

Vysoká škola logistiky o.p.s

**Konkurenční prostředí v silniční
nákladní dopravě na území České,
Polské a Slovenské republiky**

(Bakalářská práce)



**Vysoká škola
logistiky**
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student

Lukáš Merta

studijní program
obor

LOGISTIKA
Logistika v dopravě

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Konkurenční prostředí v silniční nákladní dopravě na území České, Polské a Slovenské republiky**

Cíl práce:

Analyzovat konkurenční prostředí v silniční nákladní dopravě na území České, Polské a Slovenské republiky a navrhnout opatření k jeho zlepšení.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska silniční nákladní dopravy
2. Analýza konkurenčního prostředí
3. Návrh opatření ke zlepšení konkurenčního prostředí
4. Vyhodnocení navržených opatření

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. Silniční právo. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3.

KYNCL, Jan. Podnikání v silniční dopravě. Praha: Grada Publishing, 2001. Automobily. ISBN 80-7169-743-5.

NOVÁK, Radek a kol. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Michal Turek, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

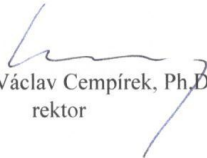
31. 10. 2021

Datum odevzdání bakalářské práce:

6. 5. 2022

Přerov 31. 10. 2021


Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s. Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely. Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově dne 29.4. 2022

.....

Podpis

Poděkování

Chtěl bych zde poděkovat především své rodině, která mi při psaní mé práce poskytla vhodné prostředí. Za podporu také děkuji svému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Michalu Turkovi, Ph.D., za profesionální přístup, doporučení a návrhy při vedení této práce.

Anotace

Předmětem mé bakalářské práce je srovnat konkurenční prostředí v silniční nákladní dopravě v České, Polské a Slovenské republice a navrhnout opatření, která by měla vést ke zlepšení a zklidnění celé situace na trhu v tomto oboru. V dnešní době je velmi těžké začít podnikat právě v dopravě, protože požadavky zákazníků jsou stále vyšší, konkurence naopak tlačí cenu stále níž, aby se zákazníkovi co nevíce zalíbila a aby si ji vybral pro realizaci své přepravy.

Klíčová slova

Diety, konkurence, mýtné, nákladní doprava, pohonné hmoty.

Annotation

The subject of my thesis is to compare the competitive environment in the road freight transportation in the Czech, Polish and Slovak Republics and propose measures which should lead to improvement and calming of the overall market situation in this field. Nowadays, it is very difficult to start a business especially in transportation, since the requirements of customers are ever higher, on the other hand the competition pushes the price ever lower so the customer likes it as much as possible and he chooses it for the realization of his transportation.

Keywords

Diets, competition, toll, haulage, fuel.

Obsah

Úvod.....	10
1 Teoretická východiska silniční nákladní dopravy	12
1.1 Pozemní komunikace	12
1.2 Historie a vývoj komunikací	12
1.3 Silniční zákon.....	16
2 Druhy pozemních komunikací.....	18
2.1 Dálnice	18
2.2 Silnice.....	19
2.3 Místní komunikace.....	20
2.4 Účelová komunikace	21
3 Analýza konkurenčního prostředí	22
3.1 Poplatky na pozemních komunikacích.....	22
3.2 Mýto v České republice	23
3.3 Mýtné na Slovensku.....	26
3.4 Mýtné v Polsku	27
4 SWOT analýza mýtného systému.....	29
5 Počty nákladních vozidel na území České, Polské, Slovenské republiky	30
5.1 Vyhodnocení počtu nákladních vozidel v ČR.....	31
6 Eurolicence	33
7 Finanční způsobilost dopravce.....	34
8 Diety.....	35
8.1 Diety v ČR.....	35
8.2 Diety na Slovensku	35
8.3 Diety v Polsku.....	36
9 Zákazy jízd kamionů.....	37

9.1	Zákazy jízd kamionů v České republice	37
9.2	Zákazy jízd kamionů na Slovensku.....	38
9.3	Zákazy jízdy kamionů v Polsku	38
9.4	Srovnání problematiky zákazů jízd kamionů na území České, Polské, Slovenské republiky.....	38
10	Srovnání cen PHM v jednotlivých zemích	40
10.1	Vyhodnocení cen PHM v jednotlivých zemích	41
10.1.1	Porovnání roku 2021	41
10.1.2	Porovnání měsíce ledna roku 2022.....	41
11	Čerpací stanice pohonných hmot na území České, Polské a Slovenské republiky	42
11.1	Čerpací stanice na území České republiky.....	43
11.2	Největší provozovatelé čerpacích stanic na území České republiky:	44
11.3	Čerpací stanice na území Polské republiky.....	44
11.4	Čerpací stanice na území Slovenské republiky	44
12	Odstavné plochy pro nákladní automobily	46
12.1	Nejmodernější odpočívadlo v Evropě.....	46
12.2	Odpočívadla Milenov a Polom.....	48
12.3	Celkové srovnání odstavných ploch na území České, Polské, Slovenské republiky	50
13	Srovnání cen mýta mezi státy v praxi	53
13.1	Trasa na území České republiky	54
13.2	Trasa na území Polské republiky	55
13.3	Trasa na území Slovenské republiky.....	56
13.4	Trasa na území České republiky	57
13.5	Trasa na území Polské republiky	58
13.6	Trasa na území Slovenské republiky.....	59
14	Návrh opatření ke zlepšení konkurenčního prostředí	60
14.1	Aktuální situace kolem ceny pohonných hmot	60

14.2	Návrh společné ceny mýta pro státy EU	61
14.3	Návrh jednotných dob zákazů jízd v jednotlivých zemích EU	62
14.4	Návrh na větší využívání kombinované dopravy zejména na území České republiky	62
14.5	Návrh na rozšíření odstavných ploch	64
15	Vyhodnocení navržených opatření	65
	Závěr	67
	SEZNAM ZDROJŮ	69
	SEZNAM GRAFICKÝCH OBJEKTŮ	73

Úvod

Na začátek své práce bych chtěl poznamenat, že jsem si toto téma, které se týká dopravy, zvolil z důvodu zájmu o toto odvětví a také zde chci využít znalosti z oboru, které jsem načerpal v době studia na Střední škole logistiky a chemie v Olomouci a tyto znalosti poté rozšířil zde na Vysoké škole logistiky o.p.s. v Přerově. Ve své práci se budu věnovat např: samotné historii silniční dopravy, mýtným systémům v jednotlivých zemích, zákonům o pozemních komunikacích, popíšu také jednotlivé druhy pozemních komunikací dle jejich tříd a důležitosti, zaměřím se na srovnání cen pohonných hmot, které významně ovlivňují cenu dopravy. Pokusím se rozebrat problematiku konkurence v nákladní silniční dopravě v zemích České, Polské a Slovenské republiky a popíšu ukazatele, které mají vliv na finální cenu za přepravu.

Dále také naznačím pojem eurolicence, který je důležitým prvkem na mezinárodním dopravním trhu. Provedu SWOT analýzu mýtného systému, která nám ukáže jeho výhody i nevýhody a jeho nastavení.

Silniční doprava je v dnešní době značně přetížená a s tím také souvisí i počet firem, jejichž hlavním zájmem se stává nákladní doprava a přesun nákladu z bodu A do bodu B za úplatu. Z tohoto důvodu je trh přehlcen a firmy mezi sebou tvrdě bojují o jednotlivé zakázky, a to jak už zvyšováním mezd řidičům, tak také nízkými cenami za přepravu. Tyto ceny se však nedají v současné době udržovat dlouho, protože mzdy řidičů, ceny pohonných hmot a v posledních dnech i cena AD Blue letí strmě vzhůru. Všechny podniky musí ceny za přepravu zvyšovat a konkurenční rozdíl se tak začíná pomalu vytrácet. Ve své práci budu konkrétně řešit výkyvy cen pohonných hmot na našem území i na území Slovenské a Polské republiky.

Dalším tématem, které souvisí s pohonnými hmotami, jsou čerpací stanice, které jsou nutné k zajištění dopravy nejen na našem území, ale i na území dalších evropských států. Naše republika se považuje za velmoc v počtu čerpacích stanic na území Evropy, tento fakt dokážu ve své práci přehledně zdůvodnit a také zde naznačím jednotlivé provozovatele čerpacích stanic. Dalším problémem, který se vyskytuje hlavně na území naší republiky, je nedostatečný počet odpočívadel a jejich špatná kvalita. Svým vzhladem nelákají řidiče ke krátkému odpočinku na tomto místě, který je mnohdy klíčovým faktorem bezpečnosti na světových pozemních komunikacích. Ve své práci na

konkrétním příkladu dokážu, že i v České republice začíná postupné budování kvalitní a moderní sítě odpočívadel. Ředitelství silnic a dálnic usilovně pracuje na zvelebování tzv. odstavných ploch pro nákladní a osobní automobily. Na tyto činnosti také vynakládají nemalé finanční prostředky ze státního rozpočtu. Dalším bodem....

1 Teoretická východiska silniční nákladní dopravy

1.1 Pozemní komunikace

„Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly, taktéž chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“[1]

Může mít charakter stavby (prakticky vždy u dálnic a silnic, ve většině případů u místních komunikací), která je podle současné české právní úpravy samostatnou nemovitou věcí nezapisovanou do katastru nemovitostí, nebo se může jednat o pozemek či jeho část (typické u účelových komunikací).

1.2 Historie a vývoj komunikací

Místní i dálkové cesty vznikaly přirozeně všude, kam pronikla civilizace. Stezky byly původně jen ušlapané nebo uježděné cesty, upravené pouze v nezbytných místech. Vodní toky byly překonávány mělkými brody nebo přívozy.

Zhruba v době zániku otrokářství a postupné kolonizace území koncem 12. století vzrůstal obchod a stezky se postupně živelně měnily v cesty, situování bylo stabilnější a mnohde byly zpevňovány pískem nebo oblázkovým šterkem. První organizovaná doprava byla v Římě CurcusPublicus. Tato síť silnic spojovala Řím s ostatními městy. Silnice byly kamenné, široké až 10 metrů a stavělo je vojsko. VIA APPIA sloužila jako zásobovací cesta pro armádu. Později byla protažena až do přístavu Brindisi.



Obr. 1.1: První cesta VIA APPIA (Zbytky Via Appia v Římě, 2022)

Zdroj : [4]

Podél sítě cest se budovaly přeprahací stanice, které sloužily pro odpočinek, výměnu koní a volů. Vehiculum je první vozidlo, které bylo poháněno koněm. V ostatních zemích Evropy nebyla doprava organizovaná, byla chaotická.

Během 13. století začaly být cesty systematicky budovány. Vrchnost byla oprávněna vybírat mýtné na údržbu, k níž pak byli nuceni robotníci. Kupecké vozy se stávaly častou kořistí lapků. Z bezpečnostních důvodů měla vrchnost povinnost vysekávat lesy kolem cest na vzdálenost „co by dohodil kamenem obepjatým prsty“, ale i tuto povinnost zanedbávala.

Od 14. století za vlády Karla IV. dochází k budování zemské stezky k zesílení hlavních cest a odtud vytvoření názvu silnice. Karel IV. nařídil, aby se začalo o cesty více dbát a stav vozovek se tak zlepšil. Začalo se také s postupnou přestavbou cest, byly rozšířeny tak, aby se na nich vyhnuly dva vozy bez větších problémů. Na cestách byly také budovány příkopy na odvod vody, které zabraňovaly tomu, aby se na vozovce tvořila souvislá vrstva vody. Začalo se se stavbou dřevěných a kamenných mostů, které byly důležitou součástí silnice. Hlavně však byla vozovka na zemských stezkách zesílena, a také zřejmě proto se těmto novým „silným cestám“ začalo zkráceně říkat silnice.

Cesty začaly být systematicky opravovány a na nebezpečných místech střeženy. Při přepravě osob se používaly kočáry či dostavníky, ale zboží bylo přepravováno formanskými vozy.

Za první silnici (silnou cestu) na území Čech je považována cesta z Prahy do Vídně, vybudovaná právě za vlády Karla IV. Tzv. Zlatá stezka spojovala Čechy s Bavorskem a sloužila pro dopravu soli do Čech. Týdně zde projíždělo až 1 200 koní.

V husitském období se stav cest zhoršil a obchod upadl. V husitské ani v pohusitské době se o silnice nikdo příliš nestaral.

V 17. století se stále používaly zemské silnice, vyježděné cesty různé šířky. Podél jejich okrajů vedly hliněné násypy, které pro silnici neměly žádný význam. Jejich úkolem bylo chránit pole v době vydatných dešťů.

Během 18. století dochází k budování císařských silnic. V této době vznikly první předpisy upravující stavbu a údržbu silnic. Roku 1725 byla zřízena separační komise pro řízení silničních prací, garantem výstavby a údržby silnic se stal stát. V roce 1726 byla vydána první technická norma řešící mimo jiné konstrukci vozovky. Roku 1736 byl vydán mýtný patent, který sjednotil systém vybírání mýt. Výnosy z mýt, které byly vybrány, se odváděly do silničního fondu.

Díky tomuto fondu a robotní povinnosti poddaných se stav silnic zlepšil a silniční síť se rozšiřovala. Výstavbu financoval stát za spoluúčasti vrchnosti příslušných panství. Koncem vlády Karla VI. byla uzákoněna povinnost vysazování a údržby silniční zeleně a povinnost zřizovat podél nových silnic na měkkých půdách úzké vedlejší silnice, které se užívaly jen za příznivého počasí.

