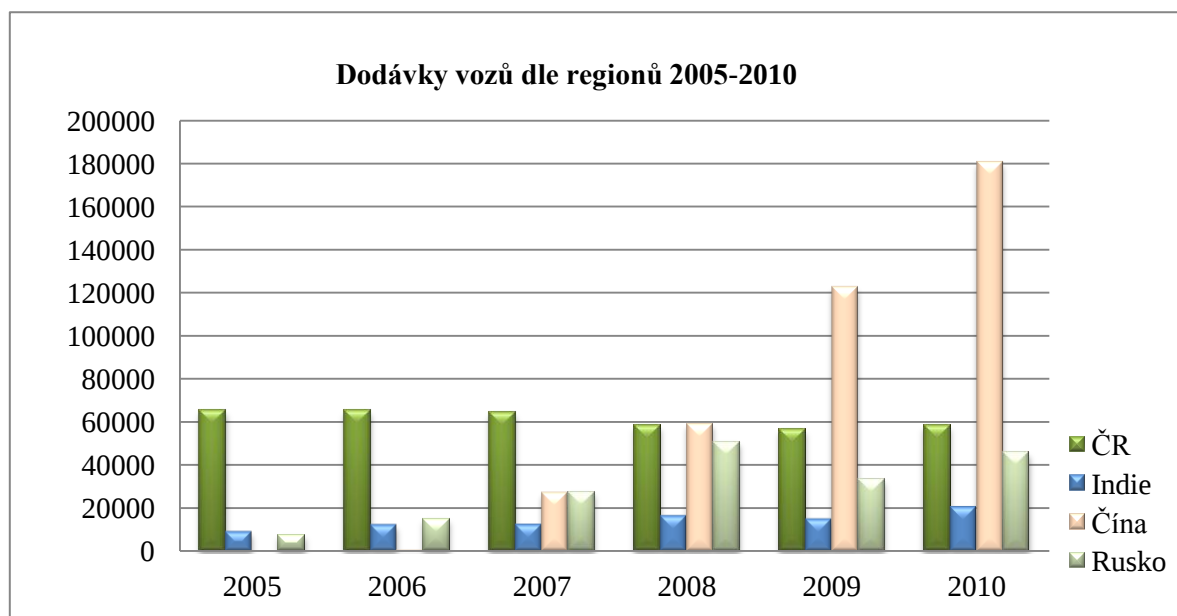
Počet dodaných vozů za Skupinu lze rozdělit dle regionů. Jelikož je DP zaměřena na růstové trhy (Indie, Čína, Rusko), bude následující tabulka č. 1 a obrázek č. 10 zachycovat počet dodaných vozů právě na tyto trhy a na český trh pro možné srovnání. V roce 2005 byl největší počet zákazníků v ČR (65 166 dodávek), ale postupně se začala Skupina orientovat na zahraniční trhy a to na Indii (8 951 dodávek) a Rusko (7 417 dodávek). V roce 2006 se odbyl v Rusku, Indii a ČR zlepšil. Zároveň byl rok 2006 přelomový, jelikož se začalo dodávat i na čínský trh (660 vozů). V roce 2007 vzrostl odbyl v Rusku a Číně, v Indii stagnoval, v ČR poklesl. V roce 2008 všechny tři zahraniční trhy vzrostly a Čína s Ruskem se vyrovnaly svým prodejem českému trhu. V roce 2009 se zvýšil pouze čínský trh na 122 556 vozů (až o 106 % v porovnání s předchozím rokem 2008), odbyl na ostatních trzích poklesl. A rok 2010 byl významný, jelikož se zvýšil prodej na všech trzích (čínský o 47 %; indický 37,7 %; ruský 38,1 % a český 2,7 %). Přesto, že počet dodaných

vozů v roce 2010 v Číně (180 515) přesahuje všechny trhy (ČR 58 033 vozů; Indie 20 019 vozů; Rusko 45 577 vozů), ŠA z těchto prodejů nemá příliš velké zisky z důvodu výroby na základě licencí (licenční výroba je popsána v kapitole č. 6: „Opatření: Licenční výroba v Číně“). Tyto údaje jsou k vidění v tabulce č. 1 a v grafu č. 9.

Tabulka 1: Dodávky vozů

Dodávky vozů						
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ČR	65 166	65 171	64 306	58 001	56 504	58 033
Indie	8 951	12 105	12 170	16 051	14 535	20 019
Čína	0	660	27 325	59 284	122 556	180 515
Rusko	7 417	14 835	27 535	50 733	33 000	45 577

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]



Obrázek 10: Dodávky vozů dle regionů 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

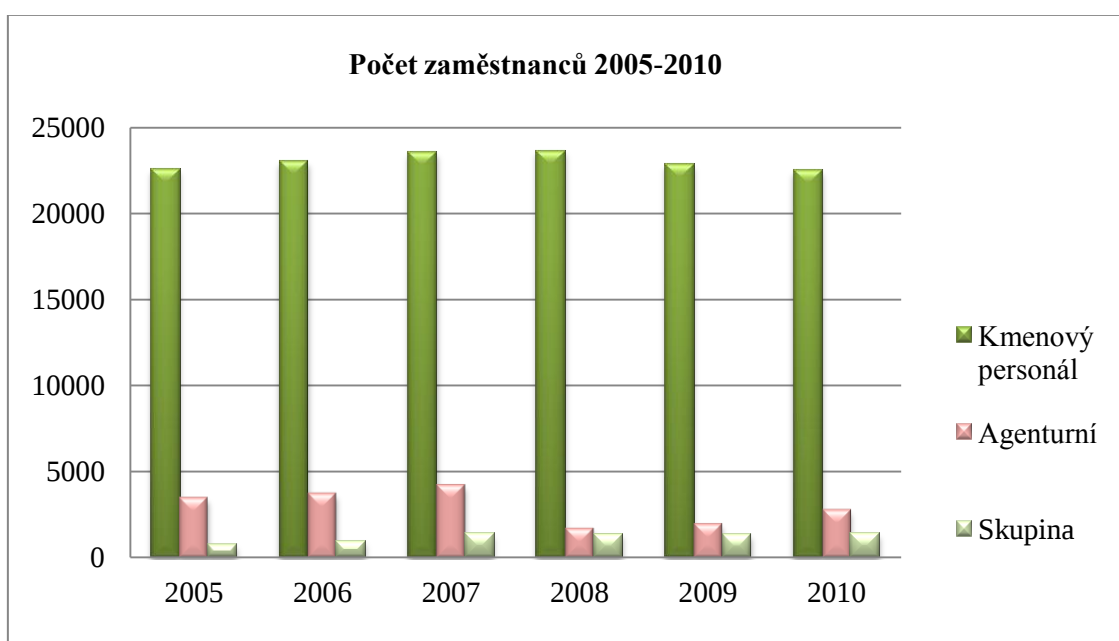
Zaměstnanost

Další ukazatel, který je zmíněn, je počet zaměstnanců. Tento počet rostl do roku 2008 (kmenoví i agenturní zaměstnanci). V roce 2009 se snížila zaměstnanost kmenových zaměstnanců, důvodem byla finanční krize, s kterou byla spojena nižší výroba vozů.

Rok 2010 stagnoval v počtu kmenových zaměstnanců a pro rok 2011 se předpokládalo, že tato zaměstnanost bude růst, jelikož je v souvislosti s růstovou strategií a orientací na nové trhy potřeba více pracovníků. I přes snižující se počet kmenového personálu ŠA dokázala vyrobit srovnatelný objem vozů jako v předchozích letech (kdy byla zaměstnanost vyšší), což je důkazem růstu efektivity v této společnosti.

Od roku 2008 se začala ŠA snažit o snížení počtu agenturního personálu. Přes snahu o snižování agenturního personálu se v roce 2009 a 2010 počet agenturního personálu začal znovu zvyšovat, příčinou toho bylo zavedené šrotovné a tím krátkodobě vyšší poptávka.

Dceřiné společnosti se rozrůstají, což se také projevuje ve vzrůstajícím počtu jejich zaměstnanců (sloupec Skupina). Zaměstnanost je vykreslena na obrázku č. 11.



Obrázek 11: Počet zaměstnanců 2005-2010

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto 2005-2010: [1][4][5][6][7][8]

Ekonomické údaje 2010

Tržby Skupiny v roce 2010 vzrostly meziročně o 17,1 % na 220 mld. Kč. Čistý zisk po zdanění činil 8,839 mld. Kč. [1 s. 70] Tržby pouze společnosti ŠA dosáhly hodnoty 203,8 mld. Kč, což představuje meziroční růst o 19,4%. [1 s. 72]

Celkově bylo v roce 2010 dodáno zákazníkům 762 600 vozů, což znamená meziroční růst odbytu o 11,5 %. Na domácím trhu v ČR bylo prodáno 58 033 vozů, meziroční nárůst o 2,7 %. [1 s. 83]

Stav personálu na konci roku 2010 byl 24 714 kmenových zaměstnanců. Mateřská společnost zajistila práci pro 22 506 kmenových zaměstnanců. [1 s. 87] Z toho v Mladé Boleslavi pracovalo 18 355 zaměstnanců a v závodě Vrchlabí 1 004, v závodě Kvasiny 3 147. [1 s. 88]

2 Identifikace problému

Škoda Auto je společnost s dlouhou tradicí a s významnou pozicí na českém trhu. Tato automobilová značka je dobře známá i na dalších evropských trzích. Cílem této společnosti je pro další roky zlepšit své působení na rozvíjejících se zahraničních trzích. Mezi takového trhy patří především Indie, Čína a Rusko (viz následující 3. kapitola: „Růstová strategie“). ŠA na tyto trhy již v minulosti vstoupila. Nyní se snaží své zisky a svou pozici na těchto trzích stabilizovat.

Jeden z možných faktorů, které mohou vzájemný obchod ovlivnit, jsou daně a cla. Daně obecně ovlivňují zdanění dceřiných a partnerských společností, a tím i jejich hospodářské výsledky, potažmo konsolidované hospodářské výsledky Skupiny ŠA. Ovlivnění výsledku Skupiny se děje také prostřednictvím daňové zátěže zaměstnanců.

Cla pro změnu zvyšují hodnotu vozů (dílů) dovážených do zahraničních závodů, což je jednou z největších překážek pro ŠA. I tento problém bude popsán v následujících částech DP a zároveň budou navržena řešení, jak je možné clo optimalizovat.

3 Růstová strategie

Cílem růstové strategie je globální růst na růstových trzích v Rusku, Indii a Číně. V rámci růstové strategie si Škoda Auto stanovila několik cílů: např. do roku 2018 zvýšit prodej v celosvětovém měřítku na dvojnásobek. Rozšířit nabídku a zintenzivnit aktivity Skupiny na zahraničních trzích. [1 s. 14]

Tyto země znamenají veliký potenciál pro ŠA z pohledu růstu tržeb na těchto trzích. Ekonomické ukazatele dokazující tento růst jsou uvedeny níže.

Indie

Indie je vedle Číny dalším nejrychleji rostoucím automobilovým trhem na světě. Škoda Auto působí v Indii prostřednictvím své dceřiné společnosti *Skoda Auto India Private Ltd (SAIPL)* v Aurangabadu. Tato společnost vznikla v roce 1999. Kromě Aurangabadu se automobily Škoda vyrábějí také v městě Chakan, nedaleko Pune. Prvním vozem na indickém trhu byla Škoda Octavia v roce 2001, poté Škoda Fabia a nedávno ŠA rozšířila svou nabídku aut o model Škoda Yeti. Od začátku své působnosti prodala ŠA více než 100 000 aut. ŠA počítá s rozšířením sítě místních dealerů a dodavatelů automobilových dílů. [1 s. 16]

Již v minulých letech začala ŠA s rozšiřováním své působnosti v Indii: např. otevření regionálního zastoupení odbytu v Mumbai, Dillí, Bangalore v prosinci 2008. V roce 2009 rozšířil SAIPL sklad náhradních dílů v Aurangabadu s cílem podpořit aktivity koncernu. [2]

V roce 2010 dodala Skoda Auto India zákazníkům 20 019 vozů značky Škoda, což oproti předchozímu roku 2009 činí nárůst o 37,7 %. Na tomto výsledku se podílelo navýšení prodeje Škoda Superb s počtem 4 366 prodaných vozů. Nárůst prodeje také zaznamenala Škoda Fabia (o 55 %) s počtem 8 266 dodaných vozů. Celkem bylo v Aurangabadu v roce 2010 vyrobeno 18 793 vozů včetně 7 591 koncernových vozů (Audi, Passat). To ve srovnání s předchozím rokem znamená nárůst o 59 %. [1 s. 74]

Čína

Čína patří mezi nejrychleji rostoucí automobilový trh a od roku 2009 je také největším trhem pro Škoda Auto. Mezi silné stránky společnosti Škoda Auto na tomto trhu jsou její přitažlivé produkty vyrobené speciálně pro tento trh, silná značka, hustá síť dealerů, spolupráce s místními obchodními partnery a institucemi. Automobily Škoda se v Číně vyrábějí od roku 2009 na základě licenčních dohod. Výroba byla zahájena v závodě *Shanghai Volkswagen* a to automobilem Škoda Octavia. Poté následovaly vozy Škoda Fabia a Škoda Superb. Byla již také podepsána dohoda na výrobu Škoda Yeti. Prodejní síť se má rozšířit z pouhých sto dealerských zastoupení na 400. Snahou je nakupovat co nejvíce dílů přímo v Číně. [1 s. 15]

V Číně došlo v roce 2010 k nárůstu prodaných vozů o 47,3 % a bylo zde zaregistrováno 11,5 milionu osobních vozů. [1 s. 68]

Rusko

V roce 2010 výrobci na ruském trhu opět zaznamenali silný nárůst prodeje vozů. I ŠA se podařilo na tomto největším východoevropském trhu zvýšit prodej. Na ruském trhu mají velmi silnou pozici modely Škoda Octavia, Škoda Fabia, Škoda Superb a Škoda Yeti. Vozy se vyrábějí ve městě Kaluga, kde působí společnost *Volkswagen Group Rus* (přidružená společnost, jejímiž podílíky jsou ŠA a VW). [1 s. 17]

V roce 2010 zaznamenal ruský automobilový trh nárůst oproti roku 2009 (o 29,7 %). Největší vliv na tento vývoj mělo v roce 2010 zavedení šrotovného. Celkový počet prodaných vozů činil v roce 2010 130 357, z toho vozy značky Škoda představovaly 45 577, většina těchto vozů byla vyrobena v místním závodě v Kaluze. [1 s. 74]

Shrnutí

Následující tabulka č. 2 porovnává rok 2009 s 2010 v počtu dodaných automobilů v jednotlivých zemích. Celkový růst v počtu dodaných vozů zákazníkům byl v roce 2010 11,5 % oproti roku 2009. Nejnižší nárůst byl v Indii, kdy dodávky vzrostly v roce 2010 na 20 019 vozů (růst o 37,70 % v porovnání s rokem 2009). Nejvíce dodaných vozů bylo

v Číně, kdy v roce 2010 vzrostl počet dodaných vozů až na 180 515 (nárůst o 47,30 % oproti roku 2009). V Rusku se zvýšily dodávky v roce 2010 na 45 577 (o 38,10 % ve srovnání s rokem 2009).

Tabulka 2: Dodávky zákazníkům 2009-2010

Dodávky zákazníkům 2009-2010			
Země	Dodávky zákazníkům (vozy)		Změna v %
	2009	2010	2009/2010
Celkem ŠA	684 226	762 600	11,50
Indie	14 535	20 019	37,70
Čína	122 556	180 515	47,30
Rusko	33 002	45 577	38,10

Zdroje: Výroční zpráva Škoda Auto 2010 [1 s. 85]

4 Daňové systémy

Následující kapitola bude popisovat daňové systémy v jednotlivých zemích. Budou zmíněny různé způsoby dělení daní a budou charakterizovány základní daně. Uvedené daňové sazby jsou za rok 2011 (u Indie za finanční rok 2010-2011). Vzájemný obchod mezi ČR a zahraničními zeměmi v oblasti přímých daní je upraven smlouvami o zamezení dvojího zdanění, které také budou nastíněny v kapitole 4.1. Konec kapitoly se ještě ohlédne na problematiku cel. Konečné shrnutí zachytí rozdíly a shody mezi těmito státy a vliv jejich daní na společnost ŠA.

4.1 Smlouvy o zamezení dvojího zdanění s ČR

Všechny tři země (Indie, Čína, Rusko) mají s ČR uzavřenou smlouvu o zamezení dvojího zdanění.

Smlouva o zamezení dvojího zdanění s Indii je ve sbírce zákonů č. 301/1999. [9] Smlouva o zamezení dvojího zdanění s Čínou je nyní upravena ve sbírce zákonů č. 65/2011. [10] Smlouva o zamezení dvojího zdanění s Ruskou federací je ve sbírce zákonů č. 278/1997. [11]

Tyto smlouvy mají zabránit daňovému úniku v oboru daní z příjmu a z majetku. Smlouvy by měly určit, ve kterém státě má být zdaněn majetek. Zároveň mají zabránit situacím, kdy je jeden příjem zdaněn ve dvou státech. Smlouvy se vztahují k osobám, které mají své bydliště v jednom nebo v obou státech (rezidenti). [9][10][11]

Rezident je dle smlouvy osoba, která je dle práva toho státu podrobena zdanění v tom státu z důvodu pobytu, bydliště apod.

- Pokud je osoba rezidentem v obou státech, bude považována za rezidenta v tom státě, kde má stálý byt. Pokud má byt v obou státech, bude rezidentem v tom státě, ke kterému má bližší osobní a hospodářské vztahy, neboli kde se nachází jeho středisko životních zájmů.

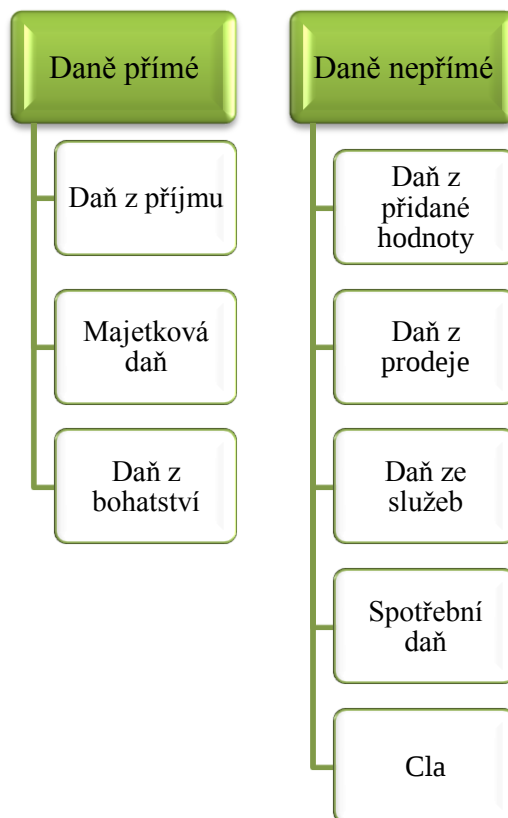
- Jestliže v žádném státě nemá byt, bude rezidentem toho státu, kde se obvykle zdržuje. Pakliže se zdržuje v obou státech, bude rezidentem toho státu, kde má státní příslušnost. [9][10][11]

Dle článku 15: příjmy ze zaměstnání, které rezident jednoho smluvního státu pobírá, podléhají zdanění jen v tomto státě, pokud není zaměstnání vykonáváno v druhém smluvním státě. Pokud rezident jednoho smluvního státu pobírá příjem v druhém smluvním státě, jsou příjmy zdaněny jen v prvně zmíněném státě: jestliže se příjemce nezdržuje v druhém státě v úhrnu více jak 183 dní za 12 kalendářních měsíců (je považován za nerezidenta). [9][10][11] V čínské smlouvě je tato problematika zachycena v článku č. 14. [10]

Problematika rezidenta a nerezidenta bude nyní vysvětlena na příkladě. Např. rezident Indie, což je osoba, která v tomto státě pobyla déle než 183 dní během 12 měsíců po sobě jdoucích, zdaní své veškeré (celosvětové) příjmy v Indii. Nerezident Indie, což je osoba, která na území Indie strávila dobu kratší 183 dní za 12 kalendářních měsíců, zdaní v Indii pouze příjmy získané na tomto území.

4.2 Indie

V Indii se daně dělí na přímé a nepřímé, viz obrázek č. 12.



Obrázek 12: Indický daňový systém

Zdroj: Zpracováno z [9]

Finanční rok není v Indii totožný s kalendářním rokem, ale začíná 1. dubna a končí 31. března následujícího roku. [13 s. 89]

Přímé daně

Daně přímé zahrnují daň z příjmu PO a FO, majetkovou daň a daň z bohatství.

Daň z příjmu PO (společností)

Domácí firmy platily za finanční rok 2010-2011 daň ve výši 30 % a přírážku 10 %. Zahraniční firmy platily daň 40 % a přírážku 2,5 %. K tomuto základu se ještě připočítávala vzdělávací daň 3 %. Zahraniční firmy, které se zaregistrují v Indii dle indických zákonů, jsou považovány za indické firmy. [14]

Daň z příjmu FO

Zákon Income tax act 1961 řeší problematiku daní z příjmů jednotlivců. [14]

Pro daňové účely jsou jednotlivci v Indii rozděleni do dvou skupin: rezident a nerezident. Tato problematika byla vysvětlena v předchozí kapitola č. 4.1 „Smlouvy o zamezení dvojího zdanění“.

Daň z příjmu v Indii používá progresivní sazbu, která je závislá na výši příjmu, na věku a pohlaví. Příjmy, které se musí zdanit, jsou: platy, mzdy, kapitálové zisky, zisky z podnikání a příjmy z jiných zdrojů. [13 s. 89]

Sazba daně se pohybovala v roce 2010-2011 od 10 % do 30 %. Roční příjmy, které byly ve finančním roce 2010-2011 vyšší než 800 000 INR (303 760 Kč), byly zdaněny 30% sazbou. Maximální částka, do které se roční příjem nezdaňoval, byl 160 000 INR (60 752 Kč), pokud bylo jedinci pod 65 let. V případě jedince (muže) staršího 65 let, nezdaňoval se mu roční příjem do 240 000 INR (91 128 Kč). U žen do 65 let se nezdaňoval roční příjem do 190 000 INR (72 143 Kč)¹. [13 s. 89]

K příjmům se připočítávala ještě další extra daň: vzdělávací, která měla ve finančním roce 2010-2011 sazbu 3 % a vypočítává se z daně z příjmu. [13 s. 89]

Ve finančním roce 2011-2012 by mohlo dojít ke změnám, co se týče věku a výše příjmu, který se nebude zdaňovat. [13 s. 89]

Daňové přiznání musí být podáno daňovými poplatníky do 31. července následujícího finančního roku. [13 s. 90]

¹ Přepočet dle průměrného kurzu roku 2011: 100 INR = 37,97 Kč. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&m1=CZK&m2=INR&T=0&V=2&od=1.1.2011&do=30.12.2011>

Daň z bohatství

Tato daň vznikla 1. dubna 1957. Daň se počítá z majetku, který vlastní rezident Indie. Daň je placena každý rok. Daň platí jednotlivci, firmy, organizace, skupina lidí vlastníci majetek. Předmětem daně jsou: letadla, lodě, cenné kovy jako zlato, stříbro, platina, nákupní centra, penziony, farmy, motorová vozidla. [15] Výše této daně byla 1 % (2010-2011). [2]

Nepřímé daně

Do nepřímých daní patří DPH, centrální prodejní daň, státní prodejní daň, spotřební daň, daň ze služeb a clo.

Daň z přidané hodnoty

Jednotná DPH byla zavedena 1. 4. 2005 a to na celém území Indie s výjimkou osmi států. Tato daň nahrazuje prodejní daň, daň z pronájmu, obratovou daň a další. Problémem je, že tato daň není uznávána ve všech státech a liší se její sazba v různých státech (např. nafta je zdaněna v Maharastře 12,5%; v Gudžarátu 16%; v Paňdžábu 4% sazbou). [14]

Centrální prodejní daň

Centrální prodejní daň je upravena v zákoně Central sales tax act 1966 a uvaluje se na prodej a nákup zboží mezi svazovými státy. Tato daň bude zrušena, až bude zavedena jednotná DPH ve všech státech. [14] Výše této daně byla 2 % (2010-2011). [2]

Státní prodejní daň

Státní prodejní daň je zahrnuta v zákoně State sales tax act a používá se v případě prodeje uvnitř svazového státu Indie, v tom státě, kde nebyla zavedena DPH. Tam, kde od roku 2005 funguje DPH, byla tato prodejní daň zrušena. Sazba této daně se pohybovala od 4 do 15 % (2010-2011). Daň musí uhradit prodejce. Každý stát si může stanovit různou výši sazby. [16]

V oblasti, kde působí dceřiná společnost ŠA (Maharashtra) byla zavedena DPH, tudíž se zde státní prodejní daň neuplatňuje.

