

Jaroslav Krutilek, Česká leasingová a finanční asociace

# Ted' se ukáže

Skomírající odbyt automobilů mohou mezi jinými nastartovat také různé formy financování. Ovšem i tento sektor se (dočasně) mění.



Jaroslav Krutilek předpokládá leasingu velkou budoucnost i díky vhodnosti jeho služeb při financování nových trendů v mobilitě

Registrace osobních aut v ČR poklesly od ledna do srpna meziročně o čtvrtinu. Viník je jasný: koronavirus, respektive dopady pandemických opatření. Současný stav nevyhovuje ani firmám zaměřeným na financování. Povídali jsme si o tom s Jaroslavem Krutilkem, generálním tajemníkem České leasingové a finanční asociace.

## Jak prožila leasingová scéna období nejdůležitějších pandemických omezení?

Leasingový trh utrpěl ztráty stejně jako většina odvětví. Pokud jde o nové osobní automobily, poskytl členská společnost ČLFA v letošním prvním pololetí firemním a privátním zákazníkům prostřednictvím leasingu a úvěrů 13 miliard korun, meziročně o 22 % méně. V počtu financovaných aut činí propad skoro 28 procent. Mnozí zákazníci našich členských firem také využili moratorium na splácení půjček. Dlužníci z řad fyzických i právnických osob mohli podle své volby přerušit splácení na tři nebo šest měsíců. Splátky byly odloženy poté, co dlužník oznámil svůj záměr věřiteli a prohlásil, že k tomuto kroku přistupuje z důvodů negativního ekonomického dopadu pandemie. Ty přitom nemusel nijak prokazovat. Odklady či úpravy splátek však poskytovatelé nabízeli postiženým klientům ještě před vyhlášením moratoria. Jiná je situace v operativním leasingu, který moratoriu nepodléhá. Ten byl přitom zasažen velmi citelně, protože je z podstatné části využíván firmami. Nemalá část klientů zde proto požádala o úpravu kontraktu.

## Změni covid-19 chování a nabídku leasingových firem: třeba posuzování bonity atd.?

Určitě přijde větší příklon k on-line službám. Už přihlašování do zmíněného moratoria probíhalo převážně po internetu, většina procesů byla zautomatizována. Posuzování bonity bylo velice pečlivé i před koronakrizí, v tomto ohledu asi zásadnější zpřísnění přinést nemůže.

## Červnový odbyt aut se vrátil skoro na úroveň loňska. Čím to bylo?

Červnová čísla bychom neměli přeceňovat. Výrazně se do nich promítlo, že automobily na jaře téměř dva měsíce

nevyráběly, dealerství byla zavřená nebo fungovala omezeně. Po uvolnění ochranných opatření tedy dorazila poměrně silná vlna pozdržených dodávek, někteří zákazníci využili často výrazných slev, které lze nyní u jednotlivých prodejců vyjednat. Už v červenci ale došlo k opětovnému zhoršení. Jak si trh stojí, podle nás poznáme až v letošním třetím čtvrtletí.

## Očekáváte krachy leasingových společností, případně fúze?

Krachy neočekáváme. Nelze ale vyloučit, že někteří menší hráči současnou situaci vyhodnotí tak, že pro ně bude výhodné nabídnout své portfolio k odkupu. Pro velké, často nadnárodní společnosti to může být příležitost k posílení.

## Jak to vůbec probíhá z hlediska klienta, když leasingovka skončí?

V případě ukončení činnosti by její zákazníci se všemi závazky převzala jiná společnost. Klientům přitom nehrozí žádná rizika, šlo by o rutinní proces, který by probíhal stejně jako při fúzi v kterémkoli jiném odvětví.

## Do jaké míry pracují leasingové společnosti s predikcemi typu riziko nové pandemie atd.?

Tím se zabývají všechny podnikatelské subjekty. Současná situace je bezprecedentní, takže pro analytiky je velmi obtížné vynášet konkrétnější soudy o dalším vývoji. Všichni s napětím čekáme na pod-

ČLFA nevidí velké rozdíly mezi tím, jak se vyvíjí oblast financování u nás a ve světě, zejména na západě. Při řešení koronakrizy se používají podobné nástroje jako u nás.

Když se mění poskytovatel leasingu například díky fúzi nebo odkupu portfolia, pro zákazníky se nemění nic - pronajatá vozidla mohou nadále plně využívat.



Už nyní dokážou financující firmy nabídnout zajímavé kalkulace na elektromobily: cena leasingu důvodem menšího zastoupení bateriových aut na silnicích určitě není.



Rada firem odsunula původně plánované objednávky nových vozidel. Místo toho se prodlužovaly stávající pronájmy.



Foto ČLFA a archiv

zim, protože až ten odhalí, jak na tom jsme.

## Obecně se předpokládá masivní zdražování aut...

Nárůst cen je opravdu pravděpodobný, a to navzdory aktuálnímu vývoji, kdy někteří výrobci a zejména dealeři přechodně zlevnili. To však není dlouhodobě udržitelné, výroba je stále dražší, mimo jiné i kvůli požadavkům na povinnou bezpečnostní výbavu aut a jejich nízkoe emisní provoz. Povede to k tomu, že zákazníci budou velmi pečlivě vážit, jestli si dražší vozy mohou dovolit, respektive jestli je vůbec potřebují. Čeká nás zřejmě období redukce firemních flotil, návratu od velkých SUV ke klasickým verzím, většího zájmu o sdílení služebních aut, ale i pružnějšího vykrývání skutečných potřeb na poli mobility.

## Výrazně se zvyšuje odbyt hybridů a elektromobilů. Jsou na to financující společnosti připraveny?

K citelnému navyšování zastoupení těchto vozů ve flotilách tento stav zatím nevede. Také podíl těchto vozů na obchodech leasingových firem je nízký. Poskytovatelé se ovšem připravují, pečlivě analyzují vývoj cen nových, ale i ojetých elektrických vozidel a některé z nich už dnes dokážou nabídnout atraktivní parametry jejich financování i řadu doprovodných služeb v oblasti servisu, dobíjení a podobně.

## U elektromobilů se snadněji určují celkové náklady na vlastnictví. Bude to znamenat zlevnění leasingu na ně?

Ale zase se zatím velice obtížně odhaduje cenový vývoj na sekundárním trhu. Důležitá je třeba morální životnost baterií. Jejich vývoj je velmi dynamický, lze předpokládat, že dnešní elektromobily budou za tři až pět let technicky zastaralé a pro potenciální kupce méně atraktivní. Při predikci zůstatkových cen je tedy na místě opatrnost.

## Hlavně do oblasti městské mobility se tlačí dosud neznámé značky? Co to znamená pro leasingové firmy?

Pro řadu z nich je to šance, jak rozšířit svůj záběr. Je evidentní, že firmy nabízející moderní modely městské mobility mohou být velmi zajímavými zákazníky s velkým potenciálem. Na druhou stranu jde o sféru, jež skýtá i značná rizika. S tím je třeba počítat.

## Rýsuje se nějaké legislativní změny týkající se vašeho sektoru?

V tuto chvíli se nejvíce soustředíme na zmírnění následků koronavirové krize. Uvítali bychom podporu investičních aktivit ze strany státu, která dosud chybí, a to právě v oblasti prodeje vozidel, ale třeba i obměny progresivních technologií. Podle nás by pomohlo dočasné zkrácení doby odpisování i dočasné snížení DPH. Snažíme se o tom přesvědčit příslušné instituce. **Jakub Kolář**