V roce 1727 schválil císař Karel VI. plán na výstavbu šesti hlavních silnic v Čechách.

Byly to silnice:

- Linecká silnice.
- Žitavská silnice.
- Říšská silnice.
- Lipská silnice.
- Slezská silnice.
- Vídeňská silnice.

Ke konci vlády Karla VI. byly v Rakousku vystavěny první desítky kilometrů umělých cest, kterým se říkalo silnice francouzského typu. Za vzor jim posloužily cesty, které byly budovány ve starém Římě. První silnice měly stanoveny parametry v úředních předpisech. Základním stavebním kamenem byla štetová lože, kterým byly vyhloubené

trasy, a vkládány byly do pyramidy otesané kameny a mezery byly vysypávány šterkem a poté i pískem, nakonec byly tyto vrstvy důkladně zadusány. Podél cest se budovaly nejen odvodňovací příkopy, ale sázely se i stromy. V letním období se silnice zavíraly a tím se šetřily. Během tohoto období se používaly nezpevněné cesty. Panství, přes které silnice vedly, mohly vybírat mýtné. První císařská silnice v českých zemích byla postavena na trase z Prahy do Jihlavy.

Marie Terezie vydala 17. března 1778 tzv. tereziánský patent, který byl prvním uceleným silničním zákonem v Rakousku a českých zemích. Tento patent přikládal velkou váhu údržbě silnic a silniční personál získal velkou pravomoc k jejich ochraně. Zpočátku platil tento patent jen na státních silnicích, ale postupně se přenesl i na zemské a okresní silnice. Reformy Josefa II. v údržbě silnic byly uspěchané, nekoncepční a v neprospěch stavu silniční sítě. Dvorským dekretem z roku 1803 byla normalizována šířka silnic. Císařským patentem z roku 1804 byla stanovena pravidla, jak budou ke stavbě silnic přispívat země, vrchnost a poddaní.

Podle provozovatele byly silnice rozlišeny na říšské, císařské, zemské, okresní, obecní a soukromé. Pro všechny typy byl předepsán podobný příčný profil, lišily se však jednotlivými parametry, jež byly pro obecní silnice pouze doporučené. Šířka koruny byla pro říšské silnice předepsaná na 9,48 m (z toho vozovka 6,32 metru a bankety po 1,58 metru), pro zemské silnice 6,50 metrů (vozovka 4,70 metru a bankety po 0,90 metru), pro okresní 6,00 metrů (vozovka 4,20 metru a bankety po 0,90 metru) a pro obecní 5,00 metrů (vozovka 3,50 metru a bankety po 0,75 metru). Okraje silniční koruny, tzv. bankety, se nazývaly též krajnice či chodníky, zlidovělé označení pangejt postupně přešlo spíše na příkopy.

V 19. století se stavěly silnice šterkové, podložené několika druhy hrubého šterku. Nástup a rozvoj železnice ve druhé polovině 19. století vedl k poklesu významu dálkových silnic a k většímu důrazu na dobudování sítě kvalitních místních, tzv. okresních silnic, zřizovaných a udržovaných tzv. okresní konkurencí, budovaných z daňových výnosů a většinou s příspěvkem zemí.

Moravský zákon č. 38 z roku 1877 dělil nestátní silnice na zemské, okresní I., II. třídy a obecní. O stavbách a údržbě okresních silnic rozhodovaly silniční výbory v působnosti soudních okresů. Silniční výbory byly řízeny zemskými výbory.

Roku 1927 byl v Československu zřízen při Ministerstvu veřejných prací Státní silniční fond. Ten sloužil k získání a rozdělování finančních prostředků pro zlepšování silniční sítě. Tento zákon umožňoval vyvlastnění pozemku pro výstavbu silnice, a to výlučně k účelům obrany státu a vždy za náhradu za obecnou cenu.

Zákony o pozemních komunikacích

Dle zákona 147/1949 Sb. přešlo vlastnictví dosavadních zemských, okresních a veřejných cest na stát. Zároveň se zařízení a příslušenství silnic stalo jejich součástí. Paragraf 3 zákona Národního shromáždění č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, oddělil státní správu pozemních komunikací, která zůstala národním výborům či ministerstvu dopravy (silničními správními orgány). Dozor nad provozem, vydávání řidičských oprávnění, přestupkovou agendu a evidenci řidičů i vozidel měly v působnosti dopravní inspektoráty veřejné bezpečnosti.

Na základě zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, mohou obce zpoplatnit vjezd s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst a vyhrazení trvalého parkovacího místa. Na základě zákona č. 172/1991 Sb. byla část státního majetku, například místní komunikace, převedena na obce, které znovu získaly právní subjektivitu. Novelizační zákon 213/1993 Sb. připustil provozování některých úseků dálnic na základě koncese. Zákonem č. 134/1994 Sb. umožnil zpoplatnění provozu na dálnicích a rychlostních silnicích.

Nový zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. pak téma pozemních komunikací zásadněji změnil. Novelizačním zákonem č. 132/2000 Sb. v souvislosti se zřízením samosprávných krajů přešly silnice II. a III. třídy ke dni 1. 10. 2001 z vlastnictví státu do vlastnictví krajů.

Klíčovým úkolem ve stavbě dnešních silnic je dostavět celoevropskou dálniční síť. To se týká hlavně nových členských zemí EU a částečně i jejich kandidátských zemí.

1.3 Silniční zákon

Tento zákon definuje pozemní komunikace a jejich součásti a silniční pozemek, zavádí kategorie pozemních komunikací (dálnice, silnice, místní komunikace, účelová komunikace) a třídy silnic (I.–III.) a místních komunikací (I.–IV.) a stanoví, které kategorie má vlastnit stát, kraj nebo obec. Stanovuje zásady pro stavební řízení,

výstavbu, údržbu, provozování, ochranu, styk s dráhami a jinými vedeními a zajišťování sjízdnosti. Upravuje pravomoci silničních správních úřadů a výkon státního dozoru. Stanovuje právo obecného užívání dálnic, silnic a místních komunikací, mýtné či jiné poplatky za užívání, upravuje kontrolní vážení vozidel a pravidla pro uzavírky a zvláštní užívání komunikací.

2 Druhy pozemních komunikací

2.1 Dálnice

Termín „dálnice“ vznikl ve 30. letech 20. století, tedy v době, kdy se dlouho hledalo jednotné označení pro tento typ komunikace. Když se začalo o její výstavbě u nás poprvé mluvit, každý označoval rychlostní komunikaci jinak. Nejčastěji bylo používáno počeštěné italské označení „autostráda“, běžně se však objevovaly v tisku i názvy „autodráha, automobilová silnice, národní silnice či dálková silnice“ a další. Až jednou nad výkresy budoucí trasy napadlo stavebního inženýra nové jméno – „dálnice“. Jde o zkratku dvou slov „dálková silnice“. [1]

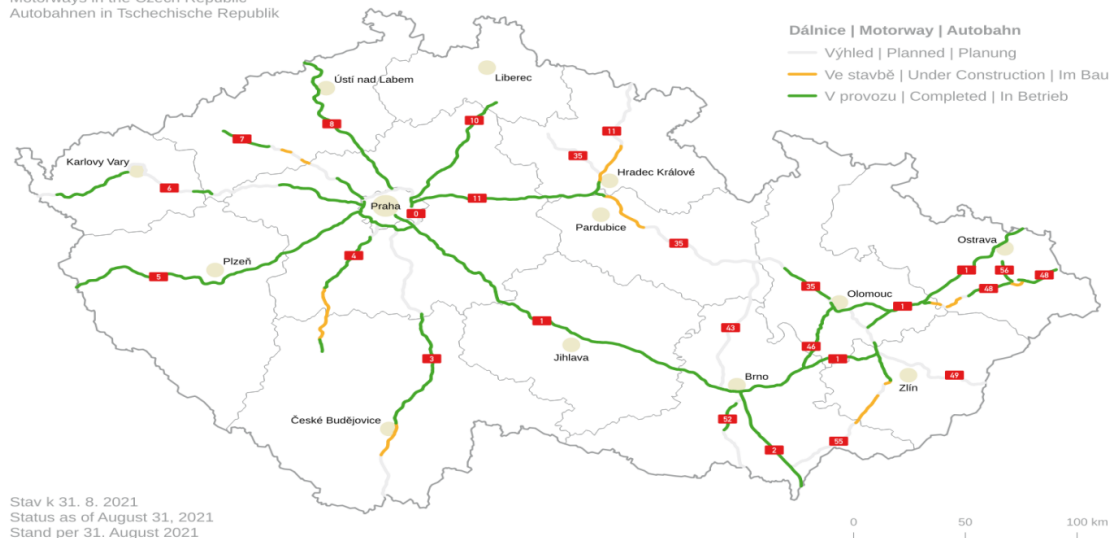
Dálnice je liniová stavba, která má poměrně zásadní dopad i na životní prostředí. Znečišťuje ho smogem z projíždějících automobilů, decimuje krajinu, je velkou překážkou pro zvěř, která kvůli této stavbě nemůže migrovat z jednoho lesa do druhého. Před zahájením každé stavby musí investor získat celou řadu povolení a dokázat, že stavba nebude mít na životní prostředí moc velký negativní vliv. Na scéně se také objevují ekologická hnutí, která se za každou cenu snaží stavby zdržovat a protahovat její začátky. Občas také dochází ke střetům zájmů mezi investorem a zájmy přepravců, dopravců, motoristů a obyvateli obcí. Investor se snaží dosáhnout rychlé a pokud možno levné stavby, zatímco státní orgány chtějí, aby životní prostředí bylo stavbou co nejméně zasaženo.

Dálnice v České republice

Motorways in the Czech Republic
Autobahnen in Tschechische Republik

 ceskedalnice.cz

© 2021 Stanislav Hudec



Obr. 2.1: Dálnice v České republice (ceskedalnice.cz)

Dálniční síť v České republice má aktuálně délku 1307,4 km.

Zdroj : [5]

2.2 Silnice

Je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly, taktěž chodci. Silnice tvoří silniční síť a podle svého určení a dopravního významu se rozdělují do 3 tříd: [1]

- silnice I. třídy – určená zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, vozidla se zde smí pohybovat rychlostí 90 až 110 km v hodině; v České republice měří 5807 km;
- silnice II. třídy – je určená pro dopravu mezi okresy; tento typ vozovek v ČR měří 14 623 km;
- silnice III. třídy – určená ke vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace; délka těchto silnic v ČR činí 34 062 km.

Třídy představují jakousi podskupinu v rámci kategorie silnic. Toto rozlišení je stejně významné jako určení správné kategorie, protože silnice I. třídy jsou ve vlastnictví státu, zatímco silnice II. a III. třídy patří krajům.

O zařazení komunikace do konkrétní kategorie a její třídy rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Dojde-li ke změně dopravního významu nebo určení pozemní komunikace, rozhodne příslušný silniční správní úřad o změně kategorie nebo třídy.

Silnice I. třídy se označují jednomístným nebo dvojmístným číslem, před nímž je lomítko a římská jednička. Tyto silnice spravuje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Do této kategorie spadají i mezinárodní silnice, jež se označují písmenem E a dvojmístným nebo trojmístným číslem. Silnice II. třídy jsou určeny pro dopravu mezi okresy a jsou označeny čísly 101–999. Řada 600–699 je specifická tím, že slouží jako označení původních úseků silnic I. třídy, které byly nahrazeny buď dálnicí, nebo jinou kvalitativně vyšší přeložkou, pokud byl současně původní úsek zachován a převeden do sítě silnic II. třídy.

Silnice III. třídy plní funkci vzájemného propojení obcí nebo jejich napojení na jiné pozemní komunikace a označují se čtyř- až pěticiferným číslem. Například silnice II. a III. třídy nejsou a ani nemají být pro tranzitní nákladní dopravu stavebně uzpůsobeny. Slouží sice také těžké nákladní dopravě, ale výhradně zdrojové a cílové, která tvoří dopravní obsluhu přilehlých sídel (zásobování, odvoz vyrobeného či uskladněného zboží, stěhování apod.).

2.3 Místní komunikace

Místní komunikace je označení pro kategorii pozemní komunikace, do které má silniční správní úřad zařazovat veřejně přístupné pozemní komunikace, sloužící převážně místní dopravě na území obce. Vlastníkem je podle zákona obec. Místní komunikace mají často povahu ulic, náměstí, nábřeží atd. [1] Mohou však mít provozním a stavebním uspořádáním také charakter silnice, ale po právním hledisku silnicemi nejsou. O zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace však rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

2.4 Účelová komunikace

Účelová komunikace je označení pro kategorii pozemních komunikací, které slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Mohou být zcela, nebo částečně nepřístupné veřejnému provozu. Vlastníkem může být fyzická nebo právnická osoba. [1]

Účelovými komunikacemi jsou tedy především takové pozemní komunikace, které vlastní jiný vlastník než obec, kraj nebo stát. Jsou však i účelové komunikace, které stát vlastní, např. komunikace ve vojenských útvech a vojenských prostorech apod. Dále tam patří např. pozemní komunikace uvnitř areálu, které jsou oploceny, uzavřeny nebo jinak zřetelně označeny jako soukromý majetek. Pozemní komunikace uvnitř budov, ale i např. pozemní komunikace, jež přísluší k čerpacím stanicím pohonných hmot a dále např. lesní cesty, stezky, pěšiny, polní cesty, pokud nejsou zařazeny do kategorie místních komunikací. O zařazení pozemní komunikace do kategorie účelové komunikace rozhoduje příslušný úřad.