Spotřební daň

Spotřební daň je upravena zákonem Central Excise Act 1944. Tato daň se uvaluje na zboží v momentě výroby. [14] Většina výrobků podléhala dani 10 %, 5 % nebo 1 % a k tomuto zdaněnému základu se ještě připočítávala vzdělávací daň ve výši 3% (2010-2011). Avšak ve finančním roce 2011-2012 vzrostla sazba spotřební daně na automobily z 10 % na 12 %. [2]

Daň ze služeb

Daň ze služeb je regulována zákonem Finance Act 1994. Daň se uvaluje na služby, postupně se zvyšovala z 8 % na 10 % (2010-2011) a zahrnuje 99 činností, které jsou zákonem definovány. [14] Od dubna 2012 se tato sazba opět navýšila a to na 12 %. [2]

Mezi tyto činnosti například patří: cestovní agentury, architekti, bankovníctví, univerzity a školy, zdravotní péče, automobilový servis, pojišťovací služby, turistické služby, doprava, pošta a další. [17]

Vývoj

V Indii byla také vybírána darovací daň, která byla v roce 1998 zrušena. [18]

Jak již bylo zmíněno, k některým daním se ještě připočítává vzdělávací daň (příspěvek; education cess) ve výši 3 %: 2 % education cess + 1 % higher education cess. [2]

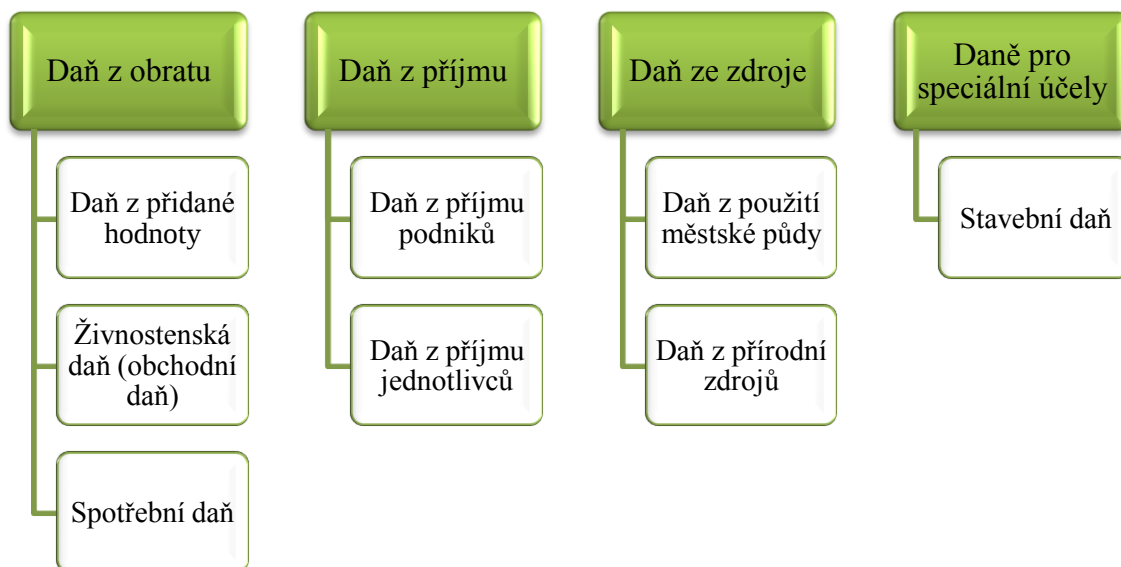
Některé daňové změny mají nastat v příštím finančním roce 2011-2012. Dle nejnovějších informací má být od srpna 2012 zavedena nová daň: daň ze zboží a služeb (goods and service tax – GST). Tato daň by měla nahradit jiné daně, které by v sobě obsahovala, např. spotřební daň, daň ze služeb, DPH. Pro finanční rok 2011-2012 jsou navrhovány tři sazby: 12 % pro základní zboží; 16 % pro služby; ostatní zboží 20 %. Ve finančním roce 2011-2012 také vzrostla sazba spotřební daně na vozy a daň ze služeb z 10 % na 12 %. [2]

4.3 Čína

V Číně je 25 typů daní, které jsou rozděleny do 8 skupin, jak je vidět z následujících obrázků č. 13 a č. 14.

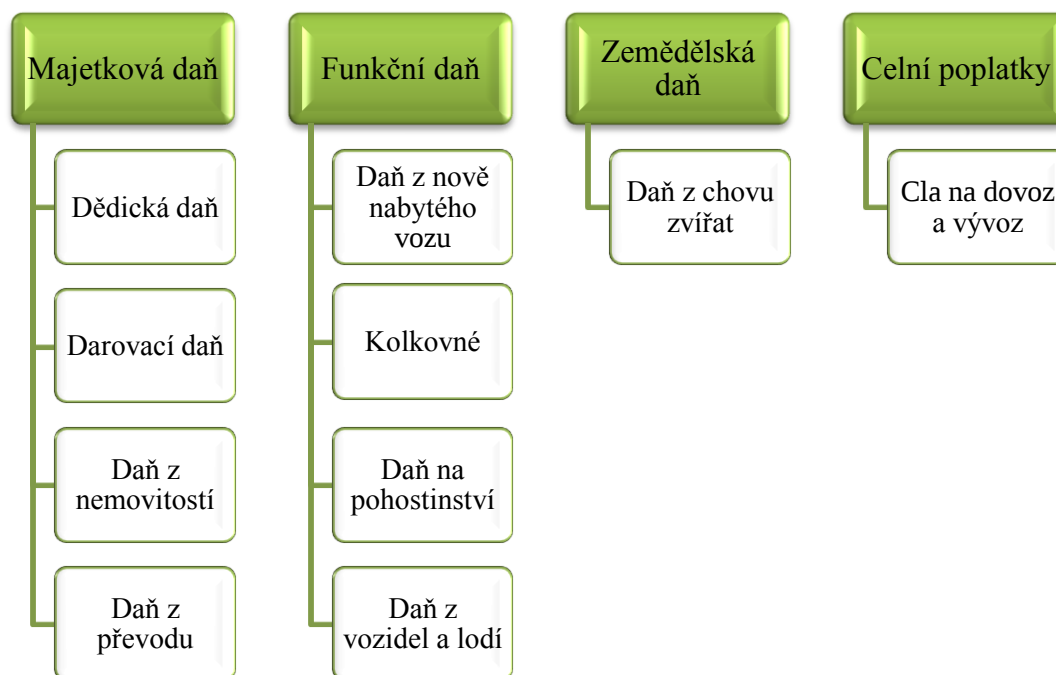
- První skupinou jsou daně z obratu: DPH, spotřební daň, obchodní daň.
- Druhá skupina popisuje daně z příjmů: daň z příjmu jednotlivců (fyzických osob) a daň z příjmu společností.
- Daň ze zdroje: daň z užívání městské půdy, daň z přírodních zdrojů.
- Daně pro speciální účely: stavební daň.
- Majetkové daně: dědická, darovací daň, daň z nemovitostí, daň z převodu.
- Šestou skupinu tvoří funkční daně: daň z nově nabytého vozu, kolkovné, daň z pohostinství a daň z vozidel a lodí.
- Zemědělská daň: daň z chovu zvířat.
- Celní poplatky: cla na dovoz a vývoz.

První 4 typy daní jsou zachyceny na obrázku č. 13. Zbýlé 4 typy jsou na obrázku č. 14.



Obrázek 13: Čínský daňový systém 1

Zdroj: Zpracováno z [19]



Obrázek 14: Čínský daňový systém 2

Zdroj: Zpracováno z [19]

Daňovému období odpovídá kalendářní rok od 1. ledna do 31. prosince. [20]

Daň z příjmu PO (společností)

Na základě dřívějšího režimu odváděly zahraniční společnosti v Číně 15% daň z příjmu PO a mohly využívat různé daňové prázdny. Čínské společnosti byly zdaněny 33% sazbou. Zákon o dani z příjmu PO z března 2007 odstranil zvýhodnění zahraničních investorů. Od 1. 1. 2008 odvádějí zahraniční i domácí firmy stejnou sazbu daně a to ve výši 25 %. [20]

Tato 25% sazba platila i pro rok 2011 pro domácí a zahraniční společnosti. V některých případech mohly malé společnosti uplatnit daň z příjmu 20 %. [21]

Daň z příjmu fyzických osob

Daňoví rezidenti v Číně (jednotlivci pobývající na území Číny více než 183 dní) mají své celosvětové příjmy zdaněny v Číně. Ti, kteří v Číně nebydlí a na území Číny jsou méně

než 183 dní (nerezident), mají v Číně zdaněny jen ty příjmy, které v Číně získali; viz Smlouvy o zamezení dvojího zdanění. Velikost daně závisí na zdroji příjmu, na sídlu jedince a době pobytu v Číně. [13 s. 38]

U jednotlivců podléhají dani platy, renty, kapesné. Sociální dávky dani z příjmu nepodléhají. U jednotlivců s trvalým pobytem v Číně (rezidenti) je daň uplatňována z příjmu nabytého kdekoli na světě. Česká republika má s Čínou podepsanou smlouvu o zamezení dvojího zdanění, tzn., že občané obou států by měli platit daň jen v jedné zemi a to tam, kde pobývají větší část roku (pro nerezidenty). [20]

Příjmy mimo standardní plat (nájemné, dividendy, honoráře) jsou zdaněny sazbou 20 %. Pouze úroky u spořicíh účtů jsou zdaněny ve výši 5 %. [20]

Dani nepodléhají: vládní dluhopisy, ocenění za domácí či zahraniční úspěchy, dotace, sociální platby, penze, pojistná plnění, vojenské odlučné, příjmy diplomatických zástupců. [20]

Daňové přiznání se podává do 31. března. [13 s. 39]

Zdaněny jsou především příjmy ze zaměstnání. Daňová sazba se pohybovala pro rok 2011 od 5 % do 45 %. Maximum byla 45% sazba při měsíčním příjmu vyšším 100 000 CNY (274 000 Kč). [13 s. 39]

Daňové sazby pro měsíční příjmy fyzických osob pro rok 2011 je zobrazen v tabulce č. 3.

Tabulka 3: Daň z příjmu FO 2011 v Číně²

Výše měsíčního příjmu				Daňová sazba
OD		DO		
CNY	Kč	CNY	Kč	V %
0	0	500	1 370	5
501	1 373	2 000	5 480	10
2 001	5 483	5 000	13 700	15
5 001	13 703	20 000	54 800	20
20 001	54 803	40 000	109 600	25
40 001	109 603	60 000	164 400	30
60 001	164 403	80 000	219 200	35
80 001	219 203	100 000	274 000	40
100 001	274 003			45

Zdroj: Zpracováno z [20]

Daně z obratu

Většina transakcí je předmětem daně z obratu, a to buď DPH, nebo daně obchodní, pokud je zaplacená jedna, vylučuje se tím placení druhé. Některé kategorie zboží jsou ještě zatíženy daní spotřební. [20]

Daň z přidané hodnoty

DPH je uplatněna při prodeji zboží a služeb nebo na dovoz zboží, pokud není od daně osvobozena zvláštním zákonem. [20]

²Přepočet dle průměrného kurzu pro rok 2011: 1 CNY = 2,74 Kč. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&m1=CZK&m2=CNY&T=0&V=2&od=1.1.2011&do=31.12.2011>

V Číně se používají tři sazby:

- 0 % na zemědělské výrobky vyrobené vlastními silami, knihy v antikvariátech, antikoncepční přípravky, přístroje a zařízení pro vědecký výzkum, výrobky dovezené pro organizace pro postižené, experimenty a vzdělávání, spotřební zboží nakoupené pro vlastní potřebu, na podniky pracující s recyklací surovin, sazenice či divoká zvířata pro chov.
- 13 % na zemědělské výrobky, vodné, topení, plyn, uhlí, noviny, knihy, časopisy.
- 17 % na ropné produkty a ostatní položky výše neuvedené. [20]

Malé podniky s nižším obratem než je stanovený limit mohou použít sazbu DPH ve výši 3 %. [21]

Plátcí jsou PO:

- Všeobecní plátcí DPH: s výrobní činností a ročními tržbami nad 500 tis. CNY (1 370 tis. Kč) nebo zabývající se převážně obchodem s ročními tržbami nad 800 tis. CNY (2 192 tis. Kč).
- Malí plátcí DPH, kteří produkují zboží nebo zdanitelné služby s ročními příjmy do 500 tis. CNY (1 370 tis. Kč) nebo se zabývají velkoobchodem a maloobchodem s tržbami do 800 tis. CNY (2 192 tis. Kč).³ [20]

Daň obchodní

Daň obchodní byla ve výši 3-5 % a pro zábavní služby až 20 % (2011). [21]

Tato daň se uplatňuje u služeb (nepatří sem výroba a opravy, které jsou zdaněny v rámci DPH), při převodu nehmotných prostředků (patenty) a změně vlastnictví nemovitostí v Číně. [20]

³Přepočet dle průměrného kurzu pro rok 2011: 1 CNY = 2,74 Kč. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&m1=CZK&m2=CNY&T=0&V=2&od=1.1.2011&do=31.12.2011>

Od daně jsou osvobozeny: zdravotnické služby, zemědělské služby, opatrovatelské služby, služby poskytované postiženými osobami, vstupné na kulturní aktivity, vzdělávací služby poskytované školami, offshore služby domácích společností a fyzických osob. [20]

Daň spotřební

Sazba daně spotřební byla ve výši 1-50 % (2011). Daňové přiznání pro tuto daň se vyplňuje měsíčně. [21]

Tato daň je uplatňována při dovozu, výrobě a zpracování 11 kategorií zboží.

1. Tabák, cigarety: sazby 50 %; 40 %; 25%; nebo 30 %.
2. Alkohol: 25 %; 15 %.
3. Kosmetika: 30 %.
4. Produkty určené k péči o pleť a vlasy: 8 %.
5. Klenoty: 5 a 10 %.
6. Zábavná pyrotechnika: 15 %.
7. Benzin: 0,2 CNY (0,55 Kč) za litr.
8. Diesel: 0,1 CNY (0,27 Kč) za litr.
9. Pneumatiky: 10 %.
10. Motocykly: 10 %.
11. Motorová vozidla: 3 %, 5 % nebo 8% dle objemu válce vozu. [22]

Zahraniční subjekty musí odvádět tuto daň od 1. 1. 2011. [23]

Ostatní daně a jejich sazby pro rok 2011

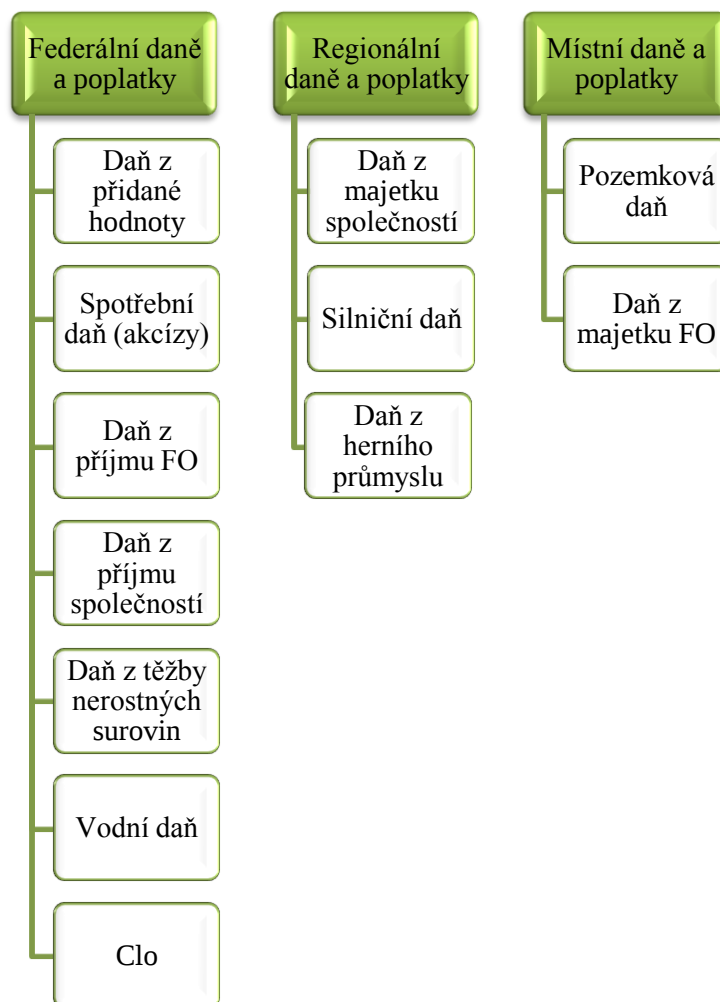
- Všichni plátcí nepřímých daní v Číně, musejí ještě zaplatit dodatečnou přírážku: vzdělávací přírážku (education surcharge) ve výši 3 %. [23]
- Daň z nemovitostí je uvalována na vlastníka nemovitosti. Výše sazby daně byla 1,2 % z hodnoty nemovitosti. [23]
- Srážková daň: zisk z kapitálu získaného zahraniční společností v Číně byl zdaněn 10% daní. [20]

- Daň z užívání městské půdy se vztahuje na domácí i zahraniční firmy. Platí se podle velikosti města a lokality. [20]
- Daň z převodu, darování či výměny užívacích práv u nemovitostí byla ve výši 3-5 % dle rozhodnutí lokální vlády. Neplatí pro vypořádání dědictví. [20]
- Daň z vozidel a lodí se vztahuje na cizince i zahraniční firmy. Sazby se u motorových vozidel pohybovaly v rozmezí 60 (164,4 Kč)-660 (1 808,4 Kč) CNY za rok. Záleží na počtu pasažérů. U nákladních vozidel byla hodnota 16 (43,84 Kč)-120 (328,8 Kč) CNY za rok.⁴Výjimkou z daně jsou vojenská a policejní vozidla, rybářské lodě. [20]
- Daň z nově nabytého vozu se vztahuje na motorová vozidla, motocykly, tramvaje a dopravní prostředky pro zemědělství, které byly získány koupí, dovozem, vlastní výrobou, darováním, výhrou nebo jiným způsobem. Daň se platila na každý vůz pouze jednou a to sazbou 10 %. [20]
- Daň z přírodních zdrojů platí těžební společnosti a osoby, které těží energetické a minerální zdroje. [20]
- Daň stavební byla ve výši 1 % a vypočítává se z obchodní daně. [2]

⁴Přepočet dle průměrného kurzu pro rok 2011: 1 CNY = 2,74 Kč. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&m1=CZK&m2=CNY&T=0&V=2&od=1.1.2011&do=31.12.2011>

4.4 Rusko

Daňový systém Ruské federace tvoří daně federální, regionální a místní, které jsou zobrazeny na obrázku č. 15.



Obrázek 15: Ruský daňový systém

Zdroj: Zpracováno z [24]

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok, který začíná 1. 1. a končí 31. 12. téhož roku. [25 s. 205]

Daně v Rusku se řídí dle daňového zákona, který byl schválen 27. prosince 1991. [25 s. 205]

Mezi federální daně patří daň z přidané hodnoty, akcízy (spotřební daň), daň z příjmu společností, daň z příjmu FO, daň z těžby nerostných surovin, za užití vodních objektů (vodní daň). Regionální daň zahrnuje daň z majetku společností, daň z herního průmyslu a silniční daň. Místní daň tvoří pozemková daň a daň z majetku FO. [25 s. 207]

Daň z příjmu PO (společností)

Dani z příjmu PO podléhají všechny společnosti, organizace, sdružení a družstva, které jsou založeny dle ruských zákonů a to svými celosvětovými příjmy. Společnosti, které nemají na území Ruska své sídlo, platí pouze daň z příjmů ze zdrojů na území Ruska. [25 s. 208]

Této dani nepodléhají příjmy jako: dividendy vyplácené rezidentům, převody aktiv mezi mateřskými a dceřinými společnostmi, příjem lodí registrovaných v ruském lodním registru. Předmětem daně z příjmů společností je jejich čistý příjem. Za příjmy se považují: příjmy z prodeje vlastních výrobků, zboží a služeb; ostatní příjmy (kursové rozdíly, přijaté pokuty, úroky, bezúplatné získání majetku, dary, obchodování s cennými papíry a další). [25 s. 208]

Příjem společnosti byl v roce 2011 zdaněn dvěma sazbami: 2 % jako federální daň a 18 % jako regionální daň. Celková daň z příjmů společnosti byla tedy 20 %. K snížení této sazby došlo v roce 2009 a to z hodnoty 24 %. [26]

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok a daňové přiznání se musí podat do 28. března následujícího roku. Během roku se platí zálohy na daň. [25 s. 210]

Daň z příjmu fyzických osob

Daňová povinnost je určena dle statusu rezident (zdaní celý příjem) nebo nerezident (zdaní jen příjem získaný na území RF). Daň z příjmu je vybírána paušálně. Kvůli nízké sazbě daně z příjmu pro rezidenty, je zde limitován počet daňových odpočtů. Nejvýznamnější je daňový odpočet z majetku, z prodeje či nákupu pozemku nebo bytu (domu). Tento odpočet je možný jen pro daňové rezidenty. [13 s. 157]

Předmětem daně jsou peněžní i nepeněžní příjmy: příjmy ze závislé činnosti, dividendy a úroky, přijaté pojistné, penze a stipendia, příjem z pronájmu, z autorských práv a příjmy z přepravy, přenosu dat a ostatní. [25 s. 211]

Z předmětu daně jsou vyňaty příjmy sociálního charakteru jako např. starobní důchody, příspěvky na dítě, podpora v nezaměstnanosti a další dávky sociální podpory. Od základu daně lze odečíst tyto typy odpočtů: standardní odpočty a sociální odpočty. [25 s. 211]

Daňová sazba byla v roce 2011 pro rezidenty 13 % a pro nerezidenty 30 %. Od 1. července 2010 byla 13% sazba platná také pro příjmy ze zaměstnání pro nerezidenty: pro zahraniční specialisty, kteří pracují v Rusku pod režimem „vysoce kvalifikovaný specialista“. [13 s. 158]

Dividendy byly zdaněny 9% daní pro rezidenty a 15% daní pro nerezidenty (2011). Společnosti platily 9% daň na dividendy (2011), (v roce 2007 to bylo 15 %). [26]

Z důvodu zjednodušení daňové administrativy je většina příjmů zdaňována přímo u zdroje. Tento způsob vypořádání je považován za definitivní splnění daňové povinnosti, daňové přiznání lze ale podat i v případě nutnosti uplatnění některých nezohledněných odpočtů. [25 s. 213]

Daňové přiznání se musí podat do 30. dubna následujícího daňového období. [24]

Daň z přidané hodnoty

Plátcem této daně jsou společnosti nebo podnikatelé, kteří mají ekonomické aktivity v Rusku a osoby, které dovážejí do Ruska zboží ze zahraničí. [25 s. 215]

Předmětem daně je prodej zboží, poskytování služeb a převod movitého nebo nemovitého majetku na území Ruska. Od daně jsou například osvobozeny finanční služby, pojištění, zdravotní služby, doprava městskou hromadnou dopravou, pohřební služby, vzdělávací

služby, oprava kulturních památek, pronájem nemovitostí k bydlení, služby právníků a notářů, zemědělská výroba a další. [25 s. 215]

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok. [25 s. 216]

Standardní sazba byla v roce 2011 18 % a platila pro většinu zboží a služeb. Dále byly dvě snížené sazby 10 % a 0 %. [13 s. 159] Snížená sazba 10 % se používala na základní potravinářské výrobky (maso, mléčné výrobky, vejce...); zboží určené pro děti (oblečení, obuv); časopisy a noviny; zdravotní pomůcky. Na vývoz zboží a mezinárodní přepravu byla určena sazba 0 %. [25 s. 216]

Osvobozeny od DPH byly dodávky určené pro domácí prodej některých léků a služeb. [13 s. 159]

Sociální daň

Příspěvky na sociální pojištění platí zaměstnavatel a jsou určeny do federálního Penzijního fondu, Fondu sociálního pojištění a Povinného fondu zdravotního pojištění. Této dani podléhají peněžní a nepeněžní příjmy zaměstnance. Používají se degresivní sazby dle velikosti vyměřovacího základu: 26 %, 10 % a 2 %. Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok. [25 s. 213]

Spotřební daň

Spotřební dani podléhají tyto výrobky: líh; alkoholické nápoje; víno; pivo; tabákové výrobky; osobní automobily a motorky; minerální oleje. [25 s. 216]

Spotřební daň pro osobní automobily je kalkulována dle síly motoru, následovně:

- Nulová sazba pro auta se silou motoru pod 90 koní.
- Daň je výši 26,30 RUB (16 Kč) pro automobily s motorem, které mají sílu od 90 do 150 koní. Výpočet probíhá následovně, např. motor se silou 100 koní: $100 \times 26,30 = 2\,630$ RUB (1 583 Kč) za rok.