3 Analýza konkurenčního prostředí

3.1 Poplatky na pozemních komunikacích

Na území České republiky je užívání některých pozemních komunikací zpoplatněno pro motorová vozidla od roku 1997. Podle právní úpravy obsažené v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, se zpoplatnění stanoví podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci, nebo podle časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace (časový poplatek).

Zpoplatněné pozemní komunikace lze užít silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí 3,5 tuny, ale pouze po úhradě časového poplatku. Pro určení hmotnostní kategorie vozidla je rozhodující jeho celková hmotnost uvedená v technickém průkazu. Při připojení přívěsu nebo návěsu k vozidlu se jejich hmotnost nesčítá.

Zaplacení časového poplatku se prokazuje platným dokladem ve formě A4. Časový poplatek lze uhradit na celý rok, na jeden měsíc, nebo na deset dnů. Od roku 2021 nastala zásadní revoluce v celém systému kolem dálničních známek. Nově totiž řidiči registrují SPZ svých automobilů do republikového systému na portálu edalnice.cz, jenž tak vede přehledný registr vozidel s uhrazeným poplatkem. Do kdy nám platí dálniční poplatek, je možno si jednoduše ověřit v portálu zadáním SPZ do systému a ten vyhodnotí, zda a do kdy je naše známka platná.

Systému kontroly se věnují Policie ČR a také Celní správa ČR. Kontrola probíhá dvojitým způsobem. Jedná se o způsoby stacionární a mobilní. Je to tedy síť pevných kontrolních bodů (to jsou mýtné brány) a dále také tzv. kufry pro Policii ČR a Celní správu ČR. Jde o jednoduchou sadu, která se skládá z tabletu a speciálního systému napojeného na systém dálničních známek. V případě jízdy po zpoplatněné pozemní komunikaci bez uhrazení poplatku hrozí pokuta od 5000 Kč do 20 000 Kč.



Obr. 3.1: Mýtná brána (Česká-justice, 2019)

Zdroj : [6]

3.2 Mýto v České republice

Od 1. 1. 2010 se za jízdu motorovým vozidlem s povolenou hmotností nad 3,5 t (po dálnicích a po označených úsecích silnic I. třídy) platí mýtné, a vozidlo proto musí být vybaveno palubní jednotkou. Ta je nepřenosná a její užití je vázáno na konkrétní vozidlo zaevidované v systému elektronického mýtného.

Výše mýtného se stanoví součinem sazby mýtného a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci. Sazby mýtného jsou rozděleny podle emisní třídy vozidla (Euro 0–II; Euro III a IV; Euro V; EEV, Euro VI a vyšší), podle počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy (2, 3, 4 a více) a denní doby.

Mýtné (pro vozidla od 3,5 t)

Po zaevidování vozidla u provozovatele systému elektronického mýtného, včetně vyplnění a předložení příslušných dokladů, zvolíme způsob platby, přičemž lze zvolit dvě varianty:

a) Pre-pay (placení předem)

Předplatné do palubní jednotky se vkládá před vjezdem na zpoplatněnou pozemní komunikaci na distribučních nebo kontaktních místech v hotovosti nebo platebními a tankovacími kartami. Pokud není výslovně doložena emisní třída, bude vozidlo zařazeno do třídy Euro 0 – II.

MYTO CZ

Platba předem

Elektronický systém výkonového zpoplatnění vybraných komunikací v České republice
MYTO CZ, P. O. BOX 9, 100 10 Praha 110, Czech Republic – tel. 800 6966 29, +420 272 6966 29 – email. myto.cz@premid.cz

evidence vozidla pro režim placení předem | vehicle entry for pre-pay mode
Fahrzeugeintrag pre-pay | регистрация транспортного средства

registrační značka – license plate
Kennzeichen – номерной знак

stát – country
Staat – страна

největší povolená celková hmotnost
max. admissible total weight
Höchstdzulässiges Gesamtgewicht
максимально допустимый общий вес

základní počet náprav
basic number of axles
Аксельная
основное количество осей

emisioní třída
emission class
Schadstoffklasse
класс эмиссии

provozovatel vozidla – vehicle operator
Fahrzeugbetreiber – оператор средства

majitel vozidla – vehicle owner¹
Fahrzeuginhaber – владелец транспортного средства¹
¹Autar je též – if driver – владелец средства – owner operator

osvědčení o registraci vozidla – registration card –
Zulassungsschein – свидетельство о регистрации
jméno a příjmení – name and surname –
Name u. Zuname – имя и фамилия
řidičský průkaz – driving license –
Führerschein – свидетельство о правах
datum a podpis – date and signature –
Datum u. Unterschrift – дата и подпись

Údaje součástí pro provoz systému elektronického mýtného podle § 622b zákona 13/1997 Sb.
Angaben sind Bestandteil des elektronischen Mautsystems nach § 622b des Gesetzes 13/1997 Sb.
Реквизиты вносятся в базу данных электронного взимания платы согласно § 622b закона 13/1997 Sb.

Kapsch TrafficCom AG All rights reserved
Elektronické mýtné v ČR 6.10.2006

7-001-01

Obr. 3.2: Formulář pro vyplnění (Myto.cz, 2006)

Zdroj : [7]

b) Post-pay (placení na fakturu)

Podmínkou je předem sjednaná platná smlouva. Pravidelně je zasíláno vyúčtování mýtného, které bylo předepsáno v předchozím zúčtovacím období. Smlouvu lze sjednat na kontaktních místech nebo u některých vydavatelů tankovacích karet.

Žadatelem je provozovatel vozidla nebo statutární zástupce společnosti, který je uveden v obchodním rejstříku. Za tyto osoby může jednat i zástupce, pokud odevzdá originál notářsky ověřené plné moci.

Pokud si dopravce své vozidlo včas nezaregistruje, hrozí mu pokuta 5 000 Kč a ve správním řízení až 100 000 Kč. Registrace Post pay lze činit pomocí online formuláře, nebo je možné využít osobní kontakt na více než 200 místech po celé ČR, také lze využít 15 kontaktních míst Hospodářské komory ČR.

Tab. 3.1: 15 kontaktních míst Hospodářské komory ČR pro uzavírání smluv Post pay v ČR

15 kontaktních míst Hospodářské komory ČR pro uzavírání smluv Post pay v ČR		
Město	Ulice	Otevírací doba
Praha	Freyova	08:00–16:00
Praha	Hvězdova	08:00–16:00
Mladá Boleslav	Staroměstské náměstí	08:00–16:00
Brno	Charbulova	08:00–16:00
Jihlava	Benešova	08:00–16:00
České Budějovice	Husova	08:00–16:00
Ostrava	Výstavní	08:00–16:00
Olomouc	Jeremenkova	08:00–16:00
Zlín	Vavřečkova	08:00–16:00
Plzeň	Tylova	08:00–16:00
Sokolov	U Divadla	08:00–16:00
Ústí nad Labem	Mírové náměstí	08:00–16:00
Liberec	Rumunská	08:00–16:00
Hradec Králové	Škroupova	08:00–16:00
Pardubice	Karla IV	08:00–16:00

(Vlastní zpracování)

Tab. 3.2: Tabulka cen mýta podle emisní třídy a počtu náprav v ČR

Tabulka sazeb mýtného (Kč/Km)																
Největší povolená hmotnost	Emisní třída															
	EURO 0-IV				EURO V, EEV				EURO VI				CNG-BIO-EURO VI			
	Počet náprav															
	v době od 5:00 do 22:00 hodin (denní sazba)															
	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,056	0,076	0,096	0,116	0,048	0,064	0,081	0,099	0,044	0,060	0,076	0,092	0,042	0,056	0,071	0,086
<7,5 t; 12 t)	1,163	1,563	1,983	2,408	0,985	1,324	1,680	2,040	0,918	1,234	1,566	1,901	0,861	1,157	1,468	1,782
≥12 t	3,045	4,091	5,191	6,295	2,580	3,466	4,398	5,333	2,404	3,230	4,099	4,969	2,253	3,028	3,842	4,657
	v době od 22:00 do 5:00 hodin (noční sazba)															
	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,057	0,076	0,096	0,117	0,048	0,064	0,082	0,099	0,045	0,060	0,076	0,093	0,042	0,056	0,072	0,087
<7,5 t; 12 t)	1,169	1,571	1,993	2,421	0,992	1,332	1,691	2,053	0,924	1,242	1,576	1,914	0,867	1,165	1,478	1,795
≥12 t	3,060	4,112	5,218	6,324	2,596	3,487	4,425	5,361	2,420	3,251	4,126	4,997	2,269	3,049	3,869	4,686

(Myto.cz, 2021)

Zdroj : [8]

3.3 Mýtné na Slovensku

Na Slovensku se mýto vybírá u nákladních automobilů nad 3,5 t a také u autobusů. Výběr mýta probíhá celkově na 2 600 km zpoplatněných úseků. Mýtný systém je označen MYTO a výběr probíhá kombinací satelitní technologie GPS a mikrovlnné technologie.

Tab. 3.3: Sazby mýta na Slovensku

	Kategória vozidla		Emisná trieda		
			EURO 0 – II	EURO III, IV	EURO V, VI, EEV
Nákladné vozidlá	3,5 t – do 12 t		0,108 €	0,098 €	0,085 €
	12 t a viac	2 nápravy	0,231 €	0,209 €	0,181 €
		3 nápravy	0,244 €	0,220 €	0,190 €
		4 nápravy	0,253 €	0,228 €	0,198 €
		5 náprav	0,244 €	0,220 €	0,190 €
Autobusy	3,5 t – do 12 t		0,043 €	0,032 €	0,022 €
	12 t a viac		0,085 €	0,074 €	0,043 €

(Národná diaľničná spoločnosť, 2018)

Zdroj : [9]

3.4 Mýtné v Polsku

V Polsku je výběr mýta specifický, protože na rozdíl od ČR zde neplatí dálniční známky pro osobní automobily do 3,5 tuny a mýto pro nákladní automobily nad 3,5 tuny. Platí zde mýto jak pro osobní, tak nákladní automobily. Poplatky za zpoplatněné úseky je zde možno platit třemi způsoby. Lze platit přímo v mýtných branách platební kartou, nebo hotovostí, dalším způsobem je platba přes mobilní aplikaci nebo lze užívat palubní jednotky. V Polsku je od 1. 10. 2021 změna v mýtném systému, kde starý systém Via Toll je nahrazen systémem novým, a to systémem e-Toll. Je proto nutné vyměnit zastaralé Via boxy novými certifikovanými OBU jednotkami.

Tab. 3.4: Mýtné pro motocykly a osobní automobily na vybraných úsecích

dálnice / vozidlo	motocykly	osobní automobily
A1: Rusocin (Gdańsk) - Nowa Wieś (Toruń)	29,90 zł	29,90 zł
A2: Świecko (DE/PL) - Konin	84,00 zł	84,00 zł
A2: Konin - Stryków (Łódź)	5,00 zł	9,90 zł
A4: Mysłowice (Katowice) - Balice (Kraków)	12,00 zł	24,00 zł
A4: Bielany Wrocławskie (Wrocław) - Sośnica (Gliwice)	8,10 zł	16,20 zł

(Tolls.eu, 2021)

Zdroj : [10]

Tab. 3.5: Sazby mýtného pro nákladní automobily.

Sazba za projetí 1 km zpoplatněného úseku v polských zlotých				
Kategorie vozidla	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5
Vozidlo od 3,5 t do 12 t	0,40 PLN	0,35 PLN	0,28 PLN	0,20 PLN
Vozidlo nad 12 t	0,53 PLN	0,46 PLN	0,37 PLN	0,27 PLN

Zdroj: Vlastní zpracování

4 SWOT analýza mýtného systému

SWOT analýza je nástroj, který se nejčastěji používá v marketingu. Jeho cílem je v určitém podniku porovnat silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby.

Zkratka SWOT je odvozena ze začátečních písmen anglických slov: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats. V tomto případě však můžeme SWOT analýzu dobře využít na zhodnocení mýtného systému, jeho silných a slabých stránek a v sekci příležitostí se lze věnovat návrhům na zlepšení celého systému.

Silné stránky mýtného systému: Zdroj příjmů do SFDI, přehled státu v počtu vozidel u nákladní dopravy, využití mýtných kamer pro PČR při odhalování závažné trestné činnosti, efektivita výběru mýta, dobrá dostupnost k mýtným krabičkám.

Slabé stránky mýtného systému: Možnost podvodu pro dopravce s počtem náprav na mýtné krabičce, drahý provoz systému, nutnost neustálé aktualizace systému, netransparentnost firem, které mají na starosti mýtný systém.

Příležitosti mýtného systému: Neustálý rozvoj dopravního trhu, nové technologie pro výběr mýta, větší angažovanost vlády do celého systému, zlepšení kooperace mýtných systémů mimo území ČR.

Hrozby mýtného systému: Vstup nové konkurence na český trh, stárnutí populace řidičů kamionů, legislativní změny v oblasti dopravy, neochota mladé generace věnovat se nákladní kamionové dopravě, únik finančních prostředků od nákladních vozidel, které místo trasy po zpoplatněné komunikaci hledají možnosti jízdy po nezpoplatněných komunikacích.

5 Počty nákladních vozidel na území České, Polské, Slovenské republiky

S rozvojem celé dopravy a dopravní infrastruktury samozřejmě souvisí i rozvoj počtu nákladních vozidel na území ČR i na území jiných evropských států. Na celém území EU je aktuálně registrováno více než 6,2 milionů nákladních vozidel. Z toho počtu jezdí na naftu více než 98 % vozů. Tento rozvoj však můžeme chápat jak v pozitivním, tak i v negativním vlivu na dopravu.

Pozitivním faktorem je určitě fakt, že volné kapacity z pohledu zákazníka jsou neustále na trhu k dispozici. Nevýhoda však tkví v tom, že čím víc nákladních vozidel je na pozemních komunikacích, tím více se doprava zpomaluje a pozemní komunikace také více trpí, což je na některých úsecích našich silnic hodně znát.

Velmocí v počtu zaregistrovaných nákladních automobilů se však stává Polsko, kde je momentálně registrováno přes 1,2 milionu nákladních automobilů. Slovensko však pokulhává jak za Českou, tak Polskou republikou, momentálně je u našeho souseda registrováno kolem 306 000 nákladních vozidel.

Tab. 5.1: Počet registrovaných nákladních vozidel na území ČR

Počet registrovaných nákladních vozidel na území ČR		
rok	nákladní vozidla (v tis)	počet návěsů (v tis)
2015	646 792	53 815
2016	667 705	53 826
2017	689 368	52 855
2018	706 262	50 030
2019	719 687	46 257
2020	728 091	43 035

Zdroj: Vlastní zpracování



Obr. 5.1: Tahač (Automobil, 2022)

Zdroj : [11]



Obr. 5.2: Návěs (Trailer & Truck Rental, 2022)

Zdroj : [12]

5.1 Vyhodnocení počtu nákladních vozidel v ČR

Nejvíce nákladních vozidel bylo v České republice registrováno v roce 2020 (728 091), zatímco nejméně vozů bylo registrováno v roce 2015 (646 792) rozdíl v těchto 2 letech činí 81 299 vozů. Nejvíce návěsů bylo registrováno v roce 2016 (53 826), nejméně pak v roce 2020 (43 035). Rozdíl mezi rokem 2016 a rokem 2020 byl tedy 10 791

nákladních vozidel. Nejvíce nákladních vozidel bylo tedy registrováno v roce 2020, nejvíce návěsů v roce 2016.

6 Eurolicence

Tato licence pro mezinárodní silniční přepravu zboží pro cizí potřeby je platná v členských státech EU od 1. 5. 2004. Tento doklad nahradil dříve používaná zahraniční vstupní povolení a opravňuje provádění bilaterálních, tranzitních a třetizemních přeprav na území členských států EU. Každý dopravce, který vykonává mezinárodní dopravu zboží pro cizí potřeby v rámci EU musí být držitelem eurolicence. Ta se uděluje příslušným dopravcům na 10 let. Výdejem těchto licencí se v ČR zabývají jednotlivé krajské úřady v krajích.

Druhy přepravy, které nepodléhají eurolicenci:

- *Přeprava poštovních zásilek;*
- *Přeprava poškozených nebo havarovaných vozidel;*
- *Přeprava nákladu vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost, včetně největší přípustné hmotnosti přípojného vozidla, nepřesahuje 3,5 t.*
- *Přeprava léků a zdravotnického zařízení, které slouží pro humanitární pomoc jednotlivým státům např.: při živelních pohromách. [2]*

7 Finanční způsobilost dopravce

Pro účely splnění tohoto požadavku stanoveného v čl. 3 odst. 1 písm. c) musí být podnik schopen v průběhu ročního účetního období vždy schopen dostát svým závazkům. [2]

Podnik tedy musí na základě účetních závěrek, které ověřuje auditor nebo jiná oprávněná osoba prokázat, že každý rok disponuje kapitálem a rezervou ve výši 9 000 EUR na jedno užívané vozidlo a 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo.

8 Diety

(Stravné) Jsou náhrady, které je povinen zaměstnavatel platit svému zaměstnanci při pracovní cestě, pokud jsou splněny všechny podmínky stanovené zákonem.

8.1 Diety v ČR

Za každý kalendářní den pracovní cesty je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci stravné podle § 163 odstavce 1 zákoníku práce (zaměstnanci v podnikatelské sféře) ve výši: [3]

- 91 Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin;
- 138 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejdéle však 18 hodin;
- 217 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

Za každý kalendářní den pracovní cesty je povinen poskytnout zaměstnavatel zaměstnanci stravné podle § 176 odstavce 1 zákoníku práce (zaměstnanci v nepodnikatelské sféře) ve výši: [3]

- 91–108 Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin;
- 138–167 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejdéle však 18 hodin;
- 217–259 Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

V nepodnikatelské sféře však zaměstnanci tyto náhrady nepřisluší, jestliže dostal na cestě trvajících:

- 5 až 12 hodin 2 bezplatná jídla,
- 12 až 18 hodin 3 bezplatná jídla.

8.2 Diety na Slovensku

- 5,10 € (130 Kč) trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin;
- 7,60 € (193 Kč) trvá-li pracovní cesta 12 až 18 hodin;
- 11,60 € (295 Kč) trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

(Přepočteno dle kurzu ČNB ze dne 4. 12. 2021.)

8.3 Diety v Polsku

Polsko se považuje v celkovém porovnání za kamionovou velmoc a tomu také odpovídají jednotlivé diety.

- 42 zlotých (232 Kč) trvá-li pracovní cesta méně než 6 hodin;
- 85 zlotých (470 Kč) trvá-li pracovní cesta 6 až 12 hodin;
- 170 zlotých (985 Kč) trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin.

(Přepoččet byl proveden dle kurzu ČNB ze dne 4. 12. 2021.)

9 Zákazy jízd kamionů

9.1 Zákazy jízd kamionů v České republice

Tyto zákazy jsou určeny pro kamiony (od 3,5 t) na dálnicích a silnicích 1. třídy z důvodu uvolnění pozemních komunikací. Zákazy nejvíce uvítají řidiči osobních automobilů v době letních prázdnin, o nedělích a v neposlední řadě také v době konání státních svátků na území ČR.

Dodržování těchto pravidel hlídá Policie ČR, která za tento přestupek může udělovat sankce.

Přestupek se zkráceně nazývá: Nedovolená jízda nákladního automobilu. Sankce je v příkazu na místě do 2 500 Kč. Ve správním řízení se může výše pokuty pohybovat v rozmezí od 2 500 Kč až do 5 000 Kč. Za přestupek může hrozit i zákaz činnosti v rozmezí od 1 do 6 měsíců v případě, že byl tento přestupek spáchán 2× a vícekrát za 12 po sobě jdoucích měsíců.

Tab. 9.1: Zákazy jízd v ČR

Den, kdy platí zákaz jízdy	Časový interval zákazu (od–do)	Platnost zákazu
Pátek	17:00–21:00	1. 7. – 31. 8.
Sobota	7:00–13:00	1. 7. – 31. 8.
Neděle	13:00–22:00	Celoročně
Státní svátky	13:00–22:00	Celoročně

Zdroj: Vlastní zpracování

(Tyto zákazy se však nevztahují na přepravu rychle zkazitelného zboží a také na přepravu živých zvířat).

9.2 Zákazy jízd kamionů na Slovensku

Zákazy jsou určeny pro nákladní vozy nad 7,5 t. Tento zákaz platí pro jízdu na dálnicích, rychlostních silnicích, silnicích 1. třídy.

Tab. 9.2: Zákazy jízd na Slovensku

Den, kdy platí zákaz jízdy	Časový interval zákazu (od–do)	Platnost zákazu
Sobota	7:00–20:00	1.7. – 31.8.
Neděle	00:00–22:00	Celoročně
Státní svátky	00:00–22:00	Celoročně

Zdroj: Vlastní zpracování

(Tyto zákazy se však nevztahují na přepravu rychle zkazitelného zboží a také na přepravu živých zvířat).

9.3 Zákazy jízdy kamionů v Polsku

Omezení se týká jízdy nákladních automobilů nad 12 t. Toto omezení platí:

Tab. 9.3: Zákazy jízd v Polsku

Den, kdy platí zákaz jízdy	Časový interval zákazu (od–do)	Platnost zákazu
Pátek	18:00–22:00	26. 6. – 31. 8.
Sobota	8:00–14:00	27. 6. – 31. 8.
Neděle (pouze o prázdninách)	8:00–22:00	28. 6. – 31. 8.
Státní svátky	8:00–22:00	Celoročně

Zdroj: Vlastní zpracování

(Tyto zákazy se však nevztahují na přepravu rychle zkazitelného zboží a také na přepravu živých zvířat).

9.4 Srovnání problematiky zákazů jízd kamionů na území České, Polské, Slovenské republiky

Tato problematika je jednou ze stěžejních věcí, kterou řeší každá firma podnikající v tomto oboru. Řidiči jsou často nuceni dokonce jezdit i nad rámec povolených hodin, aby byli na nakládce nebo ve svém cíli dříve než jejich konkurence, která je v tomto

oboru značná. V této fázi mé práce jsem se zaměřil hlavně na jednotlivé státy, u nichž jsem popsal a doložil dny a hodiny, ve kterých kamiony nesmí vyjíždět na pozemní komunikace.

V tomto ohledu je na tom nejlépe řidič na Slovensku, protože v červnu a červenci a v pátky nemá žádná omezení. Řidič v Polsku může jezdit do 18:00. V pátky je na tom tedy nejhůře řidič v ČR, který může jezdit pouze do 17:00 a ztrácí tak na řidiče v Polsku hodinu jízdy a na řidiče na Slovensku dokonce celý den jízdy.

Další změny se objevují v jednotlivých časech jízd v neděli, kdy řidiči v Polsku mají omezení pouze v červnu, červenci a srpnu od 8:00 do 22:00 a v jiných měsících se na ně nevztahují na neděli žádné zákazy. Na území ČR může řidič jezdit do 13:00 a na Slovensku do 00:00. Na území ČR a Slovenska platí zákazy jízd celoročně v uvedených časech, kde vidím podle mého názoru nevýhodu oproti řidičům na území Polska.

Ve státní svátky může řidič v ČR řídit do 13:00, na Slovensku do 00:00 a v Polsku do 8:00. Ve všech třech zemích, které zde popisují, platí zákaz jízdy do 22:00. Ve státní svátky to tedy nejlépe vychází řidičům na území České republiky. Nejhůře jsou na tom řidiči na území Slovenska, kteří mohou řídit do 00:00.

10 Srovnání cen PHM v jednotlivých zemích

Ceny pohonných hmot dnes představují výraznou položku do firemního rozpočtu a také se výrazně promítají do celkové ceny za danou přepravu. Za nejvýraznějším zdražením pohonných hmot poslední doby stojí hlavně zdražení plynu a také energetická krize, (která v ČR nabrala ještě větší obrátky zejména díky pádu společnosti Bohemia Energy).

Cena plynu v celé EU roste, to způsobuje větší poptávku po topné naftě, což následně zvedá cenu tohoto produktu. Proto také cena nafty a benzínu stoupá nejen v ČR, ale také ve zbytku EU.



Obr. 10.1: Čerpací stanice Shell (Auto Periskop, 2022)

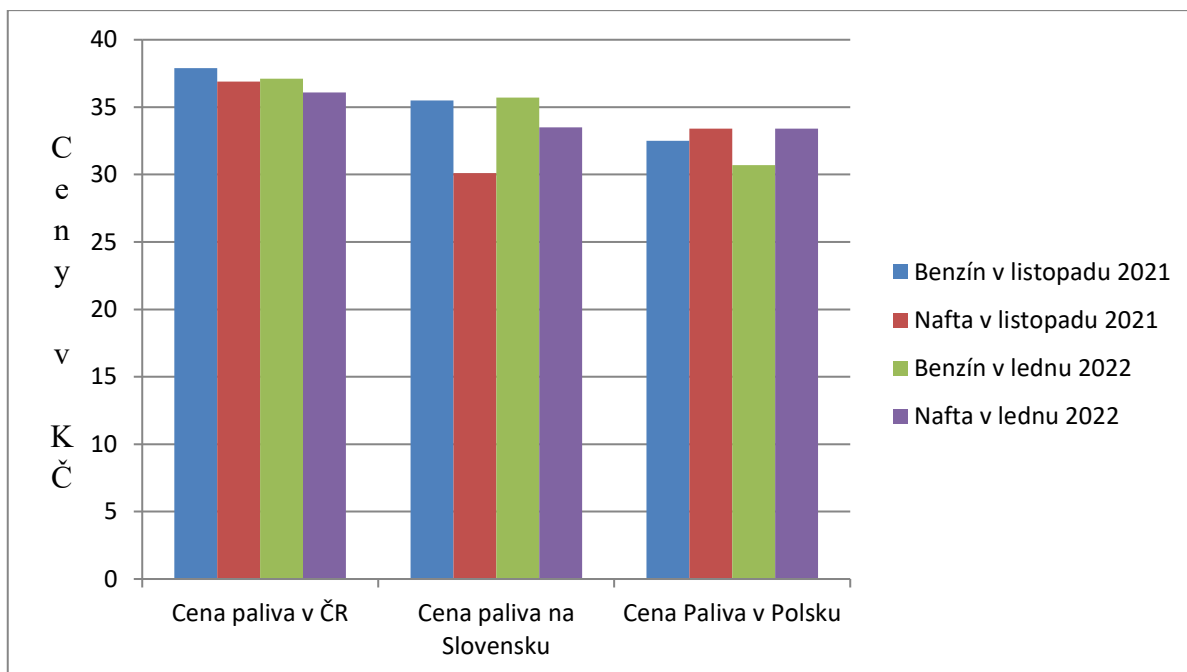
Zdroj: [13]

Tab. 10.1: Vývoj cen pohonných hmot

Země	Benzín	Nafta
	Ceny v říjnu 2021/ Ceny v lednu 2022	Ceny v říjnu 2021/ Ceny v lednu 2022
Česká republika (ČR)	37,90 Kč 37,10 Kč	36,90 Kč 36,10 Kč
Slovenská republika (SK)	1,45€ (35,5 Kč) 1,46€ (35,7) Kč	1,23€ (30,1 Kč) 1,37 € (33,5) Kč
Polská republika (PL)	6,04 ZL (32,5 Kč) 5,70 ZL (30,7 Kč)	6,09 ZL (33,4 Kč) 5,74 ZL (30,9 Kč)

Zdroj: Vlastní zpracování

(Přepočten bylo provedeno dle kurzu ČNB ze dne 20. 1. 2022)



Graf 10.1: Srovnání cen pohonných hmot v ČR, Slovensku, Polsku
(Zdroj: Vlastní zpracování)

10.1 Vyhodnocení cen PHM v jednotlivých zemích

10.1.1 Porovnání roku 2021

Dle vypracované tabulky a grafu můžeme vidět, že nejmenší rozdíly v cenách mezi benzínem a naftou zaznamenala Česká republika (1 Kč). Naopak největší rozdíly mezi palivy zaznamenalo Slovensko, a to konkrétně rozdílem o více než 5,40 Kč (0,22 €). Rozdíl mezi palivy v ČR činil přesně 1 Kč. Nejlevnější benzín je na území Polska a nejlevnější nafta je na území Slovenska. Naopak nejdražší pohonné hmoty (benzín i nafta) jsou na území ČR.