- Daň ve výši 259 RUB (156 Kč) pro automobily s motorem mající sílu vyšší 150 koní. Výpočet, např. motor se silou 259 koní: $200 \times 259 = 51\,800$ RUB (31 173 Kč)⁵ za rok. [27 s. 222]

Daň z těžby nerostných surovin

Výše této daně záleží na typu nerostné suroviny, velikosti ložiska a geografických podmínkách. Daň je uvalována na prodej surovin a platí ji výrobce. Základem daně je prodejní cena nerostné suroviny upravená o výdaje spojené s těžbou a dopravou. [25 s. 217] Zdaňovacím obdobím je kalendářní měsíc. Platba daně musí být provedena do 25. dne následujícího měsíce. [24]

Daň z majetku organizací

Předmětem daně je movitý a nemovitý majetek uvedený v aktivech společnosti. Předmětem daně nejsou pozemky a státní majetek pronajatý. Osvobozeny od daně jsou náboženské, neziskové organizace a organizace, jejichž činností je výroba lékařských léků a potřeb. Základ daně tvoří průměrná roční cena majetku společnosti. [25 s. 215]

Sazba daně byla stanovena místní samosprávou a nesměla být vyšší než 2,2 % (2011). [25 s. 219]

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok. [27 s. 219] Daňové přiznání je nutno podat do 31. 3. následujícího zdaňovacího období. [25 s. 215]

Silniční daň

Poplatníkem je osoba, na kterou jsou dopravní prostředky zaregistrovány. Předmětem daně jsou osobní a nákladní automobily, letadla, traktory, vrtulníky, jachty, skútry atd. Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok. Sazba daně závisela na výkonu motoru, na

⁵ Přepočet dle průměrného kurz pro rok 2011: 100 RUB = 60,18 Kč. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&m1=CZK&m2=RUB&T=0&V=2&od=1.1.2011&do=30.12.2011>

kapacitě nákladového prostoru a pohybovala se od 2 do 50 RUB (od 1,2 do 30 Kč)⁶ za rok 2011. [25 s. 217]

Daň z herního průmyslu

Plátcem této daně jsou PO. Předmětem daně jsou hrací a herní stoly. Daňová sazba je stanovena v závislosti na množství herních strojů. Zdaňovacím obdobím je kalendářní měsíc. Daň musí být zaplacená do 20. dne následujícího měsíce. [24]

Daň z majetku FO

FO, rezidenti i nerezidenti musí platit daň z majetku: staveb, bytů. Daň plyne do regionálních rozpočtů. Od této daně jsou osvobozeny zdravotně postižené osoby, účastníci válek, příslušníci armády, kteří byli ve vojenské službě alespoň 20 let. Zdaňovacím rokem je kalendářní rok. [25 s. 214]

Sazba daně pro rok 2011 závisela na hodnotě vlastněného majetku. Pokud byla hodnota majetku nižší 300 000 RUB (180 540 Kč), uplatnila se sazba 0,1 %. Při hodnotě majetku nad 300 000 RUB do 500 000 RUB (180 540 Kč-300 900 Kč) byla použita sazba v pásmu od 0,1-0,3 %. Majetek s hodnotou vyšší 500 000 RUB (300 900 Kč) podléhal sazbě v pásmu od 0,3 % do 2 %.⁷ [24]

Odvod daně musí být uskutečněn do 1. listopadu následujícího kalendářního roku. [24]

Pozemková daň

Předmětem daně jsou pozemky na území Ruské federace kromě pozemků ve vlastnictví státu. Daňovým základem je katastrální cena pozemku k 1. lednu zdaňovacího období. [25 s. 214]

⁶ Přepočet dle průměrného kurz pro rok 2011: 100 RUB = 60,18 Kč. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&m1=CZK&m2=RUB&T=0&V=2&od=1.1.2011&do=30.12.2011>

⁷ Přepočet dle průměrného kurz pro rok 2011: 100 RUB = 60,18 Kč. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&m1=CZK&m2=RUB&T=0&V=2&od=1.1.2011&do=30.12.2011>

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok. [25 s. 214]

Sazbu daně určuje orgán místní samosprávy a sazba nesměla pro rok 2011 převýšit hranici 0,3 % u zemědělských pozemků a pozemků určených k výstavbě obytných domů. U ostatních pozemků nesměla přesáhnout 1,5 %. [24]

Vývoj:

Daňová reforma, ke které došlo roku 2004, vedla k zásadním změnám v daňové legislativě. Celý daňový systém byl zjednodušen, sazby sníženy a některé daně zrušeny. Byla zavedena jednotná sazba daně z příjmu fyzických osob 13 % a byla zrušena dědická daň. Rovněž byla snížena daň ze zisku z 35% na 20 % (od 1. 1. 2009) a standardní sazba daně z přidané hodnoty z 20% na 18 % (snížená sazba zůstala na 10% a 0%). [28]

Je možné, že dojde ke změnám úpravy daně z nemovitostí pro fyzické osoby. Tato daň by poté měla nahradit pozemkovou daň a daň z majetku FO. Je potřeba vyřešit také zdokonalení daňové kontroly. [28]

Od 1. ledna 2011 byla také zvýšena spotřební daň na paliva a cigarety, do budoucna se uvažuje o jejím dalším zvyšování u alkoholu a cigaret. [28]

4.5 Celní problematika

Clo nebo celní poplatek, je dávka, kterou vybírá stát v případě přechodu zboží přes celní hranici státu. Clo je používáno jako ochranný prostředek, aby stát chránil svůj vnitřní trh před zbožím ze zahraničí. Vybírání cla má na starost celní správa dané země. [29]

Clo je uvalováno na dovoz zboží a vypočítá se z celní hodnoty. Vývoz zboží má pozitivní vliv na ekonomiku, a proto není zpravidla zatížen clem a je také osvobozen od DPH. ČR je členem EU, což znamená, že není clem zatížen pohyb zboží mezi členskými státy EU. Všechny státy Evropské unie mají 1 společný tarif (TARIC) a společnou celní legislativu. [2]

Ve výjimečných případech je clo uvaleno i na vývoz zboží. Např. v roce 2011 se v RF začalo uvažovat o zavedení vývozních cel na obilí. [30] Čína používá vývozní cla na naftu, svařené trubky a na výrobky z oceli. [31]

Celní hodnota se skládá z ceny zboží na hranici země (celní unie) + vedlejší náklady do hranice (logistika, balení, pojištění). Clo se poté vypočítá jako celní hodnota $\times$ celní sazba.

Do výpočtu mohou vstoupit další celní náklady = clo + poplatky za deklaraci či poplatky za zprostředkovatele (brokera).

Celní sazby jsou v EU v databázi Market Access, kde jsou vyhledány dle celního kódu zboží (dle Harmonizovaného systému popisu a číselného označování zboží dále HS).

V praxi se používají tři způsoby výpočtu cla:

- Clo hodnotové: sazba je vyjádřena v procentu a vypočítá se z hodnoty zboží.
- Clo specifické: sazba je vyjádřena konkrétní peněžní částkou za jednotku zboží (za jednotku hmotnosti, objemu nebo za kus).
- Kombinovaný výpočet: výpočet pomocí obou zmíněných způsobů. [32]

• **Celní systém v Indii**

Podmínky obchodu s Indií jsou zahrnuty v dokumentu: Politika zahraničního obchodu (Foreign Trade Policy). [32]

Indické celní tarify (sazby) jsou stále dost vysoké. Vedle základního cla existují ještě dodatečné daně, takže v konečném vyjádření jsou cla vyšší. Otázka výše celních sazeb je předmětem jednání Indie s WTO. Celkově lze konstatovat, že Indie praktikuje silnou ochranářskou politiku a tím omezuje vývoz českého zboží do Indie. [32]

Firma, která chce do Indie dovážet nebo Indická firma, která chce vyvážet – musejí získat od regionálních orgánů Oprávnění k dovozu nebo vývozu a je jí přiděleno číslo tzv. Vývozní/dovozní kód. [32]

Při dovozu musí firma předložit Osvědčení o původu zboží, fakturu a balící list v dvojitě provedení. [32]

Indie má v souvislosti s celní problematikou dva celní předpisy: Customs Act 1962 (celní zákon) a Customs Tariff Act 1975 (celní sazby), které regulují placení cel v momentě dovozu a vývozu. Tyto zákony mají mnoho notifikací, které upravují celní tarify. Tyto zákony definují 3 druhy cel:

- Základní clo (basic duty): nejvyšší sazba tohoto cla je 10 % pro komponenty automobilu, v některých případech je i nulová.
- Dodatečné clo (additional duty of customs) se uvaluje na dovážené výrobky a odpovídá sazbě spotřební daně na podobný výrobek, který se vyrábí v Indii. Má za úkol vyrovnat snížení Basic duty. Většinou je sazba 4 %, ale může být i 16,48 %. Výjimka se uděluje pouze v případech, kdy výrobce prokáže, že jeho zboží podléhá spotřební dani a ta již byla zaplacená.
- Vzdělávací daň (education cess): 3 %. [14]

Clo a ostatní poplatky se komplikovaným způsobem načítají na předchozí základ, takže při základní sazbě 10 % může být výsledné clo i 30%. [14] Avšak, dle aktuálních informací, má být dovoz zboží v roce 2012 osvobozen od vzdělávací daně (3 %). [2]

Dle Nařízení Rady č. 980/2005 ze dne 27. června 2005 o uplatňování systému všeobecných celních preferencí může Indie využívat při dovozu do EU preferenční celní sazby. Cílem tohoto nařízení je jednostranná podpora rozvojových zemí (při dovozu do EU). [35]

Indie ztratí status v této dohodě v roce 2014. Jako další možnost spolupráce EU a Indie je zavedení dohody o volném obchodu (Free trade agreement). Jednání o této dohodě začalo už v roce 2007 a stále pokračuje. Cílem dohody je oboustranné zvýhodnění (liberalizace obchodu) a odstranění netarifních bariér. [35]

- **Celní systém v Číně**

Cla a poplatky jsou v Číně vybírány Ústřední celní správou (General Administration of Customs). Vývozní a dovozní tarify nastavuje Komise pro celní tarify Státní rady (State Council's Customs Tariff Commission). [35]

Celní poplatky jsou rozděleny do dvou kategorií – všeobecné a smluvní (preferenční). Všeobecné poplatky (GEN) jsou uplatňovány na zboží ze země, s kterou Čína nemá celní náležitosti upraveny smluvně (země, které nejsou členy WTO). V celním sazebníku existuje ještě třetí kategorie se sníženou sazbou, a ta se týká výrobků ze zemí, které se účastní některé z preferenčních dohod s Čínou (např. ASEAN). Nižší cla mají i africké země. [35]

Od 1. ledna 2007 došlo v Číně k snížení cel (ve shodě se závazkem vůči WTO). Podle Ministerstva financí v Číně došlo k snížení všeobecné úrovně celních sazeb z 9,9 % na 9,8 %. Více jak 900 produktů bylo zbaveno cla úplně. K 1. 1. 2010 byly sníženy dovozní cla u 6 komodit v souladu s dohodou Číny s WTO (např. jahody). Dále došlo k dočasnému snížení celních tarifů u více než 600 komodit za účelem povzbuzení domácí poptávky (týká se to výrobních zařízení a materiálů včetně uhlí, nafty, gumy, zdravotnických výrobků a pokročilých strojů). [35]

Průměrné dovozní clo je:

- U zemědělských produktů 15,2 %
- U průmyslových výrobků 8,95 %
- Vybrané položky: stroje 9,1 %; chemikálie 8 %; textilní výrobky 11,4 %; osobní auta 25 % (ale spolu s DPH a spotřební daně je zatížení cca 65 %). [35]

Dovoz do Číny je spojen s řadou obchodních opatření (tzv. netarifní bariéry), která zahrnují kvóty a dovozní licence. Dovozní licence se vydávají na různých úrovních dle zboží. Licence se postupně ruší a nyní jsou v platnosti u některých druhů zemědělských surovin (pšenice, rýže) a chemických hnojiv (čpavek). [35]

V případě dovozu zboží do Číny musí čínský příjemce (celní zprostředkovatel) předložit dokumenty: fakturu, nákladní list, obchodní smlouvu, certifikát CCC (China Compulsory Certification), dovozní licenci, pojistku, celní deklaraci, případně další dokumenty dle typu zboží. Státní správa pro kontrolu kvality, inspekci a karanténu poté zboží zkontroluje, zda jeho kvalita odpovídá standardům uvedeným v obchodní smlouvě. [35]

Bezcelně je možné dovézt pouze zboží, které je určené pro prezentaci na výstavách či veletrzích. Zboží musí být do 3 měsíců vyvezeno zpět. [35]

- **Celní systém v Rusku**

V případě celního systému RF je třeba zmínit Celní unii a snížené celní sazby v případě uzavření investiční smlouvy.

Celní unie (dále CU) mezi Ruskem, Kazachstánem a Běloruskem byla uzavřena 1. 1. 2010. Celní unie byla uvedena do praxe při podpisu společného Celního zákoníku. Celní zákoník nabyl platnosti až od 6. července 2010. Hlavním cílem této CU je vytvoření jednotného trhu, posílit vzájemný obchod a investice mezi členy. [37]

Základem tohoto jednotného celního sazebníku je ruský celní sazebník. Od 1. 1. 2010 platí, že pro zboží, které je propuštěno do volného oběhu v jakékoliv zemi celní unie, platí volný pohyb zboží po celém území CU. Od 1. 1. 2012 by mělo dojít k vytvoření jednotného ekonomického prostoru na území těchto států. [38]

Přední pozici v CU bude mít ta největší ekonomika, což je v této trojici RF. Tato unie umožní Rusku možnost obchodní seberealizace na území Běloruska a Kazachstánu. Také běloruští a kazašští obchodníci získají obrovský trh, na kterém budou moci působit. Spotřebitelé si budou moci vybírat z většího množství zboží. Samotné výrobky budou kvalitnější, jelikož se zvýší konkurence. [39]

Ruské celní sazby nabývají dvou hodnot, podle typu výroby (průmyslová montáž a ostatní). Pro průmyslovou montáž je možné použít nižší celní sazbu. Podmínkou je

písemné svolení ruské Federální celní správy, která reguluje a vybírá clo. Povolení je vydáno v případě, že je uzavřena investiční smlouva s dovozcem. Investiční smlouva musí být v souladu s novými pravidly týkající se průmyslové montáže aut. Tato pravidla stanovují závazky pro daného místního výrobce automobilů. Povinností výrobce je výroba minimálně 300 000 automobilů za rok na území RF a použití 60 % lokálních ruských výrobků (dílů) při výrobě automobilu (proces lokalizace). Při splnění může výrobce použít při dovozu tyto nižší celní sazby. [2]

Výše sazby při dovozu nových aut je 35 % z celní hodnoty, ale podmínkou je, že clo nesmí být nižší než 1,5 EUR za cm³ (kombinovaný způsob výpočtu). Sazba pro použité vozy (3-5 let) je 35 % z celní hodnoty. Pro vozy starší 5 let je celní sazba kalkulována dle objemu motoru vynásobeného fixní sazbou od 2,5-5,8 EUR (61-143 Kč)⁸, (sazba závisí na velikosti motoru). Celní sazba pro elektrické vozy je 20 %. [27 s. 222]

Mezi dokumenty, které jsou při dovozu vyžadovány, patří: obchodní smlouva, dodací list, faktura, průvodní list obchodního příkazu, certifikát shody (potvrzuje soulad produkce a služeb s požadavky státních standardů), případně další certifikáty dle typu zboží. [40]

Poplatky, které jsou s dovozem spojeny: poplatky za vydání licencí, celní poplatky za celní řízení, celní poplatky za uskladnění zboží, celní doprovod, popis v ruském jazyce, čárový kód, poplatky za informace, konzultace a za zastupování v celním řízení (celní broker). [40]

Celní poplatky (za celní deklaraci) při dovozu aut do RF se pohybují ve výši 12,5 až 2 500 EUR (321,75-64 350 Kč)⁹. [27 s. 221]

⁸ Přepočet dle průměrného kurzu za rok 2011: 1 EUR = 24,59 Kč. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&m1=CZK&m2=EUR&T=0&V=2&od=1.1.2011&do=30.12.2011>

⁹ Přepočet dle aktuálního kurzu ČNB v EUR: 25,74 Kč za 1 EUR (k 14. 11. 11).

4.6 Shrnutí

Následné shrnutí popisuje rozdíly a shody mezi daňovými systémy Indie, Číny a Ruska. Na závěr je zhodnoceno, kde společnost ŠA a vozy Škoda podléhají nejvyššímu zdanění.

Výrazná odlišnost indického daňového systému od ostatních zemí (Ruska a Číny) je ve zdaňovacím období. Toto období neodpovídá kalendářnímu roku, ale počítá se od 1. dubna do 31. března následujícího roku. Příjmy dceřiné společnosti (SAIPL) jsou v Indii zdaněny 30% daní a 10% přírážkou (jelikož je tato společnost brána za domácí indickou firmu, nikoliv za zahraniční). Zaměstnanci, kteří pobývají v Indii méně než 183, zdaní pouze příjmy získané na území Indie. Pokud je pobyt v Indii delší než 183 zdaní všechny své příjmy. Velikost sazby se pohybuje od 10-30 % dle velikosti ročního příjmu. Sazba je také různá s ohledem na pohlaví. Motorová vozidla podléhají dani z bohatství (sazba 1 %), tuto daň platí rezident Indie, který vozidlo vlastní. Do ceny vozu se připočítává DPH, která je na území Indie různá. K většině daní (daň z příjmu, DPH) se ještě připočítává vzdělávací daň (3 %). Z vozu se dále platí spotřební daň se sazbou 12 %.

Čínské zdaňovací období je totožné s kalendářním rokem. Společnosti platí ze svého příjmu daň ve výši 25 %, nehraje zde roli, zda je to zahraniční nebo domácí společnost. Zaměstnanci ŠA, pracující v Číně, platí daň podle velikosti měsíčního příjmu, od 5-45 %. Při prodeji vozů se odvádí daň: DPH ve výši 17 %. Na motorová vozidla se vztahuje ještě spotřební daň ve výši 3 %, 5 % nebo 8 % dle objemu válce vozu. Cizinci a zahraniční firmy musí platit daň z vozidel a lodí. Každý majitel vozu musí odvést na každý vůz, který vlastní, daň (daň z nově nabytého vozu) ve výši 10 % z hodnoty vozu. Tato daň se za každý vůz platí pouze jednou.

Ruské zdaňovací období také odpovídá kalendářnímu roku. Všechny společnosti na území RF platí daň z příjmu ve výši 20 %. Daň z příjmu FO má dvě sazby, pro rezidenty (osoby pobývající na území RF déle než 183 dní, zdaní všechny své příjmy) 13 % a pro nerezidenty (na území RF méně než 183 dní a zdaní pouze příjmy získané v Rusku) 30 %. DPH, která zvyšuje cenu vozu, má sazbu 18 %. Společnosti musí platit daň ze svého majetku: movitého i nemovitého, který je uveden v aktivech společnosti. Sazba této daně je

2,2 %. Spotřební daň pro osobní automobily je kalkulována dle síly motoru. Silniční daň také závisí na výkonu motoru, její sazba se pohybuje od 2 do 50 RUB (1,2 do 30 Kč) za rok.

Z tohoto výčtu plyne, že společnosti platí nejvyšší daň z příjmu v Indii (30 % plus přírážky), poté v Číně (25 %) a nejnižší daň v Rusku (20 %). U FO nelze jednoznačně určit nejvyšší zdanění, jelikož v Indii a v Číně jsou sazby různé dle příjmu jednotlivce. Na motorová vozidla se vztahuje nejvíce daní v Číně (DPH, spotřební daň, daň z vozidel a lodí: platí jen cizinci, daň z nově nabytého vozu); poté v RF (DPH, spotřební daň, daň z majetku společnosti: platí společnosti, silniční daň); v Indii (DPH, daň z bohatství: platí rezident, spotřební daň, případně prodejní daně).

Celní tarify jsou v Indii vysoké, důvodem jsou i dodatečné daně, které se načítají. Indie praktikuje ochranářskou politiku, proto při dovozu zboží vyžaduje velké množství dokumentů a je potřeba získat oprávnění od regionálních orgánů.

Celní poplatky jsou v Číně dvojího druhu: všeobecné a smluvní. V Číně probíhá stejný trend jako v Indii: postupné snižování celního zatížení zboží. Čína preferuje kvalitní zboží, tak aby odpovídalo standardům.

Celní poplatky v případě dovozu do RF závisejí na tom, zda dovozce má s RF uzavřenou investiční smlouvu. Pokud ano, může uplatit nižší dovozní clo na průmyslovou montáž. Nově také vznikla celní unie mezi Ruskem, Kazachstánem a Běloruskem. Pro RF je charakteristická ochranářská politika, která preferuje domácí výrobce a domácí dodavatele, kteří jsou upřednostňováni a finančně podporováni. S dovozem jsou také spojeny poplatky jako třeba za celní řízení, poplatky za informace apod.

Při dovozu zboží do všech tří zemí je nutné využít služeb celních zprostředkovatelů, kteří na místě předloží potřebné dokumenty pro dovoz.

5 Vliv daní a cel na obchod společnosti ŠA

Metoda SWOT analýzy byla do DP zvolena z toho důvodu, že nejlépe popisuje silné a slabé stránky, kterými ŠA disponuje, když uvažuje o vstup na zahraniční trhy. Je také nutné brát v úvahu možné překážky a hrozby v podobě daní a cel. Zároveň tato analýza poskytuje informace o možných příležitostech, jak tyto hrozby a překážky snížit.

SWOT analýza popisující vliv daní a cel na obchod společnosti ŠA je zachycena v tabulce č. 4.

Tabulka 4: SWOT analýza

SWOT analýza: vliv daní a cel na obchod společnosti ŠA	
Silné stránky	Slabé stránky
Znalost daňových systémů	To, co je optimální z daňového hlediska nemusí být optimální pro ŠA
Dceřiné společnosti	Cestování zaměstnanců z daňového oddělení ŠA
Pravidelný kontakt s poradci	Rozdílné názory státní správy (daňové a celní) a poradců
Rozloženost vozu	
Příležitosti	Hrozby
Uzavřené Smlouvy o zamezení dvojího zdanění	Vysoké dovozní clo
	Velké množství daní (viz Čína: 25 typů daní)
Lokalizace	Vyžadováno velké množství dokladů při dovozu zboží
Licenční výroba	Často se měnící daňové systémy
Celní režimy s hospodářským účinkem	Protekcionalismus a ochranářství domácího trhu
	Neprodejnost zapříčiněná vysokými cenami z důvodu placení cla

Zdroj: Vlastní zpracování

Mezi silné stránky, které má ŠA při obchodu se třetími zeměmi, je znalost jejich daňových systémů. Tuto znalost ŠA získala díky zkušenostem dceřiných společností, které v těchto

zemích působí. Daňové oddělení ve společnosti ŠA také spolupracuje s daňovými poradci, kteří působí v dané zemi (tzv. velká čtyřka: PwC, Deloitte, KPMG a Ernst & Young). Silnou stránkou je i schopnost společnosti ŠA dodávat vozy v různých stupních rozloženosti (SKD, CKD, MKD), viz 6. kapitola: „Opatření“.