10.1.2 Porovnání měsíce ledna roku 2022

Dle vypracované tabulky a grafu v měsíci lednu můžeme vidět, že nejmenší rozdíly v cenách benzínu a nafty zaznamenala Česká republika (1 Kč). Naopak největší rozdíly mezi palivy zaznamenalo Slovensko, a to konkrétně o více než 2,2 Kč (0,09 €). Rozdíl mezi palivy v ČR činil přesně 1 Kč. Nejlevnější benzín i nafta je na území Polska. Naopak nejdražší pohonné hmoty (benzín i nafta) jsou na území ČR.

11 Čerpací stanice pohonných hmot na území České, Polské a Slovenské republiky

Pod pojmem čerpací stanice si lze představit výdejní a prodejní místo, které je určeno pro prodej a distribuci pohonných hmot. Tyto stanice se obvykle nacházejí v těsné blízkosti pozemních komunikací všech typů a poskytují možnost natankování pohonných hmot nejčastěji pro: osobní automobily, nákladní automobily, motorky. Na čerpacích stanicích lze nejčastěji natankovat benzín, naftu, CNG, LPG, rozmáhají se také dobíjecí stanice, které jsou určeny pro elektromobily.

Ceny pohonných hmot však představují jednu z hlavních položek, podle nichž se dopravce rozhoduje, jak vysokou cenu za dopravu nastaví pro své zákazníky, tak aby pokryl své náklady související s dopravní činností, a ještě mu určitý obnos peněz zbyl. Tento obnos se dá kvalifikovat jako zisk.

Nejvíce ropy se v současné době těží v okolí Perského a Guinejského zálivu, Kaspického moře, v Severní a Střední Americe, Indonésii, na Sibiři, Sahaře.

V současné době ceny pohonných hmot stojí na několika faktorech, např: pandemie covid-19, energetická krize, konflikt (zatím diplomatický) mezi Ruskem a Ukrajinou, občanské nepokoje v zemích důležitých pro těžbu ropy.



Obr. 11.1: Dopravní značka čerpací stanice (Autobible.euro.cz, 2022)

Zdroj : [14]

11.1 Čerpací stanice na území České republiky

Na území ČR se v současné době nachází přesně 7 605 čerpacích stanic. Z tohoto počtu je pro veřejné motoristy dostupných 3 991 čerpacích stanic. Zbývající počet je umístěn u objektů velkých soukromých podniků, kam má přístup pouze vozový park daného podniku. Nejvíce čerpacích stanic je umístěno ve Středočeském kraji, a to konkrétně 608. Naopak nejméně čerpacích stanic je lokalizováno v kraji Karlovarském, a to přesně 126.

Dostupné údaje říkají, že v České republice je aktuálně umístěno 231 stanic v segmentu CNG. Doslova raketový nárůst lze spatřit v odvětví elektromobility, která se v současné době těší velké oblibě v celé Evropě a ČR tak není žádnou výjimkou. Podle dostupných údajů bylo v ČR v roce 2021 dostupných 734 nabíjecích stanic s celkovým počtem 1516 nabíjecích bodů.

Tab. 11.1: Spotřeba benzínu v České republice

Spotřeba benzínu v České republice	
rok	spotřeba v miliardách litrů
2018	2,13
2019	2,15
2020	1,95

(Vlastní zpracování)

Tab. 11.2: Spotřeba nafty v České republice

Spotřeba nafty v České republice	
rok	spotřeba v miliardách litrů
2018	5,88
2019	5,98
2020	5,72

(Vlastní zpracování)

11.2 Největší provozovatelé čerpacích stanic na území České republiky:

Mezi hlavní provozovatele čerpacích stanic patří společnosti: Benzina, Mol, Euro Oil, Shell, OMV.

11.3 Čerpací stanice na území Polské republiky

V Polsku se ze známých koncernů vyskytují: Shell, BP, Statoil, Esso, Neste, Orlen. Na hlavních trasách mají čerpací stanice většinou otevřeno 24 hodin denně 7 dní v týdnu, ale tato doba neplatí u menších měst či obcí. Tam je obvyklá zavírací doba kolem 18:00. Na čerpacích stanicích lze natankovat benzín, naftu, LPG. Čerpací stanice, které nabízejí pouze plyn, jsou označeny LPG GAZ.

Mezi nejoblíbenější paliva v Polsku patří 95 a také 98 oktanový benzín a nafta. Nacházejí se zde i čerpací stanice, které nabízejí i možnost tankování biopaliva.

11.4 Čerpací stanice na území Slovenské republiky

Mezi největší provozovatele na Slovensku patří: Slovnaft, Shell, OMV, GAS, Luko Oil, Tesco, Dalioil.

Struktura a typy paliva jsou podobné jako na území ČR. Na Slovensku však mají unikátní tvary benzínek, tzv. UFO benzínky, které navrhla skupina architektů z České republiky. Tyto benzínky mají určitou výhodu oproti ostatním, a to takovou, že náklady na jejich stavbu jsou shodné s obyčejnými čerpacími a stanicemi, a ještě přitáhnou pozornost tuzemských i zahraničních médií. UFO sloupy jsou uvnitř své stavby duté a mají díky tomu speciální funkce, například odvádějí vodu ze střechy a je jimi vedena elektřina a odvětrávání. Čerpací stanice toho typu se nacházejí pouze na území Slovenské republiky, konkrétně u obce Matúškovo nedaleko Galanty.



Obr. 11.2: Čerpací stanice ve tvaru Ufo (Ivanhoe, 2015)

Zdroj : [15]

12 Odstavné plochy pro nákladní automobily

Odstavné plochy se v největším počtu nacházejí na velkých mezinárodních dálničních tazích a jsou určeny pro nákladní a samozřejmě také pro osobní automobily. Jejich hlavním úkolem je poskytnout řidičům prostor pro odpočinek během jejich cesty a také nabídnout adekvátní zázemí. Z hlediska konkurence v nákladní dopravě je totiž doba jízdy klíčová a některé podniky či řidiči se snaží tato pravidla obejít a tím získat určitý náskok před konkurencí. Dopravci musí dodržovat mezinárodní dohodu AETR, která jasně upravuje, jak dlouho smí řidič řídit a jak dlouho musí odpočívat. *Dle této dohody smí řidič řídit bez přestávky maximálně 4,5 h, poté musí následovat přestávka v délce 45 minut. Týdenní doba řízení je stanovena na 56 h. Dodržování těchto lhůt má na starosti Policie ČR a také Celní správa ČR.* Zdroj :[4]

Dodržování těchto lhůt na řízení je důležitým faktorem, který může zabránit vážným dopravním nehodám. Podle několika průzkumů, které jsou k dispozici, vědci tvrdí, že pokud za noc řidič nespí pouze 4 hodiny, je to stejné, jako by řídil s 0,5 promilemi v krvi. Pokud řidič nespí celou noc, dá se to přirovnat k řízení s 0,8 promilemi v krvi.

AETR tak plní svůj účel, aby se řidiči nepřetěžovali a nedostávali tak za volantem mikrosnů nebo aby nedělali chyby z únavy, které pak můžou na mezinárodních dopravních tepnách způsobit komplikace v podobě dopravní nehody, jež bohužel nekončí vždy jen odřenými plechy.

V roce 2020 způsobili řidiči nákladních vozidel nad 3,5 t celkem 10 052 dopravních nehod, při nichž zemřelo 66 lidí. Jako nejčastější příčinu nehody ve svých statistikách policie uvádí nedostatečné věnování se řízení – těchto nehod bylo celkem 2 427.

12.1 Nejmodernější odpočívadlo v Evropě

Česká republika má v tomto významné prvenství, protože nejmodernější odpočívadlo se nachází na našem území. Jedná se konkrétně o odpočívadlo Studený, které se nachází na 70. kilometru dálnice D1 ve směru na Brno. Inspirace na tento druh odpočívadla našlo naše Ředitelství silnic a dálnic v sousedním Rakousku.

Odpočívadlo je konstruováno až pro 12 nákladních a 26 osobních automobilů. Nechybí zde samozřejmě ani místo pro autobusy či karavany. Na našem nejmodernějším

odpočívadle nechybí ani kontrolní místo pro Policii ČR, která toto místo hojně využívá na prevenci a kontrolu provozu na naší nejstarší a nejvytíženější dálnici. Součástí celé odpočívky jsou dále i lavičky, relaxační zóna, posilovací koutek, placené sprchy a veřejná toaleta zcela zdarma, také 44 odpadkových košů, které by měly zabránit tomu, aby to na našich odpočívadlech vypadalo jako na skládce. Dále jsou zde umístěny moderní nápojové a občerstvovací automaty. Na odpočívadle je také umístěn kamerový systém, který slouží k monitorování celého prostoru a jenž je zároveň propojen s dalšími systémy. Ty jsou poté propojeny se světelnými tabulemi, jež ukazují řidičům aktuální obsazenost odpočívadla. Celá stavba tohoto moderního odpočívadla přišla na 57 000 000 Kč a starat se o jeho chod by mělo Ředitelství silnic a dálnic. V České republice však zoufale chybí další odpočívadla, jsou však plány, že do roku 2025 by mělo vzniknout na nových odpočívadlech až 1500 parkovacích míst a do roku 2040 by mělo dokonce vzniknout dalších 5000 míst. Ředitelství silnic a dálnic má na odpočívadla vyčleněny finanční prostředky v celkové výši 1 miliardy korun.



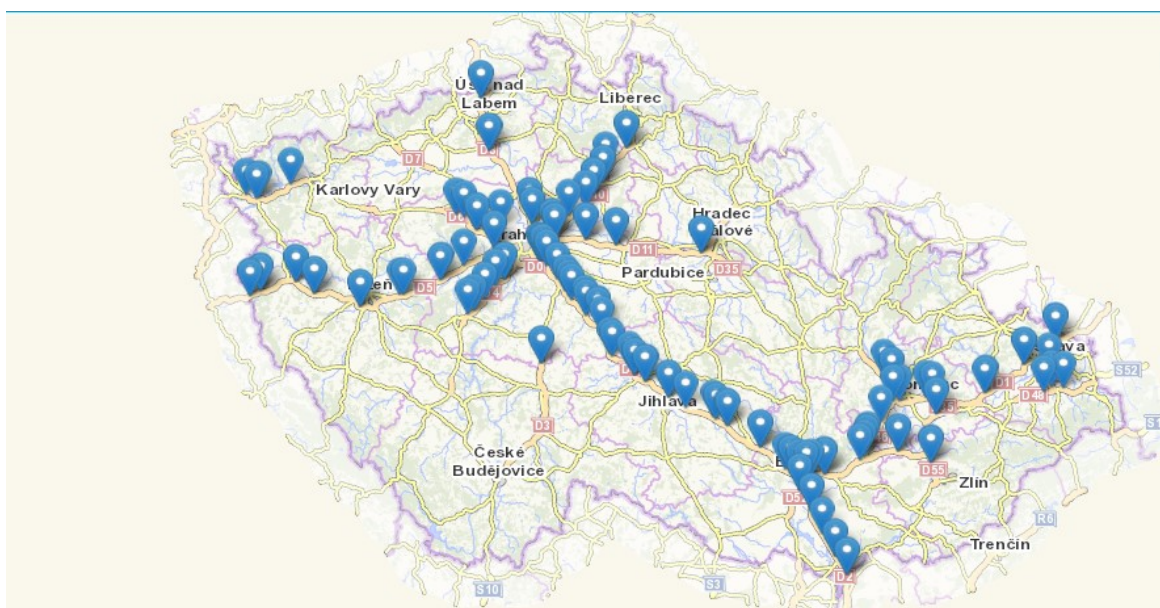
Obr. 12.1: Moderní odpočívadlo

Zdroj: [16]



Obr. 12.2: Moderní odpočívadlo

Zdroj: [17]



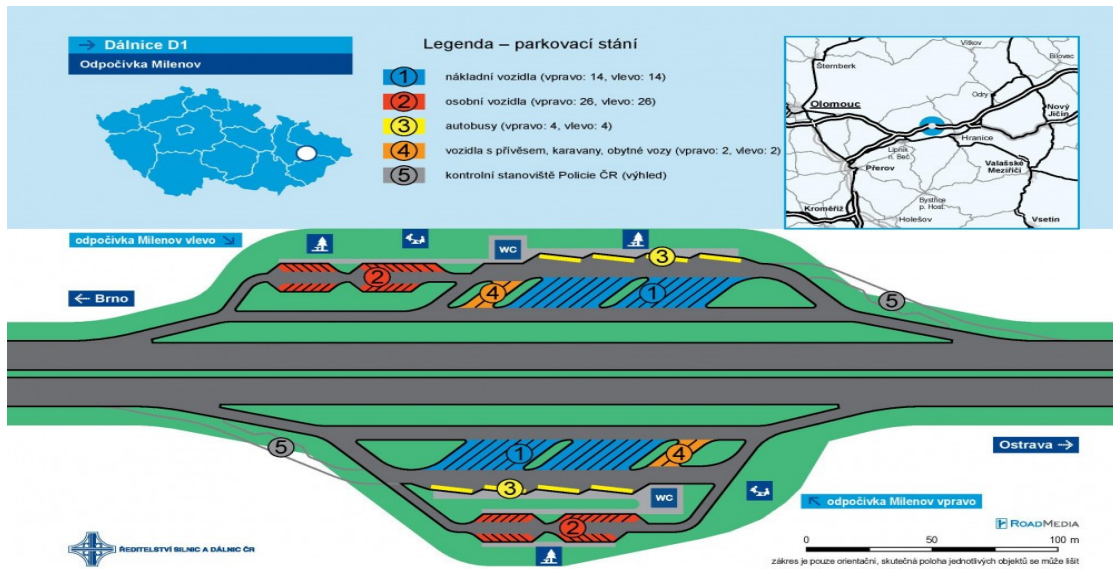
Obr. 12.3: Všechna odpočívadla na území ČR (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2022)

Zdroj: [18]

12.2 Odpočívadla Milenov a Polom

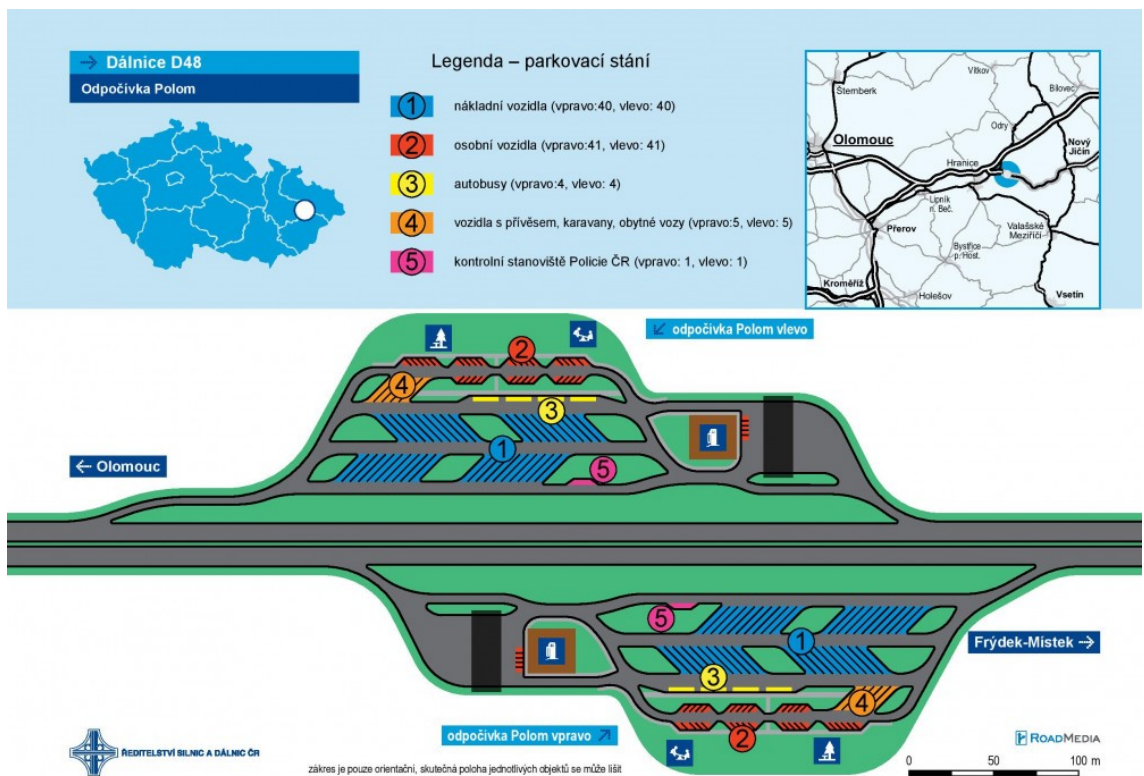
Při stavbě odpočívadel v určité lokalitě je potřeba najít společnou řeč s obyvateli měst či vesnic, které by mohly být těmito stavbami nějakým způsobem rušeny či omezovány.

Obyvatelé obou zmíněných obcí se nejvíce obávají znečištění a hluku a také toho, že stavba totálně zničí cesty v jejich obcích, které už tak nejsou v dokonalé kondici.



Obr. 12.4: Odpočívka Milenov (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2022)

Zdroj: [19]



Obr. 12.5: Odpočívka Polom (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2022)

Zdroj : [20]

12.3 Celkové srovnání odstavných ploch na území České, Polské, Slovenské republiky

V porovnání kvality odpočívadel, která můžeme nalézt na území České a Slovenské republiky, je rozdíl takřka minimální a odstavné plochy z poslední doby jsou chloubou celého dopravního systému v obou zemích. Samozřejmostí těchto ploch jsou dostatečné kapacity pro parkování osobních i nákladních automobilů, dále také moderní informační tabule, zóny pro oddech a hry, moderní toalety, sprchy za poplatek, turistické poutače, které lákají na akce a výletní místa v daném kraji, v dnešní moderní době nechybí ani kvalitní přístup k Wifi sítím.



Obr. 12.6: Odstavná plocha z výšky (Ministerstvo dopravy ČR, 2022)

Zdroj: [21]

Polská republika na rozdíl od České a Slovenské republiky rozděluje odpočívadla do několik kategorií.

Kategorie č. 1: Rekreační funkce, dostatečný prostor pro manévrování vozů, sociální zařízení, kvalitní osvětlení celé odstavné plochy, malé stravovací zařízení.

Kategorie č. 2: Kompletní vybavení z kategorie 1 + dále také čerpací stanice, autoservisy, obchodní zařízení, turistická a obchodní místa.

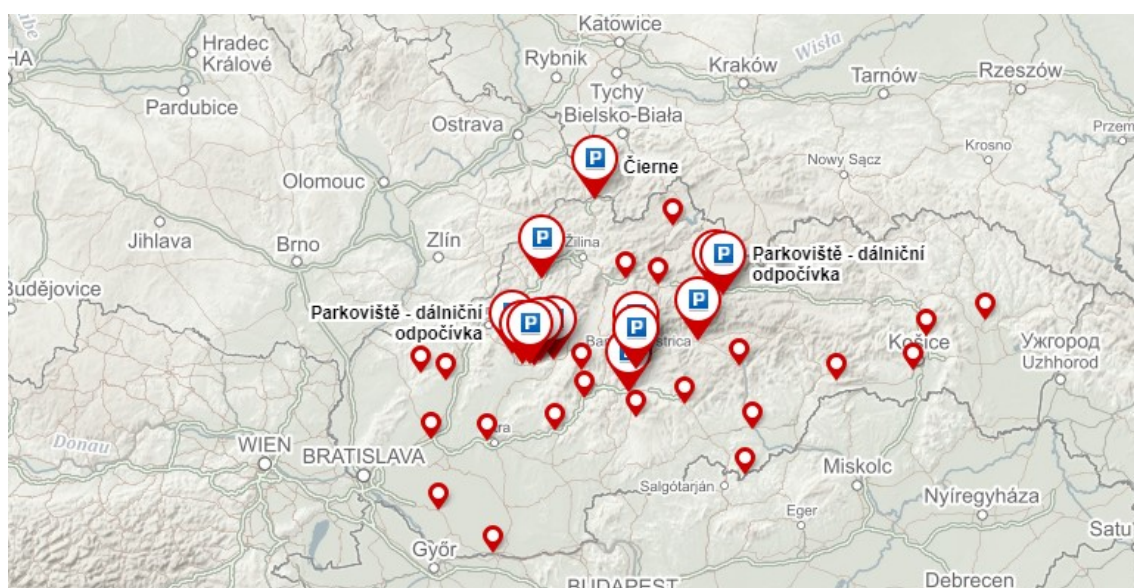
Kategorie č. 3: Kompletní vybavení z kategorie 2 + ubytovací zařízení, další obchodní domy.

Polsko dále nastavilo přísné podmínky, které musí být při stavbě odpočívadel splněny, např. zajištění minimálně 2 míst pro osoby tělesně postižené, odpočívadla nesmějí nijak ohrožovat bezpečnost provozu, odpočívadla nesmějí být umístěna blízko křižovatek, kde se špatně vyjíždí a není zde dobrá viditelnost na celou pozemní komunikaci, vzdálenost mezi odpočívadly na hlavních tazích mezi jednotlivými kategoriemi by neměla být větší než 15 km, odpočívadla třetí kategorie by tak měla být umístěna v okruhu 3 km od státní hranice.



Obr. 12.7: Chytrá odstavná plocha (Novotný, 2018)

Zdroj : [22]



Obr. 12.8: Dálniční odpočívadla na území Slovenské republiky (Seznam.cz, 2022b)

Zdroj : [23]



Obr. 12.9: Dálniční odpočívadla na území Polské republiky (Seznam.cz, 2022a)

Zdroj : [24]

13 Srovnání cen mýta mezi státy v praxi

V této části své práce se budu zabývat praktickými výpočty z oblasti mýta a prakticky přiblížím rozdíly cen mezi státy v celkové ceně mýta za každou jízdu, která pak může v konečném důsledku hrát velice významnou roli u konečného zákazníka, který si tuto přepravu objednal. Zmíním zde konkrétní typ vozidla, jeho emisní třídu, celkovou délku trasy, počet náprav a také dobu jízdy a čerpací stanice na této trase.

Výpočty se budou nyní týkat vzdálenosti větší než 300 km.

13.1 Trasa na území České republiky

Trasa: Olomouc – Teplice v Čechách

Délka trasy: 320,2 km.

Cena mýta: 992,11 Kč

Doba jízdy: 3 h 24 min

Emisní třída: Euro 6

Typ vozidla: Man

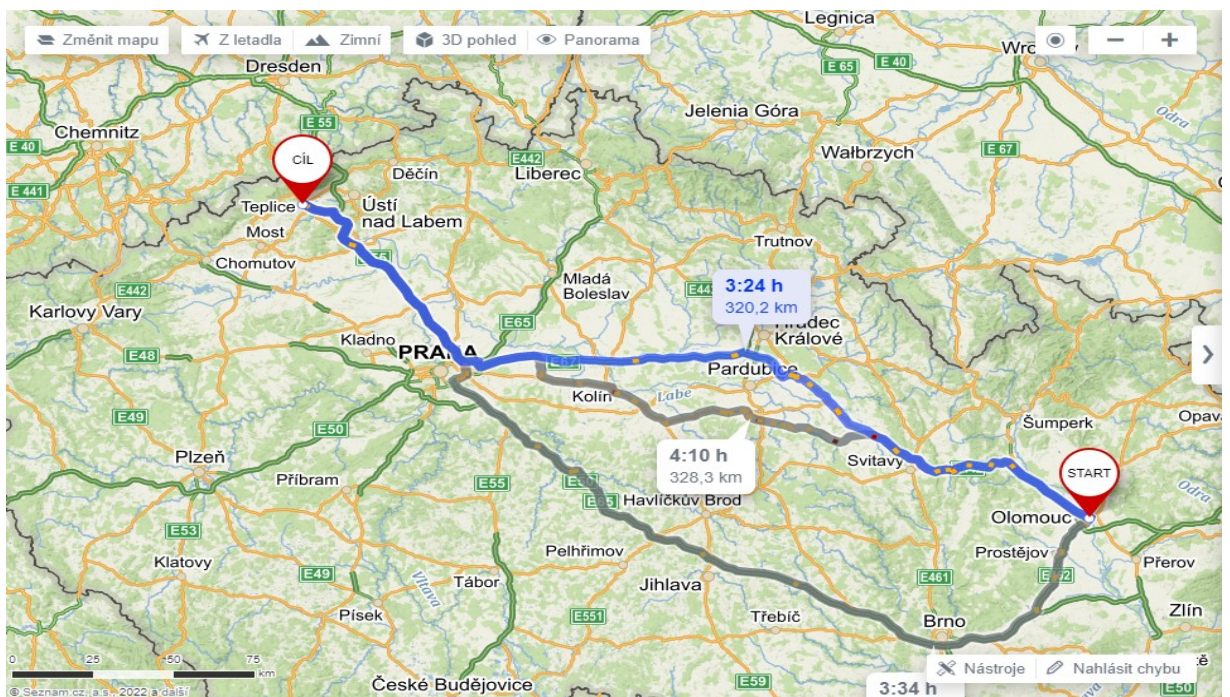
Velikost nádrže: 1300 litrů

Průměrná spotřeba plně naloženého vozidla: 35 litrů na 100 km

Počet náprav: 4

Nosnost: 12 t

Odpočívadla na trase: Unčovice, Hrušová, Dolní Roveň, Siřejovice,



Obr. 13.1: Trasa na území ČR (Seznam.cz, 2022g)

Zdroj : [25]

13.2 Trasa na území Polské republiky

Trasa: Katowice – Lazek Garncarski

Délka trasy: 322,2 km.