Slabou stránkou může být to, že optimální řešení z hlediska daňového nemusí být nejlepší alternativou z hlediska nákladů či kvality (pro ŠA). Příkladem je lokalizace, která znamená nulové dovozní clo, ale může se stát, že díly od lokálního dodavatele jsou nekvalitní. Také se může stát, že lokální výdaje na investice jsou vyšší než náklady při využití současných dodavatelských kapacit. Zpravidla je nutností navázání osobního kontaktu s daňovými odděleními v zahraničních závodech, toto cestování je dost nákladné. Posledním zmíněným problémem je odlišný pohled na problematiku ze strany státní správy (daňové a celní) a ze strany poradců. Občas dochází k situacím, kdy na dovážený komponent stanoví celní správa jinou celní sazbu (vyšší), než kterou uvedl poradce. Tato změna může výrazně zvýšit cenu dovážené komponenty. Také komunikace s místními daňovými a celními experty je složitá a to nejen po stránce jazykové (znalost pouze jejich místního jazyka).

Zároveň jsou zde také příležitosti, jak optimalizovat daně a cla. ČR má uzavřené se všemi sledovanými zeměmi Smlouvy o zamezení dvojího zdanění, které upravují zdanění FO a PO. Tyto příležitosti jsou podrobněji popsány v následující 6. kapitole: „Opatření“. Zmíněny jsou lokalizace (využití lokálního dodavatele = nulové clo); licenční výroba (Čína = nulové clo); celní režimy s hospodářským účinkem.

Při vstupu na trhy třetích zemí je potřeba brát v úvahu možné hrozby, které jsou v oblasti daní a cel. Mezi ně např. patří vysoká dovozní cla. Tato cla zvyšují cenu vozu a výše celního zatížení je vypočítána v případové studii. V některých zemích je velké množství typů daní, především v Číně, což způsobuje nepřehlednost a obtížnost pro české společnosti. S proclením zboží v těchto zemích je také spojeno velké množství administrativní práce, v různých zemích jsou vyžadovány různé dokumenty a doklady pro možnost dovozu zboží. Další hrozbou je často se měnící daňové systémy a vznik nových

daní. Tyto změny nastávají poměrně často, např. v Indii má být od příštího finančního roku (1. dubna 2012) zavedena nová daň: daň ze zboží a služeb (viz kapitola 4.2 „Daňové systémy: Indie“); v Rusku v roce 2011 došlo k změnám sazeb spotřební daně. Také jsou používány různé sazby ve svazkových státech v Indii (DPH). Třetí země používají mnoho ochrannářských prostředků, aby ochránily svůj trh. Většina těchto prostředků byla zmírněna se vstupem do WTO, vyjma Ruska, které se o vstup pokouší. Z důvodu placení vysokého cla a ostatních daní (DPH a další) nastává problém uplatnění dovážených vozů (zvyšují cenu).

6 Opatření

Růstová strategie ŠA má za cíl rozšířit působnost ŠA a zvýšit profit na indickém, ruském a čínském trhu. Splnění této strategie není úkolem jednoduchým, jelikož v těchto zemích existuje mnoho překážek, které vzájemný obchod znepříjemňují.

Jedním z problémů je clo při dovozu zboží do těchto zemí. Výše cla na dovoz bude vypočítána v případové studii. Přesto jsou tu možnosti, kterými může ŠA optimalizovat výši celního zatížení. Mezi ně například patří dodání komponentů vozů v různých stupních rozloženosti (CKD, MKD, SKD); lokalizace; režim s hospodářským účinkem a licenční výroba v Číně.

Všechny uvedené příklady nejsou trestné a nezpůsobují krácení daně, které je nezákonné. V trestním zákoníku je definováno krácení daně v zákonu č. 40/2009 Sb.; paragrafu č. 240: *„Kdo ve větším rozsahu zkrátí daň, clo, pojistné na sociální zabezpečení, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na úrazové pojištění, pojistné na zdravotní pojištění, poplatek nebo jinou podobnou povinnou platbu anebo vyláká výhodu na některé z těchto povinných plateb, bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta nebo zákazem činnosti.“* Dobu trestu je možné prodloužit až na dobu deseti let. [41]

6.1 Stupně rozloženosti vozu

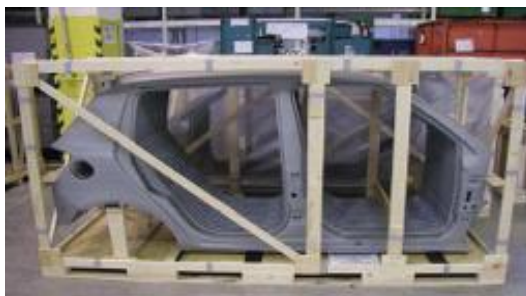
Rozloženost vozu umožňuje optimalizovat celní zatížení. Protože není dovážen kompletně smontovaný vůz, ale jeho komponenty. Rozsah a množství komponentů závisí na vybraném stupni rozloženosti.

ŠA používá tři základní stupně rozloženosti vozu:

- CKD (complete knocked down) neboli kompletně rozložený vůz. Do externího výrobního závodu (do dceřiné společnosti ŠA) jsou dodány komponenty na výrobu daného vozu (viz rozpad komponentů na jednotlivý vůz dle expedičního kusovníku, který je k dispozici v přílohách DP). Zpravidla se zasílají i výlisky

pro svařovnu, případně se některé díly lokalizují (dodávky od lokálních dodavatelů). Vůz se následně v tomto externím výrobním závodě vyrobí: některé díly se svaří (svařovna), karoserie se nalakuje (lakovna) a provede se celková montáž vozu. [2]

Kompletně rozložený vůz je na obrázku č. 16.



Obrázek 16: Kompletně rozložený vůz

Zdroj: Interní zdroj [2]

- MKD (medium knocked down) neboli středně rozložený vůz. Do zahraničního závodu je dopravena kompletně svařená a nalakovaná karoserie. V zahraničním závodě proběhne kompletní montáž daného vozu. [2]

Středně rozložený vůz je zobrazen na obrázku č. 17.



Obrázek 17: Středně rozložený vůz

Zdroj: Interní zdroj [2]

- SKD (semi knocked down) neboli málo rozložený vůz. Do zahraničního závodu je dopraven odděleně vypravená karoserie (vybavená) a zvlášť pohonná jednotka. [2]

Málo rozložený vůz je k vidění na obrázku č. 18.



Obrázek 18: Málo rozložený vůz

Zdroj: Interní zdroj [2]

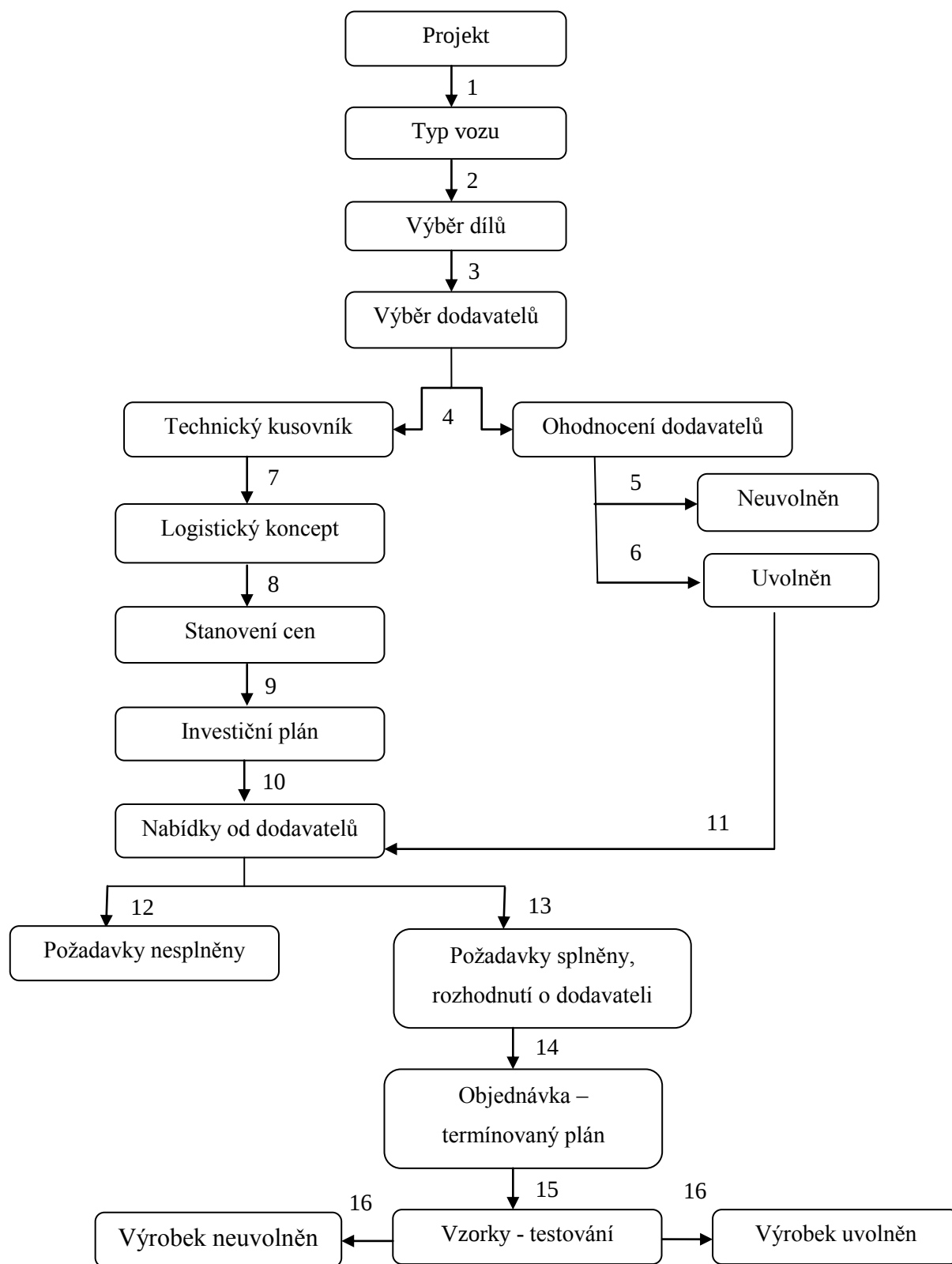
6.2 Lokalizace

Lokalizace je proces nasazení/použití dílu od lokálního výrobce/dodavatele: pro zajištění dílu jsou využíváni místní, lokální dodavatelé.

Ruská federace a Indie vyžadují určité procento dílů, které musejí být nakupovány od místních dodavatelů. Např. Rusko má s každým automobilovým výrobcem uzavřenou investiční smlouvu (viz předchozí kapitola 4.5: „Celní systém Ruska“). Z této smlouvy plyne nutnost zajištění určitého procenta dílů od lokálních dodavatelů. Toto procento se u různých výrobců liší dle smluvně dohodnutých podmínek.

V případě lokalizace se platí nulové clo, jelikož jsou využíváni místní dodavatelé. Problémem může být kvalita a schopnosti místních dodavatelů. Proces lokalizace, kdy se bude uvažovat o lokálním dodavateli je zobrazen na obrázku č. 19 a také je vysvětlen v následující 7. kapitole: „Lokalizace: Business case“.

Následující obrázek č. 19 popisuje proces lokalizace. Z obrázku č. 19 je zřejmé, že samotný proces použití dílu od lokálního výrobce je rozsáhlé téma, které ale není předmětem této DP. Cílem DP je lokalizaci pouze nastínit.



Obrázek 19: Proces lokalizace

Zdroj: Vlastní zpracování

Jak již bylo zmíněno, lokalizace je proces náběhu nového dílu, kdy je použit jako dodavatel místní výrobce. Tento proces je náročný a zahrnuje mnoho oddělení ŠA, která spolu musí vzájemně komunikovat na různých úrovních řízení. Lokalizace je na následující stránce popsána do 16 bodů.

Nejprve je potřeba stanovit projekt, kterého se bude lokalizace týkat. Určí se země, které se výroba bude týkat, např. Indie nebo Rusko.

1. Následně je vybrán typ vozu, který se bude v dané zemi vyrábět (Octavia, Fabia apod.)
2. Dále je potřeba vybrat díly, u kterých se bude uvažovat o lokalizaci.
3. Poté jsou osloveni a vybráni potenciální dodavatelé.
4. Je vytvořen technický kusovník, který popisuje komponenty potřebné pro daný vůz.

A zároveň jsou ohodnoceni potenciální dodavatelé, zda splňují naše standardy v oblasti kvality, techniky.

5. Dodavatel není vybrán: neuvolněn.
6. Dodavatel je vybrán: uvolněn.
7. Oddělení Logistika stanoví náklady na díly: balení, doprava (logistický koncept).
8. Oddělení Controlling vyčíslí A cenu a DDP cenu na díly (kam také vstupuje clo). Tyto ceny jsou podrobněji vysvětleny na příkladech v kapitole č. 7. 2 „Lokalizace: Business case“.
9. Oddělení Nákup určí výši výdajů: investice do náradí, které bude muset ŠA vynaložit v případě, že bude díl dodávat od lokálního výrobce (investiční plán).
10. Poté jsou porovnány konkrétní nabídky od dodavatelů (zda cena souhlasí s kvalitou)
11. Tyto nabídky mohou poskytnout všichni dodavatelé, kteří byli vybráni („uvolněn“).
12. Pokud s cenou ŠA nesouhlasí, lokalizace nebude uskutečněna („požadavky nesplněny“).
13. V případě, že cena a jiné požadavky jsou dodavatelem splněny, je dodavateli poslán nominační dopis a dodavateli jsou předány data, nutná pro výrobu komponentu.
14. S dodavatelem je uzavřen termínovaný plán.
15. Dodavatel zašle vzorky, které jsou otestovány.
16. Pokud vzorek odpovídá standardům ŠA: výrobek je uvolněn a pro výrobu je používán místní, lokální dodavatel. Výrobek nemusí ve zkouškách obstát a poté je neuvolněn.

6.3 Režim s hospodářským účinkem

Využití celních režimů s hospodářským účinkem je další možností vedle základního celního režimu: volný oběh, (který je brán v úvahu při řešení případových studií). Režim s hospodářským účinkem se používá při dovozu zboží. Pokud bychom chtěli využít tento režim, je nutno si podat žádost k místně příslušnému celnímu úřadu (v místě, kde má být zboží použito). [42]

Mezi celní režimy s hospodářským účinkem patří: uskladňování v celním skladu; aktivní a pasivní zušlechťovací styk; dočasné použití; přepracování pod celním dohledem. [42]

- Režim uskladňování v celním skladu nebude brán v úvahu, jelikož není cílem zboží uskladnit, ale prodat (dovést do třetí země a zpracovat).
- Aktivní zušlechťovací styk umožní dovoz zboží do EU a poté jeho následný vývoz ve formě zušlechtěných výrobků mimo EU, do třetích zemí. V tomto případě není placeno dovozní clo nebo je zboží propuštěno do volného oběhu s vrácením (při vstupu do EU je uvaleno clo, které je při výstupu z EU vráceno). [43]

Schéma aktivního zušlechťovacího styku je zobrazeno na obrázku č. 20.



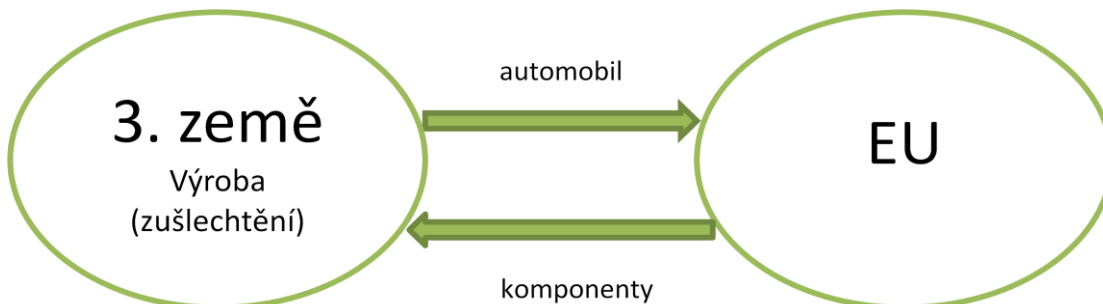
Obrázek 20: Aktivní zušlechťovací styk

Zdroj: Vlastní zpracování

Komponenty jsou ze třetí země posílány do EU za účelem zpracování. Z komponentů se v EU vyrobí automobil, který je poté poslán zpět do třetí země.

- Pasivní zušlechťovací styk umožní vývoz zboží do zahraničí, kde je zpracováno a pak jsou zušlechtěné výrobky propuštěny zpět do volného oběhu v EU, kde je spotřebováno. [44]

Fungování pasivního zušlechťovacího styku je zakresleno na obrázku č. 21.



Obrázek 21: Pasivní zušlechťovací styk

Zdroj: Vlastní zpracování

Komponenty jsou z EU vyvezeny do třetí země za účelem zpracování. Z komponentů se v závodě ve třetí zemi vyrobí automobil, který je poté poslán zpět do EU. Zboží se spotřebuje v EU, nikoliv ve třetí zemi.

Velikost cla se vypočítá dvěma způsoby: buď (hodnota automobilu - hodnota komponentů) × procentuální celní sazba pro automobil nebo se od hodnoty cla na automobil odečte fiktivní clo na komponenty. [2]

- Režim dočasného použití je možný pro zboží, které je do zahraničí dovezeno a poté v nezměněném stavu, po určité době, zase vyvezeno zpět. [45] Např. ŠA zašle automobil do Indie na výstavu (na 2 týdny) a po výstavě je vůz poslán zpět do ČR. Tento režim také nebude brán v úvahu, automobily dovozené do třetích zemí budou ve třetích zemích prodány.
- Přepřepřepování pod celním dohledem se použije u zboží, u kterého se přepřepřepováním získá výrobek, z něhož se bude platit nižší dovozní clo než na původní dovážené

zboží. [46] Což v našem případě také nelze použít, jelikož na díly je používáno nižší dovozní clo než na celý automobil.

6.4 Licenční výroba v Číně

Licenční výroba spočívá v poskytnutí licence ze strany ŠA společnosti Shanghai Volkswagen, která poté vyrábí vozy Škoda. Licenční smlouva je písemný dokument, který upravuje vzájemné vztahy mezi těmito podniky.

Na každý typ vozu je vytvořena jiná licenční smlouva. V této smlouvě se ŠA zavazuje poskytnout veškerou technickou dokumentaci (v anglickém nebo německém jazyce) a know-how pro výrobu daného vozu. ŠA je také připravena poskytnout profesionální konzultace, v případě potřeby. Shanghai Volkswagen na základě této dokumentace provádí výrobu (výběr dodavatelů a prodej je na zodpovědnosti Shanghai Volkswagen) dle standardů skupiny VW. [2]

ŠA poskytuje tuto dohodu na úkor licenčních poplatků, které Shanghai Volkswagen platí. Zároveň také musí zaplatit veškeré daně, které s placením licence souvisejí: podnikovou daň, vzdělávací příspěvek, srážkovou daň a další. Zaplacenou srážkovou daň v Číně je možné, v návaznosti na smlouvu o zamezení dvojího zdanění, započíst na daňovou povinnost ŠA v ČR. [2]

7 Případové studie

Tato část DP navazuje na teoretickou část a konkrétně se zabývá hodnotami celních sazeb pro jednotlivé země (návod pro zjištění těchto sazeb) za rok 2011. Zároveň také vyčísluje velikost celního zatížení při dovozu automobilu anebo komponentů pro výrobu vozu v zahraničních závodech.

Druhá část popisuje proces lokalizace, která byla vysvětlena v předchozí 6. kapitole: „Opatření: Lokalizace“. Na dvou komponentech je vysvětlen číselný postup v případě, že se uvažuje o využití lokálního dodavatele.

Ve všech případových studiích vystupuje Škoda Auto jako prodávající, prodává komponenty nebo automobily na zahraniční trhy. Dceřiné společnosti v Indii, Číně a Rusku od ŠA nakupují díly anebo celé automobily, které pak se ziskem dále prodávají spotřebitelům.

7.1 Celní zatížení

Český výrobce osobních automobilů má dvě základní možnosti, jak umístit automobil na trh v Indii, Číně a Rusku. Tyto možnosti přímo závisí na hloubce výroby zřízené v dané zemi v daném čase.

- Může dovézt celé motorové vozidlo v jeho kompletním stavu (skupina zboží 8703 dle Harmonizovaného systému popisu a číselného označování zboží: HS). Pro každý osobní automobil existuje technický kusovník, tj. seznam výrobních komponentů a jejich počtů.
- Možnost vývozu jednotlivých komponent automobilu (zpravidla skupina zboží 8708 dle HS) a následně v lokálním závodě provést navazující výrobní operace. Seznam komponentů, potřebných k montáži auta, je uveden v tzv. expedičním kusovníku. V návaznosti na hloubku výroby v konkrétním závodě umístěném ve třetí zemi lze potom zvolit některý stupeň rozloženosti vozu (SKD, MKD, CKD),

viz předchozí kapitola 6.1: „Opatření: Rozloženost vozu“. Expediční kusovník se potom v závislosti na stupni rozloženosti náležitě mění.

V obou případech (dovoz automobilu nebo dovoz dílů) se velikost celního zatížení liší. Případová studie popisuje celní zatížení dovozu osobních automobilů nebo dovozu komponentů do Indie, Číny a Ruska na příkladu společnosti Škoda Auto se sídlem v ČR (dále jen „subjekt“), vyrábějící a vyvážející osobní automobily. Pro zjištění výše cel je nejprve nutné dohledat kódy zboží podle Harmonizovaného systému popisu a číselného označování zboží dle WCO (World customs organization) k jednotlivým komponentům, které jsou v případě subjektu udržovány v databázi materiálů v programu SAP. Pomocí těchto kódů jsou dohledány dovozní celní sazby potřebných komponentů pro Indii, Čínu a Rusko v databázi Market Access, kde jsou zveřejněny celní tarify mnoha světových zemí.

Na základě celní hodnoty (cena zboží + vedlejší náklady) a celní sazby v procentech jsme schopni vypočítat, jak velké clo bude nutné zaplatit (na vývoz celého automobilu nebo na vývoz po částech, dle kusovníku).

Výše cel se v jednotlivých zemích liší. V Indii se při dovozu odvádějí ještě další přímé daně a poplatky, proto se z praktických důvodů používá efektivní celní sazba. Čína rozlišuje dvě různě vysoké dovozní celní sazby, a to preferenční (zvýhodněnou: MFN) a standardní (GEN). V Rusku má partnerská dovážející společnost (dále jen „dovozce“) možnost použít celní zařazení (kódy zboží) pro průmyslovou montáž, proto jsou při výpočtu použity tyto tarifní sazby.

Indické clo

Tarifní clo v Indii nabývá čtyř hodnot: 0 %, 5 %, 7,5 % a 10 %. Pro výpočty celního zatížení je používána efektivní sazba, která je vyšší než sazba základní, což je způsobeno přičítáním dalších dovozních přímých daní ke clu (např. vzdělávací daň). Od všech dovozních cel a daní jsou naopak odečteny všechny takové, u kterých existuje nárok na odpočet tak, aby bylo efektivní sazbou vyjádřeno konečné zatížení.

Způsob výpočtu zmíněné efektivní sazby je platný pro oblast Maharastra, ve které se nachází město Aurangabad, kde sídlí indický dovozce. Daňové sazby vstupující do výpočtu byly použity v době sepsání DP a jsou zobrazeny v tabulce č. 5.

Tabulka 5: Efektivní sazba Indie

Dovozní celní sazba	10 %	7,5 %	5 %
Efektivní sazba	10,75 %	8,17 %	5,58 %

Zdroj: Interní zdroj [2]

Efektivní sazba k 5% je 5,6 %; k 8% je 8,2 % a k 10% je 10,8 %. Tyto efektivní sazby budou použity při výpočtu průměrného celního zatížení v Indii.

Čínské clo

Dovozní celní sazby v Číně se dělí na základní (označení GEN) a preferenční (MFN) sazby, kritériem použití preferenční sazby je země původu zboží (musí být formálně správně doložený původ zboží).

Základní sazby nabývají vysokých hodnot, např. 100 až 270 %. Zvýhodněné (preferenční) sazby jsou sniženy a jsou určeny pro země, které jsou ze strany Číny preferovány a mají s Čínou uzavřenou obchodní dohodu. I ČR je zařazena mezi tyto země a tudíž české podniky mohou využívat tyto zvýhodněné sazby, které jsou velice nízké ve srovnání se základními sazbami. Je důležité zmínit, že pro použití preferenčních sazeb je obecně nutné, aby dovážené zboží mělo preferenční původ, tj. nestačí jej nakoupit, zabalit a prodat z nepreferenční zóny, ale je třeba jej v preferenčním území plně vyrobit anebo alespoň splnit tzv. pravidla dostatečného zpracování. Tato pravidla jsou specifická dle druhu výroby/zboží.

Výše uvedené sazby jsou popsány v tabulce č. 6.

Tabulka 6: Čínské clo

Číslo dílu	Název	Celní kód	Základní sazba v %	Zvýhodněná sazba v %
5J6810439A	Držák	8708299000	100	10

Zdroj: Vlastní zpracování

Základní sazba uvedeného komponentu v tabulce č. 6 je 100 % z celní hodnoty. Zvýhodněná neboli preferenční sazba je daleko nižší a to 10 %.

Ruské clo

V případě Ruské federace nabývají celní sazby šesti základních hodnot: 0 %, 3 %, 5%, 10 %, 15 % a 20 % a obecně jsou k nalezení v ruském celním tarifu. U některých komponentů je možné využít zařazení (celní kód zboží) pro průmyslovou výrobu (pro dovoz zboží je potom použita nižší celní sazba). Pro dovoz zboží pro jiné účely, např. jako náhradní díly anebo pro ostatní vládou neschválenou výrobu, je použito zařazení s vyšší celní sazbou, což lze vidět v tabulce č. 7.

Tabulka 7: Ruské clo

Číslo dílu	Název	Kód pro průmyslovou montáž	Celní sazba pro průmyslovou montáž v %	Kód pro ostatní	Celní sazba pro ostatní v %
5J6833311B	Díl dveří	8708291000	0	8708299009	5

Zdroj: Vlastní zpracování

Pro možnost použití celních sazeb pro průmyslovou montáž je třeba písemného povolení ruské Federální celní správy, která je vydává pouze v případě, že má tato obchodní společnost podepsanu tzv. investiční smlouvu (viz 4.5 kapitola: „Celní problematika Ruska“).

V tabulce č. 7 je zachycena dovozní celní sazba v případě průmyslové montáže: 0 % (musí být splněny již výše uvedené podmínky). Pro jinou než průmyslovou montáž je použita celní sazba v hodnotě 5 %.

Databáze Market Access

Databáze tržních příležitostí neboli „Market Access Database“ je internetová databáze, která je používána jako informační zdroj pro subjekty z Evropské unie, vyvážející do třetích zemí. Databáze je zdarma pro podnikatele a fyzické osoby z EU přes Internet (pokud je počítač připojen k internetu v jiném než členském státu EU, je mu přístup odepřen). [47]

Portál byl založen v rámci strategie Market Access Strategy (dále jen „MAS“) komise pro vstup na zahraniční trhy. Na základě této strategie má splňovat následující potřeby:

- Poskytovat základní informace pro exportéry ze zemí EU (dovozní cla ve třetích zemích, obchodní statistiky a studie týkající se vstupu na zahraniční trhy).
- Uvádět překážky obchodu ovlivňující export ze zemí EU.
- Poskytovat interaktivní komunikační prostředky a umožňovat online výměnu informací. [47]

MAS patří mezi klíčové pilíře obchodní politiky EU a v rámci této strategie se Evropská komise zabývá stížnostmi podnikatelů o bariérách v obchodu se třetími zeměmi. [48]

MAS je zaměřená na eliminaci obchodních překážek; podporuje vývoz zboží; snaží se o podchycení překážek obchodu a včasné varování; posílení partnerství. Úspěchem například bylo odstranění administrativních překážek dovozu kožešin v Indii. [49]

Databáze se skládá z dvanácti odkazů:

- První a nejnovější odkaz (NEW – updates EU-South Korea FTA) informuje o možnosti obchodování s Jižní Koreou v rámci dohody o volném obchodu.

- Druhý bod (Market Access partnership webpage) popisuje možné obchodní problémy mezi EU a třetími zeměmi.
- Třetím odkazem (Applied tariffs database), který je při zpracování této případové studie nejpoužívanější, jsou informace o dovozních clech a místních daních při vývozu do třetích zemí. Aplikace spočívá v tom, že si uživatel vybere zemi, u které jej zajímají celní sazby. Zadá kód zboží dle Harmonizovaného systému (4-6 číselných kódů), nebo název zboží (méně přesné). Po potvrzení výběru zobrazí databáze příslušnou kapitolu celního tarifu konkrétní země, kde uživatel zjistí celní sazbu příslušného zboží ve vybrané zemi. Toto samozřejmě předpokládá správné zařazení zboží, které vyžaduje zkušenost, nejlépe lokálního charakteru. Existují celosvětově platná pravidla pro zařazení zboží – Harmonizovaný Systém pro zařazení zboží 2007 a tzv. pravidla zařazení zboží do HS 2007 (obojí vydává WCO – World Customs Organization). Tento HS 2007 popisuje zařazení na prvních 6 pozic celního kódu zboží. Celní tarify třetích zemí potom dále upravují hlubší členění tarifu, zpravidla na 10 pozic celního kódu zboží.

Příklad: dovoz do země Indie, kód zboží 8703239100: osobní motorová vozidla, benzínový motor s 1595 cm³. Výsledkem hledání je celní sazba 100 %.

- Další databáze (Export's guide to import formalities) poskytuje informace o dovozních postupech a dokumentech potřebných pro dovoz určitého zboží do zemí mimo EU. Zde je nutné, aby si uživatel zvolil cílovou zemi a kód zboží, případně název zboží. Dovozní formality jsou poté rozděleny do částí: přehled postupů při dovozu, všeobecné požadavky týkající se dovozu do vybrané země a specifické požadavky týkající se dovozu daného zboží. [47]
- Statistická databáze (Statistical database) nás informuje o obchodním toku mezi zeměmi EU a mimo EU pro určité zboží. U této databáze je potřeba si určit členský stát EU, partnerskou zemi, rok pro danou statistiku a indikátor (hodnota dovozu v tisících euro, množství dovozu v tisících kilogramech – z vybrané partnerské

země do vybrané země EU; hodnota exportu v tisících EUR, množství exportu v tisících kilogramech – z vybrané partnerské země do vybrané země EU). [47]

- Registr stížností (Complaint register) slouží pro zadávání stížností firem z EU ohledně obchodních překážek do třetích zemí. Uživatel může stížnost vyhledat, registrovat svou stížnost, nebo požádat o další informace týkající se konkrétní stížnosti. [47]
- Databáze obchodních překážek (Trade barriers database) poskytuje informace o obchodních překážkách, které mohou ve třetích zemích nastat. [47]
- Databáze sanitárních a fytosanitárních překážek (SPS database) odkazuje na jiné webové stránky, kde je možné najít informace o překážkách podle zemí, podle zboží: problémy související s vývozem zvířat, rostlin mimo EU.
- V odkazu: předpisy o obchodních překážkách (Trade barriers regulations) je možné nalézt informace o formálních postupech při řešení problémů týkajících se obchodních překážek.
- Poslední body v databázi tvoří: časté dotazy (Frequently asked questions); užitečné odkazy (Useful links including for SME) na úřady jednotlivých členských států apod.; příručky pro uživatele (User guide).

Více informací je možné získat z příručky pro uživatele, která je k dispozici na webových stránkách Market Access: http://madb.europa.eu/userguide/CS_def.pdf [47].

7.1.1 Vývoz/dovoz celého automobilu

Příklad celního zatížení provedeme pro osobní automobil značky Škoda, konkrétně Škoda Octavia Combi Ambiente s naftovým motorem 1,6 TDI; cena je 594 900 Kč

(k 14. 11. 2011 z webových stránek ŠA). Přepočet dle aktuálního kurzu ČNB v EUR: 25,74 Kč za 1 EUR (k 14. 11. 11).

Osobní automobil Škoda Octavia s objemem válce 1595 cm³ má v Indii celní kód 8703239100, v Rusku 8703239018 a v Číně 8703234190. Pro celní kódy jsou nalezeny celní sazby z databáze Market Access.

Zjištěné dovozní celní sazby jsou zachyceny v tabulce č. 8.

Tabulka 8: Celní sazby na osobní automobil

Celní kód	Název	Indická sazba v %	Čínská sazba GEN v %	Čínská sazba MFN v %	Ruská sazba v %
8703239100 8703239018 8703234190	Osobní automobil	100	230	25	35

Zdroj: Vlastní zpracování

Indická dovozní celní sazba je 100 %; čínská základní sazba 230 % a čínská zvýhodněná sazba 25 %; ruská sazba 35 % (pro automobily je daná pouze jedna sazba, kde se nerozlišuje průmyslová a ostatní montáž).

Pomocí celních sazeb je vypočítáno celní zatížení vozu, což představuje tabulka č. 9.

Tabulka 9: Výše cla na osobní automobil

Cena vozu v EUR	Hodnot cla v Indii v EUR	Hodnota cla (GEN) v Číně v EUR	Hodnota cla (MFN) v Číně v EUR	Hodnota cla v Rusku v EUR
23 111,89	23 111,89	53 157,35	5 777,98	8 089,16

Zdroj: Vlastní zpracování

Je třeba uvést, že při tomto výpočtu nejsou brány v úvahu další, vedlejší náklady jako například transport, balení a pojištění. Ani nejsou uvažovány celní náklady: poplatky za deklaraci či poplatky za brokera. Tyto náklady mohou výpočet výrazně ovlivnit. Avšak

z důvodu nedostatečných informací týkajících se logistiky a pojištění, bude výpočet obsahovat pouze cenu vozu.

Při vývozu automobilu Octavia v hodnotě 24 021,80 EUR do Indie bude muset subjekt zaplatit clo v hodnotě 23 111,89 EUR (100 %).

Pro vývoz automobilu Octavia v hodnotě 24 021,80 EUR do Číny se nabízejí dvě sazby: základní v hodnotě 230 % (53 157,35 EUR) a zvýhodněná sazba, kterou mohou použít podniky v ČR v případě, že mají formálně správně doložen původ zboží, v hodnotě 25 % (5 777,98 EUR).

Při vývozu automobilu Octavia (v hodnotě 24 021,80 EUR) do Ruska bude muset subjekt zaplatit clo v hodnotě 8 089,16 EUR (35 % z hodnoty vozu).

Z toho vyplývá, že při vývozu tohoto vozu je nejnižší celní zatížení v Číně (zvýhodněná sazba), poté v Rusku a nejvyšší v Indii. Při této analýze nejsou brány v úvahu již zmíněné další faktory, které mohou ovlivnit vývoz vozu, např. logistika a obtížnost vstupu na daný trh (z pohledu legislativního) apod. Je také důležité zmínit, že kromě cla existují také netarifní bariéry dovozu, tzv. NTB (anglicky non-tariff barriers), které mohou dovoz určitého zboží prakticky znemožnit.

Mezi netarifní překážky například patří: dotace zvýhodňující domácí výrobce; technické normy a standardy pro použití zboží; dovozní licence; množstevní omezení pro dovoz; zákaz dovozu určité komodity; stanovení minimálních antidumpingových cen, tj. jednostranné zvýšení celní hodnoty zboží; administrativní překážky výroby; složité a nejasné celní formality; složitá pravidla pro určení původu zboží či lokální pravidla pro stanovení celní hodnoty zboží; poplatky za dovozní celní deklaraci; nutnost zastupování certifikovaným celním brokerem aj.

7.1.2 Vývoz/dovoz automobilu dle kusovníku

V této části bude vypočítáno celní zatížení v případě dovozu dílů dle kusovníku do zahraničních společností. Z těchto komponent poté bude v zahraničním závodě vyroben automobil.

Kusovník je obecně seznam dílů včetně jejich počtů, které jsou potřeba pro výrobu určitého typu automobilu. Každý typ auta má svůj kusovník pro určitou hloubku rozloženosti (konkrétní stupně rozloženosti vozu byly popsány v předchozí 6. kapitole: „Opatření: Stupně rozloženosti vozu“) a pro účel, k jakému je vystaven – např. technický a expediční kusovník. Kusovníky se potom mohou lišit dle typu motoru nebo dle výbavy.

Pro výpočet celního zatížení v případě dovozu jednotlivých komponentů byl použit kusovník, který se skládá z 950 dílů. V této diplomové práci není uvedeno, o jaký typ automobilu jde, a použité ceny dílů jsou smyšlené, aby nebylo nutné utajení DP. Veškeré ceny jsou uvedeny v EUR.

V praxi jsou ceny komponentů stanoveny oddělením Nákupu, který je vytváří na základě cenových nabídek od dodavatelů. K této ceně (od dodavatelů) subjekt přičte vedlejší náklady (transport, pojištění) do hranic, ziskovou marži a za tuto cenu díly prodá do dceřiných společností. V případě dílů, které vyrábí subjekt sám, se stanoví cena na základě nákladů, které souvisejí s výrobou + zisková marže + vedlejší náklady (transport, pojištění). A za tyto ceny jsou díly prodávány dceřiným společností.

Pro celní účely je použit tzv. „expediční kusovník“, ke kterému jsou přidány údaje celního charakteru. Celkově jsou v něm uvedena čísla dílů, jejich názvy, celní kódy zboží, celní sazby v %, ceny dílů za kus, počet kusů, cena za počet kusů, který je potřeba pro výrobu automobilu (cena za kus $\times$ počet kusů) a poté výše cla (více viz přílohy A, B, C). Pro lepší srovnatelnost použijeme pro všechny tři země shodný kusovník. Je třeba ale dodat, že ve skutečnosti takto proclení ani žádné obchodní rozhodnutí neprobíhá. Jak bylo již uvedeno, hloubka kusovníku přímo závisí na hloubce výroby v konkrétním závodě, která se navíc v čase mění – prohlubuje. Navíc také vstupuje do hry nákup lokálních komponentů, který

je např. u Ruska a Indie poměrně vysoký (lokalizace). Důsledkem lokálního nákupu je nižší odvod cla obecně i nižší základna (celní hodnota) k jeho výpočtu.

Další položkou vstupující do celní hodnoty zboží jsou vedlejší náklady (balení, transport, pojištění), zpravidla do momentu prvního překročení hranice daného území. Pokud tyto náklady nejsou již obsaženy v ceně zboží, je rovněž třeba je do výsledné výše cla rozpočítat, a tím výsledný průměr zvyšují. Vedlejší náklady se pro jednotlivé země výrazně liší, proto nebudou při výpočtu brány v úvahu.

Pro lepší srovnatelnost rovněž upouštíme od kalkulace vedlejších a těžko kvantifikovatelných nákladů na proclení (celní náklady) jako např. poplatky za celní deklaraci, poplatky za celního brokera, jednostranné zvýšení cen určitého zboží celníky.

Celková cena dílů potřebných pro výrobu daného typu automobilu (cena za kus $\times$ počet kusů) = 1 935, 06 EUR.

Z kusovníku je možné zjistit výši celkového cla (celková cena $\times$ celní sazba) za všechny díly uvedené v kusovníku. Dále je možné vypočítat vážený aritmetický průměr celních sazeb v procentech (dále jen „WACD“), který porovnává výši cla s celkovou cenou vozu (clo/celková cena v %).

Pro vysvětlení výpočtů v kusovníku jsou náhodně vybrány dva celní kódy. Částečný kusovník s vybranými díly a celními kódy je k dispozici v přílohách A, B, C.

Indický kusovník

Následující tabulka č. 10 popisuje celní zatížení dvou náhodně vybraných celních kódů v případě dovozu dílů do Indického závodu. Kusovník s více díly je k dispozici v příloze A.

Tabulka 10: Indické clo na kusovník

Celní kód	Celní sazba v %	Cena za kus v EUR	Počet kusů	Celková cena v EUR (Cena za kus × počet kusů)	Clo (Celková cena × celní sazba) v EUR
8708991000	10,8	3,68	1	3,68	0,4
3907300090	8,2	0,012	91	1,13	0,09
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
Součet všech dílů	X	X	X	1 935, 06	201,34

Zdroj: Vlastní zpracování

Z celkové ceny všech dílů potřebných pro výrobu automobilu (1 935, 06 EUR) je hodnota indického cla 201,34 EUR. Vážený průměr celních sazeb, který zjišťuje podíl cla na celkové ceně, je u Indie 10,4 % ($= 201,34 / 1\,935,06$ v %).

Čínský kusovník

Čína používá dvě základní sazby: základní a zvýhodněnou, kterou může subjekt použít (v případě doložení původu zboží). Specifikem čínského trhu je rovněž vysoká míra státní ochrany a regulace, např. pomocí netarifních bariér dovozu (některé již byly popsány). Výroba automobilů není z legislativních a administrativních důvodů bez státního podílu na výrobní společnosti a vysokého stupně lokalizace prakticky možná. Kusovník s vybranými díly a oběma sazbami je v příloze B.

Základní sazba

Tabulka č. 11 vyčísluje výši cla při dovozu do Číny se základní sazbou (v tabulce jsou použity dva náhodně vybrané celní kódy).

Tabulka 11: Čínské clo na kusovník (základní sazby)

Celní kód	Celní sazba v %	Cena za kus v EUR	Počet kusů	Celková cena v EUR (Cena za kus × počet kusů)	Clo (Celková cena × celní sazba) v EUR
8708991000	14	3,68	1	3,68	0,52
3907300000	45	0,012	91	1,13	0,51
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
Součet všech dílů	X	X	X	1 935, 06	1 541,84

Zdroj: Vlastní zpracování

Z celkové ceny všech dílů potřebných pro výrobu automobilu (1 935, 06 EUR) je hodnota čínského cla za použití základních sazeb 1 541, 84 EUR. Vážený průměr celních sazeb je 79,68 % (= 1 541,84/1 935,06 v %).

Zvýhodněná sazba

Tabulka č. 12 zjišťuje velikost cla také při dovozu do Číny, ale při využití zvýhodněných sazeb (v tabulce jsou zobrazeny dva náhodně vybrané celní kódy).

Tabulka 12: Čínské clo na kusovník (zvýhodněné sazby)

Celní kód	Celní sazba v %	Cena za kus v EUR	Počet kusů	Celková cena v EUR (Cena za kus × počet kusů)	Clo (Celková cena × celní sazba) v EUR
8708991000	6	3,68	1	3,68	0,22
3907300000	6,5	0,012	91	1,13	0,07
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
Součet všech dílů	X	X	X	1 935, 06	182,13

Zdroj: Vlastní zpracování

Z celkové ceny všech dílů potřebných pro výrobu automobilu (1 935, 06 EUR) je hodnota čínského cla za použití zvýhodněných sazeb 182,13 EUR. Vážený průměr celních sazeb je 9,41 % ($= 182,13 / 1\,935,06$ v %).

Ruský kusovník

Ruský celní systém umožňuje u některých dílů použití nižší sazby, která je určena pro průmyslovou montáž. Částečný kusovník s více díly a ruskými sazbami je k dispozici v příloze C.

Průmyslová montáž

Tabulka č 13. vypočítává výši cla pro dovoz dílů do Ruska, v případě nižších sazeb pro průmyslovou montáž (do tabulky jsou náhodně vybrány dva celní kódy).

Tabulka 13: Ruské clo na kusovník (průmyslová montáž)

Celní kód	Celní sazba v %	Cena za kus v EUR	Počet kusů	Celková cena v EUR (Cena za kus × počet kusů)	Clo (Celková cena × celní sazba) v EUR
8708991000	0	3,68	1	3,68	0,0
3907300000	10	0,012	91	1,13	0,11
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
Součet všech dílů	X	X	X	1 935, 06	23,53

Zdroj: Vlastní zpracování

Z celkové ceny všech dílů potřebných pro výrobu automobilu (1 935, 06 EUR) je hodnota ruského cla v případě průmyslové montáže 23,53 EUR. Vážený průměr celních sazeb je 1,22 % ($= 23,53 / 1\,935,06$ v %).

Ostatní

Tabulka č. 14 poskytuje informace o celním zatížení v případě dovozu do Ruska a použití vyšších sazeb pro jinou než průmyslovou montáž (do tabulky jsou náhodně vybrány dva celní kódy).

Tabulka 14: Ruské clo na kusovník (ostatní)

Celní kód	Celní sazba v %	Cena za kus v EUR	Počet kusů	Celková cena v EUR (Cena za kus × počet kusů)	Clo (Celková cena × celní sazba) v EUR
8708999909	5	3,68	1	3,68	0,18
3907300000	10	0,012	91	1,13	0,11
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
Součet všech dílů	X	X	X	1 935, 06	140,20

Zdroj: Vlastní zpracování

Z celkové ceny všech dílů potřebných pro výrobu automobilu (1 935, 06 EUR) je hodnota ruského cla pro jinou než průmyslovou montáž 140,20 EUR. Vážený průměr celních sazeb je 7,25 % (= 140,20/1 935,06 v %).

7.1.3 Shrnutí

Všechny tři země mají odlišné dělení cel a odlišnou výši celního zatížení. Celní zatížení je také různé pro vývoz celého vozu a pro vývoz po dílech dle expedičního kusovníku. Při vývozu celého vozu a vývozu jednotlivých dílů (kusovník) nejsou brány v úvahu vedlejší náklady jako logistika, pojištění, balení a celní náklady.

Velikost celního zatížení na vůz a vážený průměr celních sazeb na díly je v tabulce č. 15.

Tabulka 15: Shrnutí celního zatížení v %

Indie		Čína				Rusko		
Celý vůz v %	Kusovník v %	Celý vůz (GEN) v %	Kusovník (GEN) v %	Celý vůz (MFN) v %	Kusovník (MFN) v %	Celý vůz v %	Kusovník (průmyslová) v %	Kusovník (ostatní) v %
100	10,4	230	79,68	25	9,41	35	1,22	7,25

Zdroj: Vlastní zpracování

U Indie je celní zatížení celého vozu 100 % a v případě kusovníku je celní zatížení (WACD) 10,4 %. Čína rozlišuje dvě sazby s výrazným rozdílem. Pro automobil proclený základní sazbou je použita sazba 230 %, a preferenční sazba je 25 %. WACD v případě kusovníku pro základní sazbu je 79,68 %, pro preferenční sazbu 9,41 %. V případě Ruska je významný rozdíl mezi průmyslovou výrobou a ostatními typy výroby. Zatížení celého automobilu je 35 % (u automobilů se výroba nerozlišuje). WACD pro průmyslovou montáž je velice nízké a to 1,22%. Pro ostatní výroby je 7,25 %.

Z těchto čísel vyplývá, že nejnižší celní zatížení pro hotový vůz je v Číně (25 % pro preferenční sazbu) a poté v Rusku 35 %. V případě vývozu dílů (kusovník) potřebných pro výrobu automobilu je hodnota váženého průměru celních sazeb nejnižší v Rusku (1,22 % pro průmyslovou montáž). Pro subjekt je tedy nejlevnější alternativou z pohledu cel poslání jednotlivých dílů (kusovník) do ruského závodu.

Podniky, které nemají s celní problematikou zkušenosti, mohou využít služeb některých poradenských společností. Nejvhodnější je taková poradenská společnost, která má zastoupení přímo v zemi dovozu. Toto zcela jistě splňují všechny poradenské společnosti z tzv. "velké čtyřky": Ernst & Young, PwC, Deloitte anebo KPMG. Tyto společnosti se neomezují na klienty dle velikosti, otázka je spíše, zda jsou klienti ochotni a schopni jejich služby zaplatit. Ceny jejich služeb závisí na rozsahu požadovaných činností.

7.2 Lokalizace: Business case

V této části DP jsou vyhodnoceny dva díly, u kterých se uvažuje o využití lokálních dodavatelů. Uvedená případová studie se týká Indie. Projekt, který v Indii naběhne, je stanoven na dobu 7 let. Zásadní informací pro uvažování o lokálním dodavateli je návratnost v letech. Cílem je, aby návratnost vynaložených výdajů byla co nejkratší, aby se ŠA lokalizace finančně vyplatila.

První díl má vypočtenou návratnost do jednoho roku, takže návratnost investic je během krátké doby a tím pádem se vyplatí díl lokalizovat. Druhý díl má dobu návratnosti 8,4 let a tento časový interval je již příliš dlouhý, a tudíž se díl lokalizovat nebude.