Cena mýta: 298 ZL (přepočet ČNB ze dne 5. 3. 2022) = 1579 Kč

Doba jízdy: 2 h 59 min

Emisní třída: Euro 6

Typ vozidla: Man

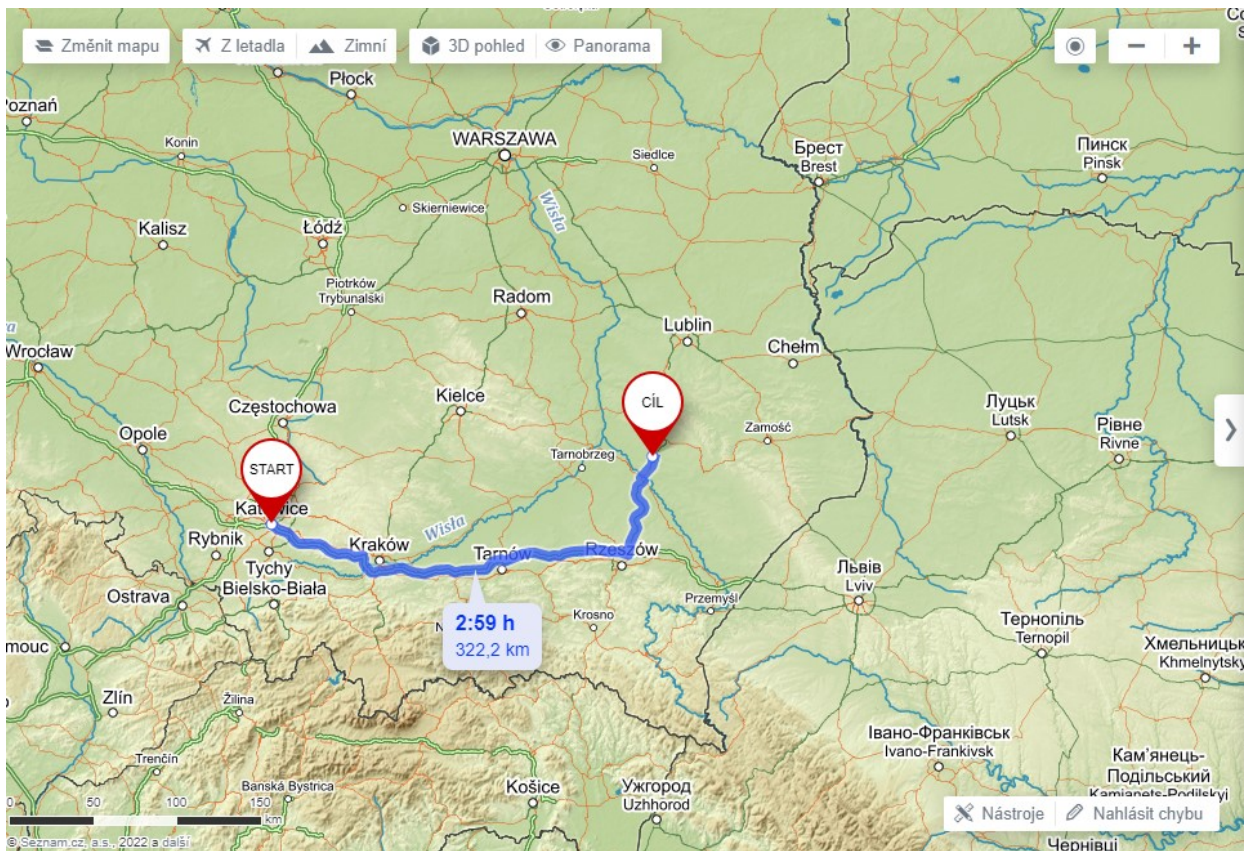
Velikost nádrže: 1300 litrů

Průměrná spotřeba plně naloženého vozidla: 35 litrů na 100 km

Počet náprav: 4

Nosnost: 12 t

Odpočívadla na trase: Jaworzno, Liszki, Swietoslawa,



Obr. 13.2: Trasa na území Polska (Seznam.cz, 2022d)

Zdroj : [26]

13.3 Trasa na území Slovenské republiky

Trasa: Šamorín – Východná

Délka trasy: 323,62 km.

Cena mýta: 52,28 € (Přepočet byl proveden podle kurzu ČNB ze dne 19. 2. 2022.)

Doba jízdy: 3 h 15 min

Emisní třída: Euro 6

Typ vozidla: Man

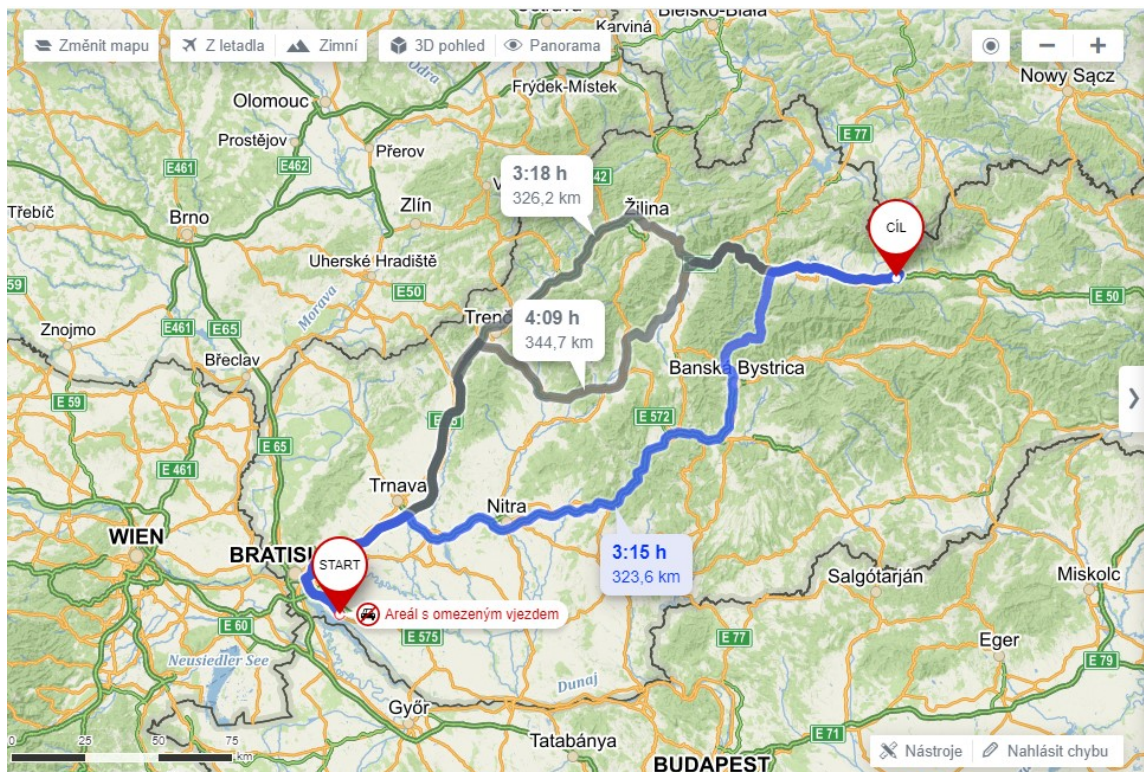
Velikost nádrže: 1300 litrů

Průměrná spotřeba plně naloženého vozidla: 35 litrů na 100 km

Počet náprav: 4

Nosnost: 12 t

Odpočívadla na trase: Budča.



Obr. 13.3: Trasa na území Slovenska (Seznam.cz, 2022h)

Zdroj : [27]

Nyní budou provádět výpočty na trase do cca 100 km.

13.4 Trasa na území České republiky

Trasa: Liberec – Trutnov

Délka trasy: 103,6 km.

Cena mýta: 11 Kč

Doba jízdy: 1 h 36 min

Emisní třída: Euro 4

Typ vozidla: Mercedes

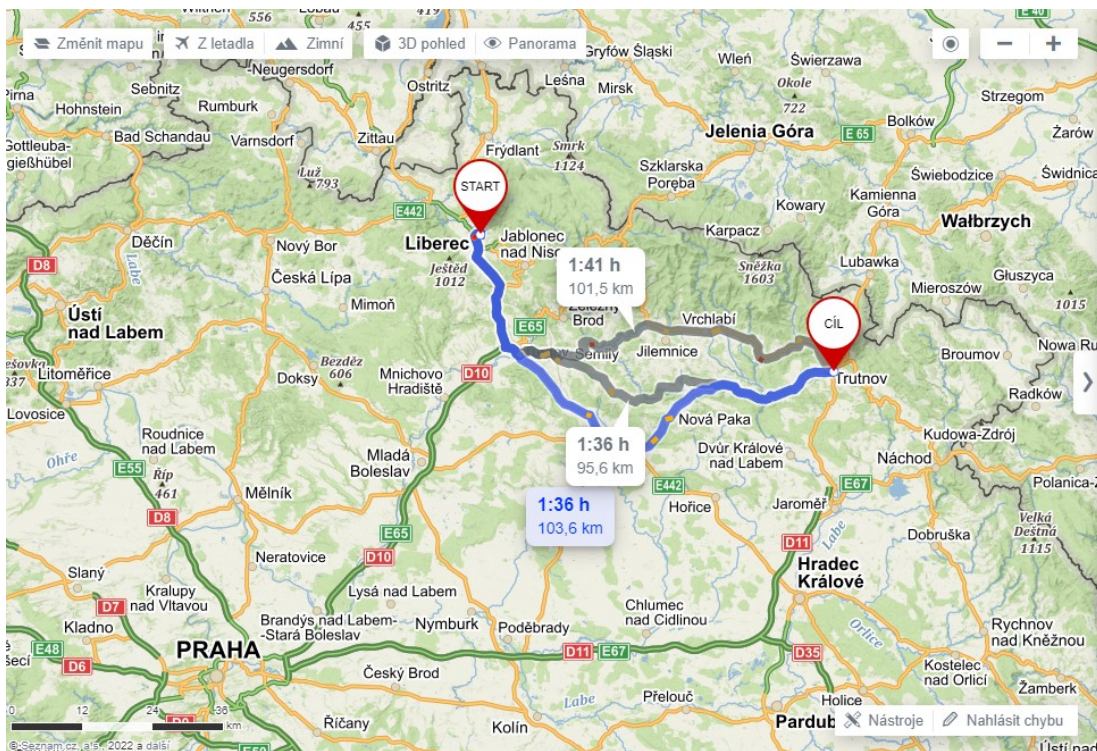
Velikost nádrže: 1300 litrů

Průměrná spotřeba plně naloženého vozidla: 35 litrů na 100 km

Počet náprav: 3

Nosnost: 10 t

Odpočívadla na trase: Na této trase se nenachází žádné odpočívadlo.



Obr. 13.4: Trasa na území ČR (Seznam.cz, 2022e)

Zdroj : [28]

13.5 Trasa na území Polské republiky

Trasa: Lublin – Garwolin

Délka trasy: 105 km

Cena mýta: 214 Zł (přepočítání bylo provedeno dle kurzu ČNB ze dne 5. 3. 2022) = 1134 Kč

Doba jízdy: 1 h 8 min

Emisní třída: Euro 4

Typ vozidla: Mercedes

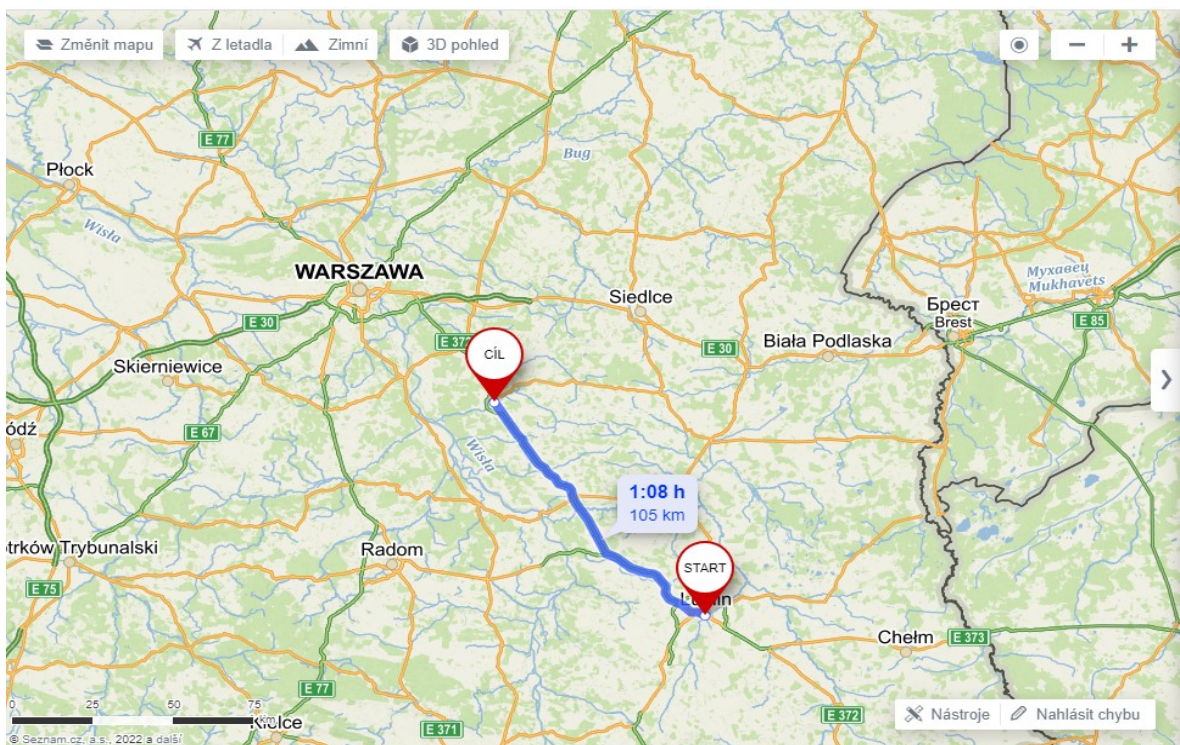
Velikost nádrže: 1300 litrů

Průměrná spotřeba plně naloženého vozidla: 35 litrů na 100 km

Počet náprav: 3

Nosnost: 10 t

Odpočívadla: Markuszow, Ryki,



Obr. 13.5: Trasa na území Polska (Seznam.cz, 2022f)