Veškeré ceny použité v této části DP jsou smyšlené a neodpovídají realitě. Všechny ceny jsou uvedeny v EUR a jejich výše je určena na kus.

7.2.1 Lokalizovaný díl

Nejprve je potřeba zjistit, kolik ŠA zaplatí za nákup a vývoz dílu z ČR do Indie. S tím souvisejí následující pojmy.

A cena: cena dílu od evropského dodavatele (tato cena zahrnuje cenu surovin, náklady na zpracování a ziskovou marži dodavatele), nebere se v úvahu logistika (balení, doprava) a clo, jelikož přepravu zajistí samotný kupující na své náklady. Této A ceně odpovídá EXW (EX Works) dle INCOTERMS: „za závodu“. Znamená to, že prodávající není zodpovědný za naložení, dopravu a proclení zboží. Náklady za přepravu zboží ze závodu prodávajícího do místa určení nese kupující, včetně rizika. Pro prodávajícího tato doložka znamená nejmenší závazek (riziko). [50]

Logistické náklady: balení, doprava do Indie. Tyto náklady je možné rozdělit na dvě části:

- Logistické náklady do hranic, které vstupují do celní hodnoty, a vypočítá se z nich clo. Tyto náklady zahrnují balení v mateřské společnosti ŠA a dopravu na hranici EU se třetími zeměmi.

- Celkové logistické náklady = logistické náklady do hranic + logistické náklady od hranic do místa určení.

Clo: celní sazba je zjištěna z databáze Market Access (pokud známe kód zboží dle HS), hodnota cla je poté vypočtena jako celní sazba $\times$ celní hodnota (cena zboží + logistické náklady do hranic).

DDP cena je dle INCOTERMS (Delivery Duty paid): „s dodáním clo zapláceno“, prodávající (v našem případě ŠA) hradí veškeré náklady (dopravu, nakládku a vykládku zboží, dovozní formality) včetně cla a dovozních daní. Také veškeré riziko spojené s přepravou přechází na prodávajícího. [50] Tato cena se vypočítá: A cena + celkové logistické náklady + clo. Stejnou výpovědní hodnotu má i B cena, která bude zmíněna v případě využití indického lokálního dodavatele (A cena + logistické náklady), viz tabulka č. 16.

Tyto zmíněné údaje jsou zachyceny v tabulce č. 16.

Tabulka 16: Vývoz dílu z ČR do Indie

Koberec podlahy	A cena (EUR)	Logistické náklady v EUR		Celní zatížení		DDP cena (EUR)
		Do hranic	Celkové	V %	V EUR	
	8,84	0,78	2,53	10,8	1,04	12,41

Zdroj: Vlastní zpracování

ŠA nakoupí díl od dodavatele za 8,84 EUR (A cena). Poté tento díl zabalí a dopraví na hranice EU se třetími zeměmi (logistické náklady do hranic), což stojí 0,78 EUR. Celní sazba je 10,8 %. Hodnota cla je vypočítána na 1,04 EUR = $(8,84 + 0,78) \times 10,8 \%$. DDP cena: $8,84 + 2,53 + 1,04 = 12,41$ EUR (A cena + celkové logistické náklady + clo). Tato celková cena v sobě již zahrnuje nákup a dovoz dílu z ČR do Indie (až do dceřiné společnosti). Tímto jsou náklady na dovoz a prodej dílů ze ŠA do Indie vyčísleny.

Tyto náklady musí být porovnány s výdaji, které by byly vynaloženy v případě využití lokálního dodavatele.

Lokální dodavatel by měl nabídnout cenu, kterou mu vypočítá Škoda Auto dle „costs factor“. Znamená to, že ŠA zná cenovou nabídku českého dodavatele (A cenu) toho daného dílu a tuto domácí nabídku upraví o costs factor. Tento faktor je stanoven dle toho, jak je v zemi draho. Např. v Evropě může ŠA nakoupit žárovku do auta za 100 EUR, v Indii se prodává levněji a stejnou žárovku lze koupit za 84 EUR. Z čehož plyne, že costs factor je 0,84.

Pokud dodavatel svou cenovou nabídkou překročí očekávanou nabídku, kterou vypočetla Škoda Auto, může být dodavatel vyřazen z výběru.

Cena indického dodavatele, která je pro ŠA klíčová, je B cena. B cena se vypočítá tak, že se k A ceně přičtou logistické náklady. Tato cena nám říká, za kolik nám dodavatel díl prodá včetně dopravy do místní společnosti (u Indie do Aurangabadu nebo Pune). Tato cena poskytuje stejné informace jako DDP cena, jen zde není bráno v úvahu clo a dovozní daně, jelikož se jedná o lokálního dodavatele, díl nepřekročí indické hranice

Jednotlivé ceny jsou zobrazeny v tabulce č. 17.

Tabulka 17: Cenové nabídky dodavatelů

Koberec podlahy	Cenová nabídka			
	A cena evropského dodavatele (EUR)	A cena indického dodavatele (EUR)	Logistické náklady indického dodavatele (EUR)	B cena indického dodavatele (EUR)
	8,84	7,42	0,56	7,98

Zdroj: Vlastní zpracování

Český dodavatel si účtuje za prodej 8,84 EUR (bez dopravy). Indický dodavatel by měl díly prodat (bez dopravy) za cenu 7,42 EUR za kus ($8,84 \times 0,84$). Logistické náklady indický dodavatel vyčíslil na 0,56 EUR za kus. B cenu (prodejní cena dílu včetně dopravy)

by měl indický dodavatel stanovit na 7,98 EUR (A cena indického dodavatele + logistické náklady indického dodavatele).

Podmínkou pro použití lokálního dodavatele je splnění technických standardů a standardů kvality. Aby mohl indický dodavatel vyrobit díly, které by tyto požadavky splnily, musí investovat do výrobního nářadí a zařízení. Zařízení (např. budovy) bude hradit sám dodavatel a tyto výdaje nebudou brány (v našem výpočtu) v úvahu. Nářadí zaplatí ŠA. Investice do nářadí charakterizuje kolonka „Investice“.

Další výdaje, které souvisejí s podmínkou využití místního dodavatele jsou např. technické zkoušky, viz sloupec „Technika“.

Pro splnění požadavků ze strany kvality jsou vyžadovány laboratorní testy, které jsou zahrnuty ve sloupci „Kvalita“.

Jednotlivé výdaje popisuje tabulka č. 18.

Tabulka 18: Výdaje

Koberec podlahy	Výdaje			
	Investice (EUR)	Technika (EUR)	Kvalita (EUR)	Celkem (EUR)
	7 968	9 027	810	17 805

Zdroj: Vlastní zpracování

ŠA musí investovat do nového nářadí na výrobu požadovaného dílu 7 968 EUR. Technické zkoušky jej vyjdou na 9 027 EUR. Laboratorní testy stojí 810 EUR. Celkově musí ŠA zaplatit 17 805 EUR, aby díl odpovídal požadované kvalitě.

Poté musí být porovnány jednotlivé ceny: cena, kterou by musela ŠA zaplatit při dovozu dílu do Indie (DDP cena) s cenou, kterou zaplatí při nákupu od místního dodavatele (B cena).

Tyto ceny jsou zachyceny v tabulce č. 19.

Tabulka 19: Úspory

Koberec podlahy	DDP cena EU (EUR)	B cena Indie (EUR)	Úspory: DDP cena - B cena (EUR)
	12,41	7,98	4,43

Zdroj: Vlastní zpracování

Pokud ŠA koupí díl od indického dodavatele ušetří 4,43 EUR na kus (12,41 - 7,98). V tomto výpočtu nejsou brány v úvahu již zmíněné výdaje. Tyto výdaje se zohlední při výpočtu návratnosti v kusech a v letech.

Návratnost v kusech se vypočítá jako podíl celkových výdajů/úspory na kus. Tato návratnost nám poví, při jakém počtu kusů dílů se nám vrátí celkově vynaložené výdaje.

Dále je důležitou informací, za jak dlouho se tento počet kusů vyrobí. Za rok se počítá s výrobou 14 998 aut (roční výroba). Návratnost v letech se proto zjistí jako podíl: počet nutně vyrobených kusů (aby se nám vrátily investice)/počet plánovaných aut: 14 998.

Návratnost je vypočtená v tabulce č. 20.

Tabulka 20: Návratnost

Koberec podlahy	Celkové výdaje (EUR)	Úspory na kus (EUR)	Návratnost	
			V kusech	Roky
	17 805	4,43	4 019	0,27

Zdroj: Vlastní zpracování

Při celkových výdajích 17 805 EUR a cenové úspoře 4,43 EUR se tyto celkové výdaje vrátí při výrobě vyšší než 4 019 kusů (17 805/4,43).

Pokud se nám výdaje vrátí při výrobě 4 019 kusů podlah, je návratnost zaručena za 0,27 let (4 019/14 998).

Z těchto posledních ukazatelů vyplývá, že při sedmiletém projektu se ŠA vyplatí využít místního dodavatele, protože návratnost výdajů je zaručena již do 0,27 roku a pak už bude ŠA těžit z nízké ceny a úspory za dopravu.

7.2.2 Nelokalizovaný díl

Následující díl bohužel nedopadl dobře, jelikož návratnost u něj bude až v 8,4 roce.

Postup bude stejný jako u předchozího dílu. Nejprve se vyčíslí cena a náklady v případě vývozu dílu ze ŠA do indické dceřiné společnosti, což je k dispozici v tabulce č. 21.

Tabulka 21: Vývoz dílu z ČR do Indie (houkačka)

Houkačka	A cena (EUR)	Logistické náklady v EUR		Celní zatížení		DDP cena (EUR)
		Do hranic	Celkové	V %	V EUR	
	1,76	0,12	0,23	10,8	0,20	2,19

Zdroj: Vlastní zpracování

Cena houkačky je 1,76 EUR (cena, kterou si účtuje evropský dodavatel bez dopravy). Logistické náklady do hranic jsou 0,12 EUR. Celní sazba je 10,8 %. Výše cla je 0,20 EUR = (A cena + logistické náklady do hranic) × 10,8 %. Celková DDP cena je vypočítána jako součet A ceny + celkových logistických nákladů + cla = 2,19 EUR. Pokud bude ŠA nakupovat díly od evropského dodavatele a poté díly do Indie dovážet, zaplatí za každý kus 2,19 EUR.

Tabulka č. 22 zachycuje cenovou nabídku indického dodavatele, která je kalkulována pomocí costs factor, který je 0,84.

Tabulka 22: Cenová nabídka dodavatele (houkačka)

Koberec podlahy	Cenová nabídka			
	A cena evropského dodavatele	A cena indického dodavatele	Logistické náklady indického dodavatele	B cena indického dodavatele (EUR)
	1,76	1,48	0,11	1,59

Zdroj: Vlastní zpracování

Cena za materiál bez dopravy od evropského dodavatele je 1,76 EUR za kus. Cena, za kterou by měl indický dodavatel díl nabídnout, je vypočítána na 1,48 EUR za kus ($1,76 \times 0,84$). Dopravu do dceřiné společnosti indický dodavatel vykalkuloval na 0,11 EUR na kus. Celková cena, za kterou by měla dceřiná společnost nakoupit daný díl od indického dodavatele, je 1,59 EUR (včetně dopravy).

Výdaje, které bude muset ŠA vynaložit, aby díly odpovídaly požadované kvalitě, jsou vyčísleny v tabulce č. 23.

Tabulka 23: Výdaje (houkačka)

Houkačka	Výdaje			
	Investice (EUR)	Technika (EUR)	Kvalita (EUR)	Celkem (EUR)
	24 518	49 827	1 266	75 611

Zdroj: Vlastní zpracování

Výdaje potřebné na výrobu houkačky jsou následující. Investice do nářadí jsou stanoveny na hodnotu 24 518 EUR. Technika vyčíslila technické zkoušky ve výši 49 827 EUR. Laboratorní zkoušky stojí ŠA 1 266 EUR. Celková výše výdajů, které bude platit ŠA, je 75 611 EUR.

Tabulka č. 24 vypočítává velikost úspor v EUR.

Tabulka 24: Úspory (houkačka)

Houkačka	DDP cena EU (EUR)	B cena Indie (EUR)	Úspory: DDP cena - B cena (EUR)
	2,19	1,59	0,6

Zdroj: Vlastní zpracování

Úsporu v ceně, kterou může ŠA získat, když bude díly dodávat od lokálního dodavatele, jsou 0,6 EUR na kus (DDP cena - B cena).

Návratnost v kusech a v letech je zobrazena v tabulce č. 25.

Tabulka 25: Návratnost (houkačka)

Houkačka	Celkové výdaje (EUR)	Úspory na kus (EUR)	Návratnost	
			V kusech	Roky
	75 611	0,6	126 018	8,4

Zdroj: Vlastní zpracování

Návratnost výdajů je zajištěna při výrobě více než 126 018 kusů houkaček (celkové výdaje/úspory na kus). Při roční výrobě 14 998 aut za rok bude všech 126 018 kusů houkaček použito v automobilech, pokud bude výroba trvat déle než 8,4 let (126 018/14 998). Projekt je stanoven na dobu 7 let, ale návratnost výdajů nenastane za doby existence projektu. Z tohoto důvodu se houkačka nebude lokalizovat.

Pakliže bude lokalizace daného dílu vyžadována, vyskytuje se několik možností, jak návratnost v letech snížit:

- Snížení výdajů: např. technické nebo laboratorní zkoušky (tato možnost nevyhovuje odborným útvarům ŠA, které tyto výdaje investují, aby se docílila požadovaná kvalita dílů).

- Snížení nákupní ceny od indického dodavatele a tím zvýšení úspory v ceně na kus (tato varianta se nelíbí indickým dodavatelům a mnohdy nejsou ochotni cenu dílů snížit).
- Snížení logistických nákladů indického dodavatele, které vedou k poklesu B ceny nabízené od místního dodavatele (i tato alternativa není z pohledu indických dodavatelů kladně přijímána).
- Nejvhodnější řešením je zvýšení počtu vyráběných vozů, díky tomu se jednotlivé výdaje rozpouští do většího počtu automobilů (s touto možností nemá ani ŠA ani místní dodavatelé problém).

U těch dílů, které jsou na hranici přípustnosti, se ŠA rozhoduje individuálně. Někdy je výhodné díl zlokalizovat ze strategických důvodů, např. u výrobců skel. Skla jsou do všech vozů stejná, neliší se. Znamená to, že poprvé jsou u tohoto dodavatele vysoké výdaje na technické a laboratorní zkoušky, které výslednou návratnost zhorší. V případě, že tento stejný dodavatel získá zakázku i na jiný vůz, pak tyto výdaje (laboratorní a technické zkoušky) již nebudou muset být vynaloženy a ŠA na lokálním dodavateli ušetří.

7.2.3 Shrnutí

Z následujících dvou příkladů vyplývá, že proces lokalizace a výběr lokálního dodavatele je náročný a zdoluhavý. V první řadě je nutné získat informace z různých oddělení, např. Nákup poskytuje ceny dílů; Kvalita kalkuluje laboratorní testy; Technika vyčísluje technické zkoušky; Logistika podává informace o cenách za dopravu a balení; Daně a cla zjišťují celní sazby na díly. Všechnu tuto činnost s lokalizací provádí Controlling, který informace sjednocuje a pomocí nich vypočítává návratnost.

Získávání všech dat nutných pro výpočet trvá poměrně dlouhou dobu. Někdy je problém informace získat, jelikož může nastat situace, že logistické náklady na některý díl nejsou známy. Dále se může stát, že některé laboratorní zkoušky jsou vyčísleny na skupinu dílů, nikoliv na konkrétní díl. Také v průběhu získávání informací může docházet k různým změnám v cenách nebo výdajích. Může dojít i k situacím, kdy je díl zlokalizován, je

vybrán indický dodavatel. Tento dodavatel pošle do ŠA vzorky a tyto vzorky i přes veškeré výdaje (na laboratorní a technické zkoušky) nejsou v souladu s výkresem. Potom o všechny tyto výdaje ŠA přichází.

Každá lokalizace komponentů představuje zásadní a složité obchodní rozhodnutí s potenciálem zvýšených výnosů a zisku, ale také vysokých rizik v oblasti investic a kvality. Jde o dlouhodobé rozhodnutí, čemuž odpovídá velká administrativní náročnost přípravy. Zatímco zpočátku do výpočtů (tabulek) vstupují stovky až tisíce potenciálních dílů, výstupem z výpočtů jsou jednotky až desítky dílů doporučených k lokalizaci. Bohužel se lokalizaci nelze zcela vyhnout, např. v RF má ruský obchodní partner uzavřenou investiční smlouvu, která povinně stanovuje určité procento lokalizace. Nabízí se také možnost, že by si lokalizaci vypočítávala každá dceřiná společnost sama. Sama by byla v kontaktu s možnými dodavateli, s kterými by jednala o cenách a měla by lepší dohled nad kvalitou výrobků.

8 Ekonomické zhodnocení

Tato část DP shrne veškeré poznatky a výpočty, které byly zmíněny v předchozích kapitolách.

Cílem Škoda Auto a celé Skupiny je maximalizace tržeb a zisku. Tento zisk roste, pokud je prodáváno více vozů a naopak klesá, když rostou náklady některé dceřiné společnosti. ŠA se snaží zvýšit prodejnost vozů, což je jeden z důvodů expanze na zahraniční trhy. Vozy mohou být do zahraničních závodů dopraveny vcelku nebo po dílech a pak je z poslaných komponentů vůz smontován. Náklady může ŠA snížit tím, že se pokusí optimalizovat daňovou povinnost a clo.

Výpočty celního zatížení, obsažené v této práci, na dovoz vozu a dovoz dílů nezahrnují další náklady, které by celkové clo zvýšily: např. logistika, balení, vedlejší celní náklady.

V Indii bude platit dceřiná společnost 33,66% daň z příjmu; 100% clo z hodnoty dovážených automobilů nebo zaplatí průměrnou dovozní celní sazbu 10,4 % z hodnoty všech dovážených dílů na výrobu vozu (při plné rozloženosti vozu). Celní zatížení je veliké, proto by se společnost měla snažit co nejvíce dílů zlokalizovat.

V Číně bude platit dceřiná společnost 25% daň z příjmu. Z preferenčních odhod mezi Čínou a EU (resp. ČR) vyplývá, že při dovozu zboží se zemí původu v EU (ČR) lze využívat zvýhodněné dovozní sazby. Z toho plyne, že při dovozu vozu zaplatí 25 % a vážený aritmetický průměr celních sazeb na dovoz dílů je 9,41 % (za použití zmíněných preferenčních sazeb). V praxi se do Číny dováží vozy a díly pouze minimálně, jelikož je s čínským výrobcem (pobočným závodem) uzavřena licenční smlouva.

V RF platí společnosti 20% daň z příjmu; 35% dovozní clo na automobil a vážený aritmetický průměr celních sazeb na dovoz dílů je 1,22 % (u průmyslové montáže). Tuto nízkou sazbu může ŠA použít, protože dovozce (obchodní partner ŠA) má s RF uzavřenou investiční smlouvu. Z toho plyne, že se ŠA vyplatí posílat do Ruska díly (úplná rozloženost vozu), jelikož je zde pak nízké celkové clo. Bohužel to ale není tak jednoduché, poněvadž

RF vyžaduje velké procento lokalizovaných dílů ve voze, což je stanoveno v již zmíněné investiční smlouvě.

Z následujícího hodnocení plyne, že nejlevnější alternativou je dovoz dílů a to do Ruska. V RF platí také dceřiná společnost nejnížší daň z příjmu. V praxi je skutečnost trochu odlišná, a proto je potřeba brát v úvahu další faktory, jako např. uzavřené smlouvy, které upravují podmínky vzájemného obchodování.

Znamená to, že do Číny se nebudou dovážet ani vozy ani díly, jelikož výroba probíhá na základě licenční smlouvy, což znamená, že veškerou výrobu zajišťuje pobočný závod v Shanghai, který platí ve prospěch ŠA licenční poplatky. Indie má stanoveny vysoké dovozní celní sazby, které nutí ŠA k využití lokálních dodavatelů. Rusko má nejnížší dovozní sazby (v porovnání s Indií a Čínou), avšak i tak je nutno velké procento dílů lokalizovat, což je podmíněno investiční smlouvou.

Možným řešením, jak optimalizovat dovozní clo v Indii a Rusku, je použití lokálních dodavatelů. Avšak z případové studie, kde je lokalizace vysvětlena na příkladech, plyne, že výpočty návratnosti jsou zdoluhavé a pro správná rozhodnutí je potřeba velké množství informací. Některé díly také nemusí návratnost splnit, jelikož jsou vyžadovány vysoké výdaje, které se nevyplatí ŠA investovat. Lokalizace bude pro společnost ŠA finančně výhodná, pokud zvýší počet vyráběných vozů v zahraničních závodech (Indii a Rusku). Jednotlivé výdaje se poté rozpustí do většího počtu automobilů, a tím pádem je návratnost v letech nižší a lokalizace je úspěšnější. Pro zvýšení objemu vyráběných vozů je nutná expanze do sousedních zemí, v případě Indie do Pákistánu, Nepálu, Bangladéše. Z RF je možné vyvážet do Kazachstánu, Běloruska, Ukrajiny, Ázerbájdžánu, Gruzie, Lotyšska, Estonska.

Obecně lze říci, že daně a cla jsou jedním z faktorů ovlivňujících rozhodnutí Škoda Auto o tom, do které země bude expandovat a jakým způsobem bude výroba probíhat: zda bude dovážet kompletně sestavný vůz, nebo díly pro výrobu vozu anebo využije lokální dodavatele.

Závěr

Jedním z cílů práce bylo popsat daňové systémy v Indii, Číně a Rusku, což se za použití velkého množství zdrojů podařilo. Většina použitých zdrojů jsou webové stránky, které byly vybírány s ohledem na spolehlivost a aktuálnost informací. Upřednostňovány byly zdroje vydávané ministerstvy nebo jinými orgány české správy. Často byly použity také zdroje zahraniční.

V souladu s dalším cílem DP bylo vypočítáno celní zatížení při dovozu vozu a při dovozu dílů. Z výsledků plyne, že nejlevnější alternativou je dovoz dílů, nikoliv dovoz vozu, protože na něj se vztahuje vysoké dovozní clo.

Zároveň se vyskytuje mnoho možností na optimalizaci cel. V praxi nejčastěji používanou možností je lokalizace, která porovnává náklady v případě dovozu dílů z mateřské společnosti Škoda Auto do zahraničního závodu s náklady, které by ŠA musela vynaložit v případě využití lokálního dodavatele (např. výdaje na zařízení, technické a laboratorní zkoušky).

Na příkladech bylo také vysvětleno, jak probíhá rozhodování o lokálních dodavatelích a za jakých předpokladů je místní dodavatel vybrán.

Práce dle výpočtů jednoznačně určuje, která země je z pohledu daní a cel nejlevnější. Tyto informace pomáhají při výběru země pro vývoz dílů nebo vozů. Ve skutečnosti ale tyto informace neslouží k výběru jedné ze tří zemí, ale mají indikativní charakter. Obchodním zájmem sledované společnosti je přítomnost a konkurenceschopnost na všech popisovaných trzích, které představují do budoucna vysoký potenciál růstu.

Seznam použité literatury

Citace:

- [1] ŠKODA AUTO a.s. *Výroční zpráva Škoda 2010*. 1.vyd. Mladá Boleslav: 2011. 247 s.
- [2] Interní zdroj Škoda Auto.
- [3] ŠKODA AUTO a.s. *Historie Škoda Auto* [online]. Mladá Boleslav [vid. 2011-11-10]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/cs/about/tradition/history/Pages/history.aspx>
- [4] ŠKODA AUTO a.s. *Výroční zpráva Škoda 2009*. 1.vyd. Mladá Boleslav: 2010. 225 s.
- [5] ŠKODA AUTO a.s. *Výroční zpráva Škoda 2008*. 1.vyd. Mladá Boleslav: 2009. 187 s.
- [6] ŠKODA AUTO a.s. *Výroční zpráva Škoda 2007*. 1.vyd. Mladá Boleslav: 2008. 175 s.
- [7] ŠKODA AUTO a.s. *Výroční zpráva Škoda 2006*. 1.vyd. Mladá Boleslav: 2007. 141 s.
- [8] ŠKODA AUTO a.s. *Výroční zpráva Škoda 2005*. 1.vyd. Mladá Boleslav: 2006. 145 s.
- [9] ČESKO. Zákon č. 301 ze dne 9. prosince 1999: Smlouva mezi vládou České republiky a vládou Indické republiky o zamezení dvojího zdanění a zabránění daňového úniku v oboru daní z příjmu a z majetku. In: *Sbírka zákonů České republiky č. 301/1999*, částka 99.
- [10] ČESKO. Zákon č. 278 ze dne 17. listopadu 1997: Smlouva mezi vládou České republiky a vládou Ruské federace o zamezení dvojího zdanění a zabránění daňového úniku v oboru daní z příjmu a z majetku. In: *Sbírka zákonů České republiky č. 278/1997*, částka 91.
- [11] ČESKO. Zákon č. 65 ze dne 4. května 2011: Smlouva mezi vládou České republiky a vládou Čínskou lidovou republikou o zamezení dvojího zdanění a zabránění

daňového úniku v oboru daní z příjmu a z majetku. In: *Sbírka zákonů České republiky č. 65/2011*.

- [12] SINEWAVE COMPUTER SERVICES PVT. LTD. *Taxation system in India* [online]. Indie [vid. 2011-12-16]. Dostupné z:
http://www.indiataxes.com/Information/Excise/Introduction_of_Taxation_system/follow_chart_of_tax_sys.htm.
- [13] KPMG INTERNATIONAL COOPERATIVE. *Thinking beyond borders: Management of extended business travelers*. 1. edition, 2011. 214 p.
- [14] MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Finanční a daňový sektor Indie* [online]. Praha. 2010 [vid. 2011-12-16]. Dostupné z:
http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/asie/indie/ekonomika/financni_a_danovy_sektor.html.
- [15] *Wealth tax in India* [online]. Indie [vid. 2011-12-19]. Dostupné z:
<http://www.tax4india.com/wealth-tax-india/wealth-tax-india.html>.
- [16] *Sales tax in India* [online]. Indie [vid. 2011-12-19]. Dostupné z:
<http://www.tax4india.com/sales-tax-india/sales-tax-india.html>.
- [17] *Service tax in India* [online]. Indie [vid. 2011-12-19]. Dostupné z:
<http://www.tax4india.com/service-tax-india/service-tax-india.html>.
- [18] *Gift tax in India* [online]. Indie [vid. 2011-12-19]. Dostupné z:
<http://www.tax4india.com/gift-tax-india/gift-tax-india.html>.
- [19] BEIJING LOCAL TAXATION BUREAU. *Overview of China's Current Tax System* [online]. Čína [vid. 2011-12-09]. Dostupné z:
<http://english.tax861.gov.cn/zgszky/zgszky01.htm>.
- [20] MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Finanční a daňový sektor Číny* [online]. Praha. 2010 [vid. 2011-12-16]. Dostupné z:
http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/asie/cina/ekonomika/financni_a_danovy_sektor.html.

- [21] *China income taxes and tax laws 2011* [online]. [vid. 2011-12-09]. Dostupné z: http://www.worldwide-tax.com/china/china_tax.asp
- [22] BEIJING LOCAL TAXATION BUREAU. *Consumption tax* [online]. Čína [vid. 2011-12-09]. Dostupné z: <http://english.tax861.gov.cn/zgszky/zgszky05.htm>.
- [23] *China VAT and other taxes 2011* [online]. [vid. 2011-12-09]. Dostupné z: http://www.worldwide-tax.com/china/chi_other.asp.
- [24] FEDERAL TAX SERVICE OF RUSSIA. *Taxes in Russia* [online]. [vid. 2012-02-01]. Dostupné z: http://eng.nalog.ru/taxation_in_russia/.
- [25] LÁCHOVÁ, L. *Daňové systémy v globálním světě*. 1.vyd. Praha: ASPI. 2007. 271 s. ISBN: 80-7357-320-1.
- [26] *Russia VAT and other taxes* [online]. [vid. 2011-11-19]. Dostupné z: http://www.worldwide-tax.com/russia/rus_other.asp.
- [27] PWC. *International Fleet Guide 2011: Update to car taxation*. 1. edition, 2011. 287 p.
- [28] MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Finanční a daňový sektor Ruska* [online]. Praha. 2010 [vid. 2011-11-20]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/rusko/ekonomika/financni_a_danovy_sektor.html.
- [29] CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Clo* [online]. Praha. [vid. 2011-12-05]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/Stranky/default.aspx>.
- [30] HLAS RUSKA. *Vývozní cla obilí může Rusko zavést už od 1. dubna* [online]. 2012 [vid. 2012-03-16]. Dostupné z: <http://czech.ruvr.ru/2012/01/31/65034380.html>.
- [31] CHINA DAILY. *Export duties raised to save resources* [online]. 2008 [vid. 2012-03-16]. Dostupné z: <http://www.chinamining.org/Policies/2008-01-03/1199345160d8491.html>.
- [32] BUSINESSINFO. *Překážky pro vstup na zahraniční trh* [online]. Praha 2006. [vid. 2012-03-16]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/manual-exportera/prekazky-pro-vstup-na-zahranicni-trh/1001370/38403/>.

- [33] MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Zahraniční obchod Indie* [online]. Praha. 2010 [vid. 2011-12-16]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/asie/indie/ekonomika/zahranicni_obchod_zeme.html.
- [34] ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE. *Nařízení rady č. 980/2005 o uplatňování systému všeobecných celních preferencí* [online]. Lucembursko. 2005 [vid. 2012-03-16]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:169:0001:0043:CS:PDF>.
- [35] EVROPSKÁ KOMISE. *International affairs: free trade zone* [online]. Brusels. 2012 [vid. 2012-03-16]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/international/facilitating-trade/free-trade/index_en.htm.
- [36] MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Zahraniční obchod Číny* [online]. Praha. 2010 [vid. 2011-12-05]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/asie/cina/ekonomika/zahranicni_obchod_zeme.html.
- [37] RADAČIČOVÁ, S. *Podepsáno: Rusko, Bělorusko a Kazachstán vytvořily celní unii* [online]. Astana: Mediafax, 2011 [vid. 2012-01-05]. Dostupné z: <http://www.mediafax.cz/ekonomika/3065068-Podepsano-Rusko-Belorusko-a-Kazachstan-vytvorily-celni-unii>.
- [38] OBCHODNĚ EKONOMICKÝ ÚSEK MOSKVA. *Ekonomické informace a aktuality z relace Rusko* [online]. Moskva, 2010 [vid. 2012-01-05]. Dostupné z: <http://www.export.cz/EXPORTCZ/LinkClick.aspx?fileticket=qHEXWFnylZ0%3D&tabid=36>.
- [39] HLAS RUSKA. *Rusko, Bělorusko a Kazachstán zkoordinovaly Celní zákoník* [online]. 2010 [vid. 2012-01-05]. Dostupné z: <http://czech.ruvr.ru/2010/02/27/4882197.html>.

- [40] MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Zahraniční obchod Ruska* [online]. Praha, 2010 [vid. 2011-12-05]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/rusko/ekonomika/zahranicni_obchod_zeme.html.
- [41] ČESKO. *Zákon č. 40/2009 Sb.: trestní zákoník: díl 2, paragraf 240* [online]. [vid. 2012-02-24]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/trestni-zakonik/cast2h6d2.aspx>.
- [42] CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Režimy s hospodářským účinkem* [online]. Praha, [vid. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/RHU/Stranky/default.aspx>.
- [43] CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Aktivní zušlechťovací styk* [online]. Praha, [vid. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/RHU/Stranky/AZS.aspx>.
- [44] BAČO, L. *Celní režim – pasivní zušlechťovací styk* [online]. Praha, 2001 [vid. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/celni-rezim-pasivni-zuslechtovaci-styk-14340.html>.
- [45] CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Dočasné použití* [online]. Praha, [vid. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/RHU/Stranky/docasne-pouziti.aspx>.
- [46] CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přepřepřování pod celním dohledem* [online]. Praha, [vid. 2012-01-15]. Dostupné z: <http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/RHU/Stranky/prepracovani-pod-celnim-dohledem.aspx>.
- [47] EVROPSKÁ KOMISE. *Databáze tržních příležitostí: příručka pro uživatele* [online]. [vid. 2011-11-16]. Dostupné z: http://madb.europa.eu/userguide/CS_def.pdf.

- [48] BUSINESSINFO. *Market access databáze – databáze tržních příležitostí* [online]. Praha, 2012 [vid. 2011-11-17]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/registry-database-zahranicni-obchod/market-access-database-database-trznich/1001857/14847/>.
- [49] BUSINESSINFO. *Databáze přístupu na trh* [online]. Praha. [vid. 2011-11-17]. Dostupné z: http://www.businessinfo.cz/files/dokumenty/mpo_mas_vkostce.pdf.
- [50] REINOHA, M. *Dodací doložky INCOTERMS 2000 a jejich vliv na uplatňování DPH při realizaci mezinárodních obchodních transakcí*. [online]. Brno: REINOHA consulting. [vid. 2012-02-02]. Dostupné z: <http://www.reinoha-consulting.cz/dokumenty/incoterms.pdf>.

Seznam příloh

Příloha A Indický kusovník.....	108
Příloha B Čínský kusovník.....	112
Příloha C Ruský kusovník	116

Příloha A Indický kusovník

Tabulka A: Indický kusovník

Číslo dílu	Název dílu	Celní kód TARIC	Celní sazba v %	Cena za kus	Počet kusů	Celková cena	Clo
N10170302	SROUB S PLOCHOU HLAVOU	7318159061	10,8	0,03069827	1,0000	0,03069827	0,003315413
N05215500	KAPALINA CHLADICI	2903399090	5,7	0,00303446	500,0000	1,51723	0,08648211
AKL450F15	LEPIDLO BUTYLOVÉ	3214101000	10,8	0,00164809	155,0000	0,25545343	0,027588971
AMV153K0308	Těsnící lep. Betaguard	3214101000	10,8	0,00258177	88,8000	0,22926088	0,024760175
AMV169430S1	LEPIDLO SIKAFLEX	3214101000	10,8	0,00143589	288,0000	0,41353536	0,044661819
AKL45000405	BUTYLDICHTUNGSBAND	3402909000	10,8	0,03423493	4,0000	0,13693973	0,014789491
N05274500	TUHE MAZIVO	3403199000	8,2	0,00578599	1,0000	0,00578599	0,000474451
N05275200	PASTA MAZACI, TUHA	3403199000	8,2	0,02997679	1,0000	0,02997679	0,002458097
N05214200	TUK MAZACI	3403990010	8,2	0,0064721	1,0000	0,0064721	0,000530712
N052142A0	TUK MAZACI	3403990010	8,2	0,00573647	1,0000	0,00573647	0,000470391
AKR322000	ROSTVERHUETUNGSMIT	3403990090	8,2	0,00297787	2,0000	0,00595575	0,000488371
N05211200	TEPELNA PASTA PRO SROUB	3403990090	8,2	0,01165685	0,0000	0	0
AMV167S31	EPOXIDKLEBSTOFF MI	3506100000	10,8	0,00874971	32,0000	0,27999083	0,030239009
AKD465F01	Betaguard KP 53	3506910090	10,8	0,00360033	29,0000	0,10440947	0,011276223
AMV153W24	LEPICI HMOTA TEROSTAT	3506910090	10,8	0,00183907	580,6000	1,06776211	0,115318308
AMV160500	ROHBAUABDICHTUNG S	3506910090	10,8	0,00524841	40,0000	0,20993653	0,022673146
AMV190M00	1K-PUR-KLEBER FUER	3506990000	10,8	0,00158443	230,0000	0,36441813	0,039357158
AMV181750	PRIMER	3814009090	10,8	0,00882752	7,0000	0,06179264	0,006673605
N052164A0	Naplň do ostrikovacu	3820000000	10,8	0,00117417	151,0000	0,17730017	0,019148419
N052774G0	PRISADA CHLAD.KAP.	3820000000	10,8	0,00094783	1450,0000	1,37434867	0,148429656
AMV167N60PO	Betamate XB5103-3 220kg	3907300090	8,2	0,00563745	316,0000	1,78143315	0,146077518
AMV167W10	Betamate	3907300090	8,2	0,00761091	36,0000	0,27399264	0,022467396
AMV167W60	LEPIDLO	3907300090	8,2	0,01237126	91,0000	1,12578466	0,092314342
AMV167W6003	Betamate 1496F	3907300090	8,2	0,01290176	88,2600	1,13870934	0,093374166

5J0955447	VEDENI VODY K OSTR	3917320099	10,8	0,41732667	1,0000	0,41732667	0,04507128
5J6807905A	FOLIE OCHRANNA PROTI KAMENI	3919108090	10,8	0,44562	1,0000	0,44562	0,04812696
5J6807906A	FOLIE OCHRANNA PROTI KAMENI	3919108090	10,8	0,44562	1,0000	0,44562	0,04812696
1Z0853405H	PASKA š. 50 mm	3919900019	10,8	0,00028293	80,0000	0,02263467	0,002444544
1Z0853405K	FOLIE OCHRANNA š. 40 mm	3919900019	10,8	2,7162E-05	340,0000	0,00923494	0,000997374
5J0853405B	FOLIE OCHRANNA	3919900019	10,8	0,00091246	1700,0000	1,551182	0,167527656
5J6853439K9B9	FOLIE DEKORACNI	3919900019	10,8	0,68611333	1,0000	0,68611333	0,07410024
5J6853440K9B9	FOLIE DEKORACNI	3919900019	10,8	0,68611333	1,0000	0,68611333	0,07410024
1Z0827471	FOLIE	3919900099	10,8	0,0102	2,0000	0,0204	0,0022032
5J0839597	TESNENI	3919900099	10,8	0,03784233	2,0000	0,07568467	0,008173944
5J0853405E	FOLIE OCHRANNA	3919900099	10,8	0,00099027	2100,0000	2,07956	0,22459248
5J0853405G	FOLIE OCHRANNA	3919900099	10,8	0,00006366	550,0000	0,035013	0,003781404
5J0853405H	FOLIE OCHRANNA	3919900099	10,8	4,5694E-05	300,0000	0,01370812	0,001480477
5J0853405K	FOLIE OCHRANNA	3919900099	10,8	3,9116E-05	600,0000	0,02346932	0,002534687
5J0857998	PASKA LEPICI	3919900099	10,8	0,01959313	1,0000	0,01959313	0,002116058
5J6853439L9B9	FOLIE DEKORACNI	3919900099	10,8	0,65782	1,0000	0,65782	0,07104456
5J6853440L9B9	FOLIE DEKORACNI	3919900099	10,8	0,65782	1,0000	0,65782	0,07104456
5J7863875	TLUMENI TUNELU	3919900099	10,8	0,57294	1,0000	0,57294	0,06187752
6U0000290	FOLIE KRYCI UPLNA	3919900099	10,8	0,09195333	1,0000	0,09195333	0,00993096
6Y0000290A	FOLIE OCHRANNA	3919900099	10,8	0,04951333	1,0000	0,04951333	0,00534744
191827471	FOLIE POLYURETAN.	3921139000	10,8	0,01493333	6,0000	0,0896	0,0096768
8D0837804	PASEK UPINACI	3921909000	10,8	0,00940753	1,0000	0,00940753	0,001016014
321971898A	PRICHYTKA	3926300000	10,8	0,02673333	0,0000	0	0
3B0837732	PRICHYTKA	3926300000	10,8	0,01106667	2,0000	0,02213333	0,0023904
5J6010793M	STITEK-TLAKU PNEU	3926300000	10,8	0,16268667	1,0000	0,16268667	0,01757016
5J68535159B9	LISTA BOCNI OCHRAN	3926300000	10,8	0,82050667	0,0000	0	0
5J68535169B9	LISTA BOCNI OCHRAN	3926300000	10,8	0,82050667	0,0000	0	0
5J6868280	PRICHYTKA UPEVNVCI	3926300000	10,8	0,04951333	2,0000	0,09902667	0,01069488
6N085752047H	KLIKA OVLADACI	3926300000	10,8	0,43147333	2,0000	0,86294667	0,09319824

N91141501	NYT ROZPERNY	3926300000	10,8	0,01796627	4,0000	0,07186507	0,007761427
036133335A	KRYTKA UZAVIRACI	3926909790	10,8	0,01846667	0,0000	0	0
191867775A01C	KNOFLIK	3926909790	10,8	0,01566667	0,0000	0	0
1H0877294	ZASLEPK PR.18	3926909790	10,8	0,01813333	3,0000	0,0544	0,0058752
1J0827713	ZATKA BILA	3926909790	10,8	0,00213333	4,0000	0,00853333	0,0009216
1J0863119	PLASTOVA PRICHYTKA	3926909790	10,8	0,01446667	3,0000	0,0434	0,0046872
1J0971830N	DRZAK ZASTRCKY	3926909790	10,8	0,08666667	1,0000	0,08666667	0,00936
1K0899183	ZATKA	3926909790	10,8	0,0218	2,0000	0,0436	0,0047088
1K0899185	ZATKA	3926909790	10,8	0,0286	19,0000	0,5434	0,0586872
1Y0837111	KRYTKA	3926909790	10,8	0,024	4,0000	0,096	0,010368
1Z0016951D	SACEK FOLIOVY	3926909790	10,8	0,48666667	1,0000	0,48666667	0,05256
1Z0857563AY20	KRYTKA	3926909790	10,8	0,0372	2,0000	0,0744	0,0080352
3B08371119B9	KRYTKA	3926909790	10,8	0,01046667	4,0000	0,04186667	0,0045216
3D0971830J	DRZAK ZASTRCKY	3926909790	10,8	0,0303446	0,0000	0	0
4A585390901C	MATICE PRICHYTKY	3926909790	10,8	0,0078514	7,0000	0,0549598	0,005935658
4E0804297	ZATKA	3926909790	10,8	0,02447373	2,0000	0,04894747	0,005286326
535971848B	PRICHYTKA VODICE	3926909790	10,8	0,05658667	1,0000	0,05658667	0,00611136
5J0819055A	PRICHYTKA	3926909790	10,8	0,00459767	17,0000	0,07816033	0,008441316
5J08645219B9	KRYTKA	3926909790	10,8	0,025464	2,0000	0,050928	0,005500224
5J2857987B47H	KRYTKA	3926909790	10,8	0,4244	1,0000	0,4244	0,0458352
5N08371119B9	KRYTKA	3926909790	10,8	0,02829333	2,0000	0,05658667	0,00611136
5N0837211D9B9	PODLOZKA	3926909790	10,8	0,05658667	4,0000	0,22634667	0,02444544
6K0813583	ZATKA	3926909790	10,8	0,01301493	4,0000	0,05205973	0,005622451
6R0820055A	PRICHYTKA	3926909790	10,8	0,20512667	1,0000	0,20512667	0,02215368
6R0971901	KRYTKA OCHRANNA	3926909790	10,8	0,02122	1,0000	0,02122	0,00229176
6U0867299Y20	PRICHYTKA PP 102	3926909790	10,8	0,0218566	2,0000	0,0437132	0,004721026
6U0971850A	PASKA VAZACI	3926909790	10,8	0,0048806	3,0000	0,0146418	0,001581314
6Y0837798	ZATKA	3926909790	10,8	0,00947827	6,0000	0,0568696	0,006141917
6Y0971901	KRYTKA OCHRANNA	3926909790	10,8	0,03748867	0,0000	0	0
8A0971850	SPOJKA VODICE	3926909790	10,8	0,00714407	4,0000	0,02857627	0,003086237
N10124501	KRYTKA průměr 20	3926909790	10,8	0,0097612	14,0000	0,1366568	0,014758934

N10226701	ZASLEPKA	3926909790	10,8	0,0133686	6,0000	0,0802116	0,008662853
N10246001	ZATKA	3926909790	10,8	0,02383713	11,0000	0,26220847	0,028318514
N10461301	SPOJKA VODICE	3926909790	10,8	0,02511033	0,0000	0	0
N9009360101C	TLACITKO	3926909790	10,8	0,01471253	2,0000	0,02942507	0,003177907
N9086180101C	TLACITKO	3926909790	10,8	0,0182492	2,0000	0,0364984	0,003941827
N91055001	VIKO UPLNE	3926909790	10,8	0,0140052	8,0000	0,1120416	0,012100493
WHT005269	PASKA KABELOVA	3926909790	10,8	0,04109607	1,0000	0,04109607	0,004438375
03P103493A	HADICE ODVZDUSNENI	4009310000	10,8	1,11333333	1,0000	1,11333333	0,12024
3C2721453	HADICE PRIDAVNA	4009310000	10,8	0,26171333	1,0000	0,26171333	0,02826504
5N0971461	PANEL TEP.IZOLACE	4009310000	10,8	0,43854667	1,0000	0,43854667	0,04736304
6R0121051Q	HADICE CHLAZENI	4009310000	10,8	4,85230667	1,0000	4,85230667	0,52404912
6R0121070M	TRUBKA CHLAZENI	4009310000	10,8	1,93809333	1,0000	1,93809333	0,20931408
6R0121101K	HADICE CHLAZENI	4009310000	10,8	0,59416	1,0000	0,59416	0,06416928
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	..	...	...	...	...	...
SUMA					12157,56	1935,0639	201,3364

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha B Čínský kusovník

Tabulka B: Čínský kusovník

Číslo dílu	Název dílu	Čínský kód	Sazba GEN v %	Sazba MFN v %	Cena za kus	Počet kusů	Celková cena	Clo GEN	Clo MFN
N10170302	SROUB S PLOCHOU HLAVOU	7318150090	80	8	0,03069827	1,0000	0,03069827	0,024558613	0,002455861
N05215500	KAPALINA CHLADICI	2903399090	30	5,5	0,00303446	500,0000	1,51723	0,455169	0,08344765
AKL450F15	LEPIDLO BUTYLOVÉ	3214101000	70	9	0,00164809	155,0000	0,25545343	0,178817403	0,022990809
AMV153K0308	Těsnící lep. Betaguard	3214101000	70	9	0,00258177	88,8000	0,22926088	0,160482616	0,020633479
AMV169430S1	LEPIDLO SIKAFLEX	3214101000	70	9	0,00143589	288,0000	0,41353536	0,289474752	0,037218182
AKL45000405	BUTYLDICHTUNGSBA	3402900090	80	9	0,03423493	4,0000	0,13693973	0,109551787	0,012324576
N05274500	TUHE MAZIVO	3403190000	50	10	0,00578599	1,0000	0,00578599	0,002892993	0,000578599
N05275200	PASTA MAZACI, TUHA	3403190000	50	10	0,02997679	1,0000	0,02997679	0,014988393	0,002997679
N05214200	TUK MAZACI	3403990000	50	10	0,0064721	1,0000	0,0064721	0,00323605	0,00064721
N052142A0	TUK MAZACI	3403990000	50	10	0,00573647	1,0000	0,00573647	0,002868237	0,000573647
AKR322000	ROSTVERHUETUNGSMI	3403990000	50	10	0,00297787	2,0000	0,00595575	0,002977873	0,000595575
N05211200	TEPELNA PASTA PRO SROUB	3403990000	50	10	0,01165685	0,0000	0	0	0
AMV167S31	EPOXIDKLEBSTOFF MI	3506100090	90	10	0,00874971	32,0000	0,27999083	0,251991744	0,027999083
AKD465F01	Betaguard KP 53	3506919090	90	10	0,00360033	29,0000	0,10440947	0,093968526	0,010440947
AMV153W24	LEPICI HMOTA TEROSTAT	3506919090	90	10	0,00183907	580,6000	1,06776211	0,960985896	0,106776211
AMV160500	ROHBAUABDICHTUNG	3506919090	90	10	0,00524841	40,0000	0,20993653	0,18894288	0,020993653
AMV190M00	1K-PUR-KLEBER FUER	3506990000	90	10	0,00158443	230,0000	0,36441813	0,32797632	0,036441813
AMV181750	PRIMER	3814000000	50	10	0,00882752	7,0000	0,06179264	0,03089632	0,006179264
N052164A0	Naplň do ostrikovacu	3820000000	35	10	0,00117417	151,0000	0,17730017	0,062055061	0,017730017
N052774G0	PRISADA CHLAD.KAP.	3820000000	35	10	0,00094783	1450,0000	1,37434867	0,481022033	0,137434867
AMV167N60PO	Betamate XB5103-3 220kg	3907300090	45	6,5	0,00563745	316,0000	1,78143315	0,801644916	0,115793155

AMV167W10	Betamate 1040 200L	3907300090	45	6,5	0,00761091	36,0000	0,27399264	0,123296688	0,017809522
AMV167W60	LEPIDLO VYSOKOPEVNOSTNÍ	3907300090	45	6,5	0,01237126	91,0000	1,12578466	0,506603097	0,073176003
AMV167W6003	Betamate 1496F	3907300090	45	6,5	0,01290176	88,2600	1,13870934	0,512419202	0,074016107
5J0955447	VEDENI VODY K OSTR	3917320000	45	6,5	0,41732667	1,0000	0,41732667	0,187797	0,027126233
5J6807905A	FOLIE OCHRANNA PROTI KAMENI	3919109900	45	6,5	0,44562	1,0000	0,44562	0,200529	0,0289653
5J6807906A	FOLIE OCHRANNA PROTI KAMENI	3919109900	45	6,5	0,44562	1,0000	0,44562	0,200529	0,0289653
1Z0853405H	PASKA š. 50 mm	3919909000	45	6,5	0,00028293	80,0000	0,02263467	0,0101856	0,001471253
1Z0853405K	FOLIE OCHRANNA	3919909000	45	6,5	2,7162E-05	340,0000	0,00923494	0,004155725	0,000600271
5J0853405B	FOLIE OCHRANNA	3919909000	45	6,5	0,00091246	1700,0000	1,551182	0,6980319	0,10082683
5J6853439K9B9	FOLIE DEKORACNI	3919909000	45	6,5	0,68611333	1,0000	0,68611333	0,308751	0,044597367
5J6853440K9B9	FOLIE DEKORACNI	3919909000	45	6,5	0,68611333	1,0000	0,68611333	0,308751	0,044597367
1Z0827471	FOLIE	3919909000	45	6,5	0,0102	2,0000	0,0204	0,00918	0,001326
5J0839597	TESNENI	3919909000	45	6,5	0,03784233	2,0000	0,07568467	0,0340581	0,004919503
5J0853405E	FOLIE OCHRANNA	3919909000	45	6,5	0,00099027	2100,0000	2,07956	0,935802	0,1351714
5J0853405G	FOLIE OCHRANNA	3919909000	45	6,5	0,00006366	550,0000	0,035013	0,01575585	0,002275845
5J0853405H	FOLIE OCHRANNA	3919909000	45	6,5	4,5694E-05	300,0000	0,01370812	0,006168654	0,000891028
5J0853405K	FOLIE OCHRANNA	3919909000	45	6,5	3,9116E-05	600,0000	0,02346932	0,010561194	0,001525506
5J0857998	PASKA LEPICI	3919909000	45	6,5	0,01959313	1,0000	0,01959313	0,00881691	0,001273554
5J6853439L9B9	FOLIE DEKORACNI	3919909000	45	6,5	0,65782	1,0000	0,65782	0,296019	0,0427583
5J6853440L9B9	FOLIE DEKORACNI	3919909000	45	6,5	0,65782	1,0000	0,65782	0,296019	0,0427583
5J7863875	TLUMENI TUNELU	3919909000	45	6,5	0,57294	1,0000	0,57294	0,257823	0,0372411
6U0000290	FOLIE KRYCI UPLNA	3919909000	45	6,5	0,09195333	1,0000	0,09195333	0,041379	0,005976967
6Y0000290A	FOLIE OCHRANNA	3919909000	45	6,5	0,04951333	1,0000	0,04951333	0,022281	0,003218367
191827471	FOLIE POLYURETAN.	3921139000	45	6,5	0,01493333	6,0000	0,0896	0,04032	0,005824
8D0837804	PASEK UPINACI	3921909090	45	6,5	0,00940753	1,0000	0,00940753	0,00423339	0,00061149
321971898A	PRICHYTKA	3926901000	35	10	0,02673333	0,0000	0	0	0
3B0837732	PRICHYTKA	3926901000	35	10	0,01106667	2,0000	0,02213333	0,007746667	0,002213333
5J6010793M	STITEK-TLAKU PNEU	3926901000	35	10	0,16268667	1,0000	0,16268667	0,056940333	0,016268667

5J68535159B9	LISTA BOCNI OCHRAN	3926901000	35	10	0,82050667	0,0000	0	0	0
5J68535169B9	LISTA BOCNI OCHRAN	3926901000	35	10	0,82050667	0,0000	0	0	0
5J6868280	PRICHYTKA UPEVNVCI	3926901000	35	10	0,04951333	2,0000	0,09902667	0,034659333	0,009902667
6N085752047H	KLIKA OVLADACI	3926901000	35	10	0,43147333	2,0000	0,86294667	0,302031333	0,086294667
N91141501	NYT ROZPERNY	3926901000	35	10	0,01796627	4,0000	0,07186507	0,025152773	0,007186507
036133335A	KRYTKA UZAVIRACI	3926909090	35	10	0,01846667	0,0000	0	0	0
191867775A01C	KNOFLIK	3926909090	35	10	0,01566667	0,0000	0	0	0
1H0877294	ZASLEPK PR.18	3926909090	35	10	0,01813333	3,0000	0,0544	0,01904	0,00544
1J0827713	ZATKA BILA	3926909090	35	10	0,00213333	4,0000	0,00853333	0,002986667	0,000853333
1J0863119	PLASTOVA PRICHYTKA	3926909090	35	10	0,01446667	3,0000	0,0434	0,01519	0,00434
1J0971830N	DRZAK ZASTRCKY	3926909090	35	10	0,08666667	1,0000	0,08666667	0,030333333	0,008666667
1K0899183	ZATKA	3926909090	35	10	0,0218	2,0000	0,0436	0,01526	0,00436
1K0899185	ZATKA	3926909090	35	10	0,0286	19,0000	0,5434	0,19019	0,05434
1Y0837111	KRYTKA	3926909090	35	10	0,024	4,0000	0,096	0,0336	0,0096
1Z0016951D	SACEK FOLIOVY	3926909090	35	10	0,48666667	1,0000	0,48666667	0,170333333	0,048666667
1Z0857563AY20	KRYTKA	3926909090	35	10	0,0372	2,0000	0,0744	0,02604	0,00744
3B08371119B9	KRYTKA	3926909090	35	10	0,01046667	4,0000	0,04186667	0,014653333	0,004186667
3D0971830J	DRZAK ZASTRCKY	3926909090	35	10	0,0303446	0,0000	0	0	0
4A585390901C	MATICE PRICHYTKY	3926909090	35	10	0,0078514	7,0000	0,0549598	0,01923593	0,00549598
4E0804297	ZATKA	3926909090	35	10	0,02447373	2,0000	0,04894747	0,017131613	0,004894747
535971848B	PRICHYTKA VODICE	3926909090	35	10	0,05658667	1,0000	0,05658667	0,019805333	0,005658667
5J0819055A	PRICHYTKA	3926909090	35	10	0,00459767	17,0000	0,07816033	0,027356117	0,007816033
5J08645219B9	KRYTKA	3926909090	35	10	0,025464	2,0000	0,050928	0,0178248	0,0050928
5J2857987B47H	KRYTKA	3926909090	35	10	0,4244	1,0000	0,4244	0,14854	0,04244
5N08371119B9	KRYTKA	3926909090	35	10	0,02829333	2,0000	0,05658667	0,019805333	0,005658667
5N0837211D9B9	PODLOZKA	3926909090	35	10	0,05658667	4,0000	0,22634667	0,079221333	0,022634667
6K0813583	ZATKA	3926909090	35	10	0,01301493	4,0000	0,05205973	0,018220907	0,005205973
6R0820055A	PRICHYTKA	3926909090	35	10	0,20512667	1,0000	0,20512667	0,071794333	0,020512667
6R0971901	KRYTKA OCHRANNA	3926909090	35	10	0,02122	1,0000	0,02122	0,007427	0,002122
6U0867299Y20	PRICHYTKA PP 102	3926909090	35	10	0,0218566	2,0000	0,0437132	0,01529962	0,00437132
6U0971850A	PASKA VAZACI	3926909090	35	10	0,0048806	3,0000	0,0146418	0,00512463	0,00146418

6Y0837798	ZATKA	3926909090	35	10	0,00947827	6,0000	0,0568696	0,01990436	0,00568696
6Y0971901	KRYTKA OCHRANNA	3926909090	35	10	0,03748867	0,0000	0	0	0
8A0971850	SPOJKA VODICE	3926909090	35	10	0,00714407	4,0000	0,02857627	0,010001693	0,002857627
N10124501	KRYTKA průměr 20	3926909090	35	10	0,0097612	14,0000	0,1366568	0,04782988	0,01366568
N10226701	ZASLEPKA	3926909090	35	10	0,0133686	6,0000	0,0802116	0,02807406	0,00802116
N10246001	ZATKA	3926909090	35	10	0,02383713	11,0000	0,26220847	0,091772963	0,026220847
N10461301	SPOJKA VODICE	3926909090	35	10	0,02511033	0,0000	0	0	0
N9009360101C	TLACITKO	3926909090	35	10	0,01471253	2,0000	0,02942507	0,010298773	0,002942507
N9086180101C	TLACITKO	3926909090	35	10	0,0182492	2,0000	0,0364984	0,01277444	0,00364984
N91055001	VIKO UPLNE	3926909090	35	10	0,0140052	8,0000	0,1120416	0,03921456	0,01120416
WHT005269	PASKA KABELOVA	3926909090	35	10	0,04109607	1,0000	0,04109607	0,014383623	0,004109607
03P103493A	HADICE ODVZDUSNENI	4009310000	40	10,5	1,11333333	1,0000	1,11333333	0,445333333	0,1169
3C2721453	HADICE PRIDAVNA	4009310000	40	10,5	0,26171333	1,0000	0,26171333	0,104685333	0,0274799
5N0971461	PANEL TEP.IZOLACE	4009310000	40	10,5	0,43854667	1,0000	0,43854667	0,175418667	0,0460474
6R0121051Q	HADICE CHLAZENI	4009310000	40	10,5	4,85230667	1,0000	4,85230667	1,940922667	0,5094922
6R0121070M	TRUBKA CHLAZENI	4009310000	40	10,5	1,93809333	1,0000	1,93809333	0,775237333	0,2034998
6R0121101K	HADICE CHLAZENI	4009310000	40	10,5	0,59416	1,0000	0,59416	0,237664	0,0623868
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	..	...	...	...	...	...	...	...
SUMA						12157,56	1935,0639	1541,8428	182,1217

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha C Ruský kusovník

Tabulka C: Ruský kusovník

Číslo dílu	Název dílu	Ruský kód pro průmysl. montáž	Ruská sazba pro prům. montáž	Ruský kód pro ostatní	Ruská sazba pro ostatní	Cena za kus	Počet kusů	Cena	Clo průmyslová montáž	Clo ostatní
N10170302	SROUB S PLOCHOU HLAVOU	7318159009	15	7318159009	15	0,03069827	1,0000	0,030698267	0,00460474	0,00460474
N05215500	KAPALINA CHLADICI	2903399000	5	2903399000	5	0,00303446	500,0000	1,51723	0,0758615	0,0758615
AKL450F15	LEPIDLO BUTYLOVÉ	3214101000	5	3214101000	5	0,00164809	155,0000	0,255453433	0,012772672	0,012772672
AMV153K0308	Těsnící lep. Betaguard	3214101000	5	3214101000	5	0,00258177	88,8000	0,22926088	0,011463044	0,011463044
AMV169430S1	LEPIDLO SIKAFLEX	3214101000	5	3214101000	5	0,00143589	288,0000	0,41353536	0,020676768	0,020676768
AKL45000405	BUTYLDICHTUNG SBAN	3402909000	15	3402909000	15	0,03423493	4,0000	0,136939733	0,02054096	0,02054096
N05274500	TUHE MAZIVO	3403199100	5	3403199900	5	0,00578599	1,0000	0,005785987	0,000289299	0,000289299
N05275200	PASTA MAZACI, TUHA	3403199100	5	3403199900	5	0,02997679	1,0000	0,029976787	0,001498839	0,001498839
N05214200	TUK MAZACI	3403999000	5	3403999000	5	0,0064721	1,0000	0,0064721	0,000323605	0,000323605
N052142A0	TUK MAZACI	3403999000	5	3403999000	5	0,00573647	1,0000	0,005736473	0,000286824	0,000286824

AKR322000	ROSTVERHUETUN GSMIT	3403999000	5	3403999000	5	0,00297787	2,0000	0,005955747	0,000297787	0,000297787
N05211200	TEPELNA PASTA PRO SROUB	3403999000	5	3403999000	5	0,01165685	0,0000	0	0	0
AMV167S31	EPOXIDKLEBSTOF F MI	3506100000	5	3506100000	5	0,00874971	32,0000	0,279990827	0,013999541	0,013999541
AKD465F01	Betaguard KP 53	3506910000	5	3506910000	5	0,00360033	29,0000	0,104409473	0,005220474	0,005220474
AMV153W24	LEPICI HMOTA TEROSTAT 3216	3506910000	5	3506910000	5	0,00183907	580,6000	1,067762107	0,053388105	0,053388105
AMV160500	ROHBAUABDICHT UNG	3506910000	5	3506910000	5	0,00524841	40,0000	0,209936533	0,010496827	0,010496827
AMV190M00	1K-PUR-KLEBER	3506990000	5	3506990000	5	0,00158443	230,0000	0,364418133	0,018220907	0,018220907
AMV181750	PRIMER	3814009000	5	3814009000	5	0,00882752	7,0000	0,06179264	0,003089632	0,003089632
N052164A0	Napln do ostrikovacu	3820000000	5	3820000000	5	0,00117417	151,0000	0,177300173	0,008865009	0,008865009
N052774G0	PRISADA CHLAD.KAP.	3820000000	5	3820000000	5	0,00094783	1450,0000	1,374348667	0,068717433	0,068717433
AMV167N60PO	Betamate XB5103-3 220kg	3907300000	10	3907300000	10	0,00563745	316,0000	1,781433147	0,178143315	0,178143315
AMV167W10	Betamate 1040 200L	3907300000	10	3907300000	10	0,00761091	36,0000	0,27399264	0,027399264	0,027399264
AMV167W60	LEPIDLO VYSOKOPEVNOST NÍ	3907300000	10	3907300000	10	0,01237126	91,0000	1,12578466	0,112578466	0,112578466
AMV167W6003	Betamate 1496F	3907300000	10	3907300000	10	0,01290176	88,2600	1,138709338	0,113870934	0,113870934
5J0955447	VEDENI VODY	3917329901	0	3917329909	10	0,41732667	1,0000	0,417326667	0	0,041732667
5J6807905A	FOLIE OCHRANNA PROTI KAMENI	3919109000	10	3919109000	10	0,44562	1,0000	0,44562	0,044562	0,044562
5J6807906A	FOLIE OCHRANNA PROTI KAMENI	3919109000	10	3919109000	10	0,44562	1,0000	0,44562	0,044562	0,044562
1Z0853405H	PASKA š. 50 mm	3919901000	10	3919901000	10	0,00028293	80,0000	0,022634667	0,002263467	0,002263467
1Z0853405K	FOLIE OCHRANNA	3919901000	10	3919901000	10	2,7162E-05	340,0000	0,009234944	0,000923494	0,000923494
5J0853405B	FOLIE OCHRANNA	3919901000	10	3919901000	10	0,00091246	1700,0000	1,551182	0,1551182	0,1551182
5J6853439K9B9	FOLIE DEKORACNI	3919901000	10	3919901000	10	0,68611333	1,0000	0,686113333	0,068611333	0,068611333

5J6853440K9B9	FOLIE DEKORACNI	3919901000	10	3919901000	10	0,68611333	1,0000	0,686113333	0,068611333	0,068611333
1Z0827471	FOLIE	3919901000	10	3919901000	10	0,0102	2,0000	0,0204	0,00204	0,00204
5J0839597	TESNENI	3919901000	10	3919901000	10	0,03784233	2,0000	0,075684667	0,007568467	0,007568467
5J0853405E	FOLIE OCHRANNA	3919901000	10	3919901000	10	0,00099027	2100,0000	2,07956	0,207956	0,207956
5J0853405G	FOLIE OCHRANNA	3919901000	10	3919901000	10	0,00006366	550,0000	0,035013	0,0035013	0,0035013
5J0853405H	FOLIE OCHRANNA	3919901000	10	3919901000	10	4,5694E-05	300,0000	0,01370812	0,001370812	0,001370812
5J0853405K	FOLIE OCHRANNA	3919901000	10	3919901000	10	3,9116E-05	600,0000	0,02346932	0,002346932	0,002346932
5J0857998	PASKA LEPICI	3919901000	10	3919901000	10	0,01959313	1,0000	0,019593133	0,001959313	0,001959313
5J6853439L9B9	FOLIE DEKORACNI	3919901000	10	3919901000	10	0,65782	1,0000	0,65782	0,065782	0,065782
5J6853440L9B9	FOLIE DEKORACNI	3919901000	10	3919901000	10	0,65782	1,0000	0,65782	0,065782	0,065782
5J7863875	TLUMENI TUNELU	3919901000	10	3919901000	10	0,57294	1,0000	0,57294	0,057294	0,057294
6U0000290	FOLIE KRYCI UPLNA	3919901000	10	3919901000	10	0,09195333	1,0000	0,091953333	0,009195333	0,009195333
6Y0000290A	FOLIE OCHRANNA	3919901000	10	3919901000	10	0,04951333	1,0000	0,049513333	0,004951333	0,004951333
191827471	FOLIE POLYURETAN.	3921139001	10	3921139001	10	0,01493333	6,0000	0,0896	0,00896	0,00896
8D0837804	PASEK UPINACI	3921909000	10	3921909000	10	0,00940753	1,0000	0,009407533	0,000940753	0,000940753
321971898A	PRICHYTKA	3926300001	0	3926300009	0	0,02673333	0,0000	0	0	0
3B0837732	PRICHYTKA	3926300001	0	3926300009	0	0,01106667	2,0000	0,022133333	0	0
5J6010793M	STITEK-TLAKU PNEU	3926300001	0	3926300009	0	0,16268667	1,0000	0,162686667	0	0
5J68535159B9	LISTA BOCNI OCHRA	3926300001	0	3926300009	0	0,82050667	0,0000	0	0	0
5J68535169B9	LISTA BOCNI OCHRA	3926300001	0	3926300009	0	0,82050667	0,0000	0	0	0
5J6868280	PRICHYTKA UPEVNVCI	3926300001	0	3926300009	0	0,04951333	2,0000	0,099026667	0	0
6N085752047H	KLIKA OVLADACI	3926300001	0	3926300009	0	0,43147333	2,0000	0,862946667	0	0
N91141501	NYT ROZPERNY	3926300001	0	3926300009	0	0,01796627	4,0000	0,071865067	0	0
036133335A	KRYTKA UZAVIRACI	3926909803	10	3926909808	20	0,01846667	0,0000	0	0	0

191867775A01C	KNOFLIK	3926909803	10	3926909808	20	0,01566667	0,0000	0	0	0
1H0877294	ZASLEPK PR.18	3926909803	10	3926909808	20	0,01813333	3,0000	0,0544	0,00544	0,01088
1J0827713	ZATKA BILA	3926909803	10	3926909808	20	0,00213333	4,0000	0,008533333	0,000853333	0,001706667
1J0863119	PLASTOVA PRICHYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,01446667	3,0000	0,0434	0,00434	0,00868
1J0971830N	DRZAK ZASTRCKY	3926909803	10	3926909808	20	0,08666667	1,0000	0,086666667	0,008666667	0,017333333
1K0899183	ZATKA	3926909803	10	3926909808	20	0,0218	2,0000	0,0436	0,00436	0,00872
1K0899185	ZATKA	3926909803	10	3926909808	20	0,0286	19,0000	0,5434	0,05434	0,10868
1Y0837111	KRYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,024	4,0000	0,096	0,0096	0,0192
1Z0016951D	SACEK FOLIOVY	3926909803	10	3926909808	20	0,48666667	1,0000	0,486666667	0,048666667	0,097333333
1Z0857563AY20	KRYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,0372	2,0000	0,0744	0,00744	0,01488
3B08371119B9	KRYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,01046667	4,0000	0,041866667	0,004186667	0,008373333
3D0971830J	DRZAK ZASTRCKY	3926909803	10	3926909808	20	0,0303446	0,0000	0	0	0
4A585390901C	MATICE PRICHYTKY	3926909803	10	3926909808	20	0,0078514	7,0000	0,0549598	0,00549598	0,01099196
4E0804297	ZATKA	3926909803	10	3926909808	20	0,02447373	2,0000	0,048947467	0,004894747	0,009789493
535971848B	PRICHYTKA VODICE	3926909803	10	3926909808	20	0,05658667	1,0000	0,056586667	0,005658667	0,011317333
5J0819055A	PRICHYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,00459767	17,0000	0,078160333	0,007816033	0,015632067
5J08645219B9	KRYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,025464	2,0000	0,050928	0,0050928	0,0101856
5J2857987B47H	KRYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,4244	1,0000	0,4244	0,04244	0,08488
5N08371119B9	KRYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,02829333	2,0000	0,056586667	0,005658667	0,011317333
5N0837211D9B9	PODLOZKA	3926909803	10	3926909808	20	0,05658667	4,0000	0,226346667	0,022634667	0,045269333
6K0813583	ZATKA	3926909803	10	3926909808	20	0,01301493	4,0000	0,052059733	0,005205973	0,010411947
6R0820055A	PRICHYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,20512667	1,0000	0,205126667	0,020512667	0,041025333
6R0971901	KRYTKA OCHRANNA	3926909803	10	3926909808	20	0,02122	1,0000	0,02122	0,002122	0,004244
6U0867299Y20	PRICHYTKA PP 102	3926909803	10	3926909808	20	0,0218566	2,0000	0,0437132	0,00437132	0,00874264
6U0971850A	PASKA VAZACI	3926909803	10	3926909808	20	0,0048806	3,0000	0,0146418	0,00146418	0,00292836
6Y0837798	ZATKA	3926909803	10	3926909808	20	0,00947827	6,0000	0,0568696	0,00568696	0,01137392
6Y0971901	KRYTKA	3926909803	10	3926909808	20	0,03748867	0,0000	0	0	0

	OCHRANNA									
8A0971850	SPOJKA VODICE	3926909803	10	3926909808	20	0,00714407	4,0000	0,028576267	0,002857627	0,005715253
N10124501	KRYTKA průměr 20	3926909803	10	3926909808	20	0,0097612	14,0000	0,1366568	0,01366568	0,02733136
N10226701	ZASLEPKA PR.20	3926909803	10	3926909808	20	0,0133686	6,0000	0,0802116	0,00802116	0,01604232
N10246001	ZATKA	3926909803	10	3926909808	20	0,02383713	11,0000	0,262208467	0,026220847	0,052441693
N10461301	SPOJKA VODICE	3926909803	10	3926909808	20	0,02511033	0,0000	0	0	0
N9009360101C	TLACITKO	3926909803	10	3926909808	20	0,01471253	2,0000	0,029425067	0,002942507	0,005885013
N9086180101C	TLACITKO	3926909803	10	3926909808	20	0,0182492	2,0000	0,0364984	0,00364984	0,00729968
N91055001	VIKO UPLNE	3926909803	10	3926909808	20	0,0140052	8,0000	0,1120416	0,01120416	0,02240832
WHT005269	PASKA KABELOVA	3926909803	10	3926909808	20	0,04109607	1,0000	0,041096067	0,004109607	0,008219213
03P103493A	HADICE ODVZDUSNENI	4009310000	5	4009310000	5	1,11333333	1,0000	1,113333333	0,055666667	0,055666667
3C2721453	HADICE PRIDAVNA	4009310000	5	4009310000	5	0,26171333	1,0000	0,261713333	0,013085667	0,013085667
5N0971461	PANEL TEP.IZOLACE	4009310000	5	4009310000	5	0,43854667	1,0000	0,438546667	0,021927333	0,021927333
6R0121051Q	HADICE CHLAZENI	4009310000	5	4009310000	5	4,85230667	1,0000	4,852306667	0,242615333	0,242615333
6R0121070M	TRUBKA CHLAZENI	4009310000	5	4009310000	5	1,93809333	1,0000	1,938093333	0,096904667	0,096904667
6R0121101K	HADICE CHLAZENI	4009310000	5	4009310000	5	0,59416	1,0000	0,59416	0,029708	0,029708
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	..	...	...	...	...	...	...	...	...
SUMA							12157,56	1935,0639	23,5340	140,1983

Zdroj: vlastní zpracování