Zdroj : [29]

13.6 Trasa na území Slovenské republiky

Trasa: Bratislava – Kočovce

Délka trasy: 106,3 km

Cena mýta: 9 € (Přepočít byl proveden podle kurzu ČNB ze dne 19. 2. 2022) = 232 Kč

Doba jízdy: 1 h 2 min

Emisní třída: Euro 4

Typ vozidla: Mercedes

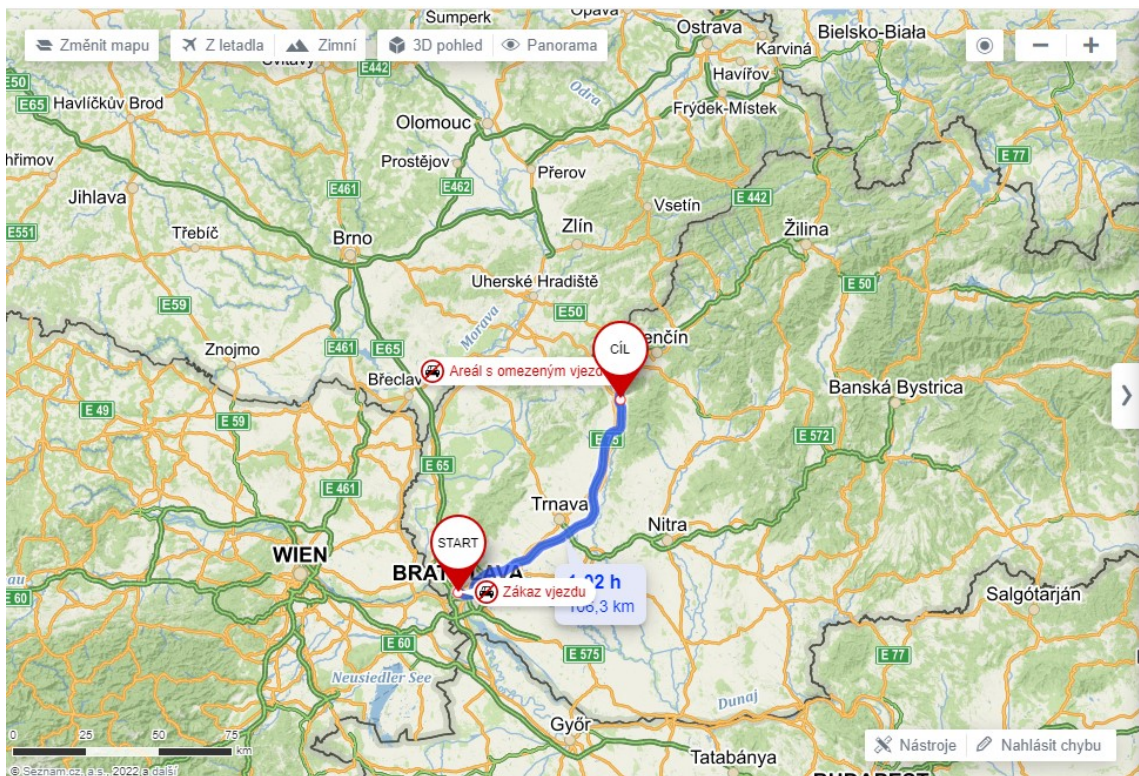
Velikost nádrže: 1300 litrů

Průměrná spotřeba plně naloženého vozidla: 35 litrů na 100 km

Počet náprav: 3

Nosnost: 10 t

Odpočívadla na trase: Zlaté Piesky, Piešťany, Hrádok.



Obr. 13.6: Trasa na území Slovenska (Seznam.cz, 2022c)

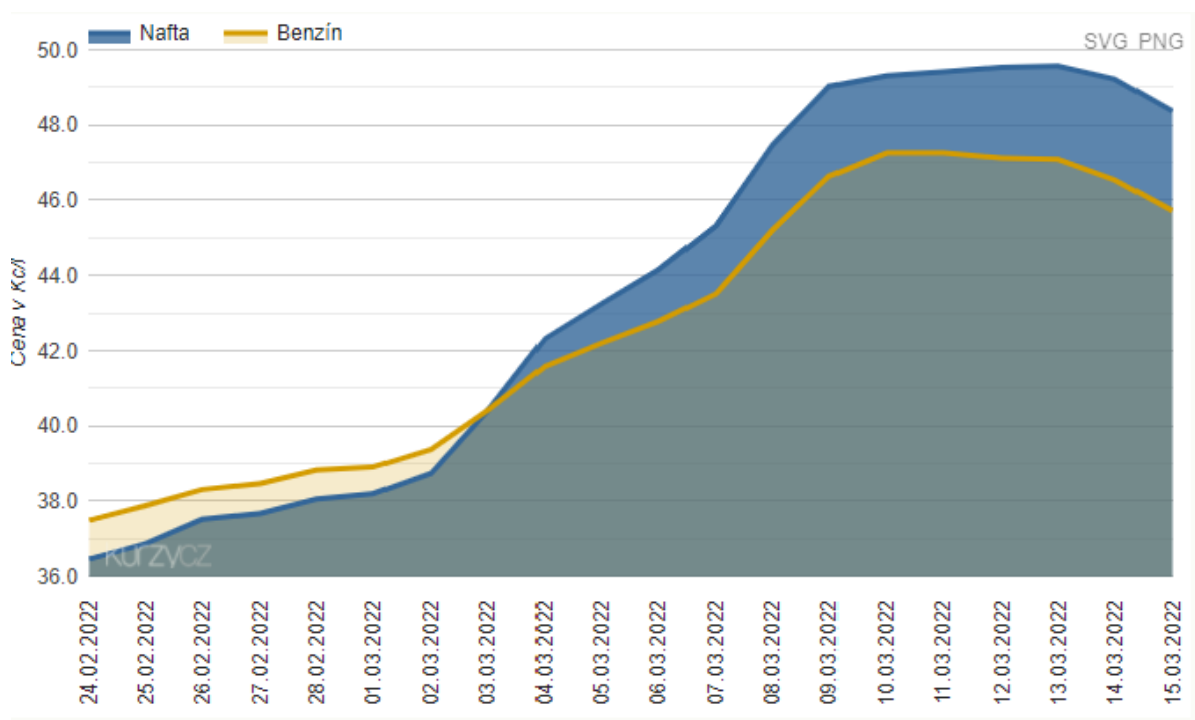
Zdroj : [30]

14 Návrh opatření ke zlepšení konkurenčního prostředí

V této fázi své práce bych se rád věnoval návrhům na zlepšení jednotlivých segmentů, které by dle mého názoru pomohly občanům v krizi, která momentálně probíhá. Jedná se například o ceny pohonných hmot, ceny mýta nebo samotného postoje státu k celé této problematice.

14.1 Aktuální situace kolem ceny pohonných hmot

Situace se zhoršila v druhé polovině měsíce února tohoto roku, kdy Ruská federace bezdůvodně napadla suverénní stát Ukrajina a tím začala nejistota ohledně dodávek ropy a zemního plynu do Evropy a růst cen na sebe nenechal dlouho čekat. Obchodníci mají sice ve svých nádržích ještě dostatek pohonných hmot z dřívějších měsíců za staré ceny, ale válka vykonala své – obchodníci se rozhodli na tomto neštěstí vydělat okamžitým zvednutím cen nafty a benzínu o několik korun.



Obr. 14.1: Ceny benzínu a nafty od února do března roku 2022 (Kurzy.cz, 2022)

Zdroj : [31]

V grafu nad tímto textem můžeme vidět, že ceny začínají klesat kolem 13. 3. 2022, kdy vláda v České republice ohlásila, že bude každý den důsledně kontrolovat čerpací stanice, zda ceny, které uvádí, nejsou příliš nadsazené. Ministerstvo financí tak dostává každodenní přehled cen benzínu a nafty. Tyto ceny důsledně analyzuje, a pokud zjistí pochybení u některé z čerpacích stanic, může jí odebrat marži. Vláda si od tohoto kroku slibuje stabilizaci a pokles ceny za pohonné hmoty.

Daleko dříve však na celou situaci zareagovala vláda na území Polska, když na 6 měsíců zrušila DPH u základních potravin a pohonných hmot a snížila daně u energií. Těmito kroky bojuje i proti inflaci, která by měla být tímto krokem oslabena až o 1,5 procentního bodu.

Slovenská republika je v tomto hledu na tom podobně jako Česká republika, v únoru letošního roku místní dopravci na Slovensku protestovali proti vysokým cenám tím, že na několik desítek hodin zablokovali hraniční přechody. Tento krok však místní vládu nedonutil snížit spotřební daň u paliv ani na přechodnou dobu. Občané Slovenska tak jezdí nakupovat pohonné hmoty do sousedních států a doufají, že se celá situace brzy obrátí k lepšímu a ceny pohonných hmot klesnou k nižším hodnotám.

14.2 Návrh společné ceny mýta pro státy EU

Další můj návrh se týká ceny mýtného na evropských silnicích. V každé zemi jsou určeny jiné sazby pro mýto a dle mého návrhu by mohla Evropská unie zde postupovat jednotně a na celém území Evropské unie zavést jednotné ceny za mýto. Tímto krokem by se mohla narovnat konkurence a nůžky mezi jednotlivými konkurenty z různých zemí by se tak nerozevíraly, jako je tomu doposud, ale naopak by se zavíraly, což by byl krok, který by mohl narovnat stabilitu v celém odvětví nákladní dopravy na území Evropské unie.

K těmto účelům by také mohl vzniknout jednotný evropský program, kde by se dalo jednoduše v několika krocích zjistit, kolik přesně bude stát cesta nákladního vozidla na určité trase, přičemž cena by byla ve všech státech Evropské unie jednotná.

14.3 Návrh jednotných dob zákazů jízd v jednotlivých zemích EU

Tento návrh, který se týká zejména přestávek v řízení, může svým sjednocením výrazně ovlivnit pole na konkurenčním trhu v oblasti nákladní dopravy. V kapitole, kde se touto problematikou zabývám hlouběji, jsem na jasných datech dokázal, jaké rozdíly jsou mezi jednotlivými státy v přestávkách. Tyto přestávky pak mohou hrát významnou roli v konečné finalizaci dopravní operace na místo určení. Proto bych navrhoval v tom problému kompletní sjednocení zákazů jízd nákladních vozidel. Tento krok by také na rozdíl od jiných řešení nebyl finanční zátěží pro žádný subjekt, který se v tomto odvětví pohybuje a výrazně by tak přispěl k narovnání podmínek na trhu v tomto oboru.

Tab. 14.1: Vlastní návrhy na zákazy jízd nákladních automobilů v zemích EU

Den, kdy by platily zákazy jízdy	Časový interval zákazu (od–do)	Platnost zákazu
Soboty (pouze o prázdninách)	4:00–23:00	26. 6. – 31. 8.
Neděle	8:00–22:00	Celoročně

Zdroj: Vlastní zpracování

14.4 Návrh na větší využívání kombinované dopravy zejména na území České republiky

Na území České republiky se dle mého názoru málo využívá kombinovaná doprava, která by mohla v konečném důsledku ulevit našim přetíženým pozemním komunikacím a tím také zrychlit celou přepravu klidně i v rozmezí několika hodin. Česká republika samozřejmě nedisponuje takovými možnostmi využití jako její sousední státy, kde tento druh přepravy zažívá v současné době větší rozvoj než na našem území. Kritici této formy přepravy se snaží zejména o argument, že není možno vyrazit na trať, kdykoliv by se jim zachtělo, což má samozřejmě za následek úbytek poptávek po tomto druhu přepravy. Naše železniční infrastruktura je, co se týče délky, je na špici v Evropě, ale bohužel je v současné době přetížená, a tak není moc možností kam vměstnat spoje s nákladními automobily, které by brzdily naše železnice. Další související věcí s tímto tématem jsou stavby nových vysokorychlostních tratí, které jsou momentálně jen na papíře.

Toto opatření by však stálo nemalé finanční prostředky, a to hlavně na pořízení speciálních železničních vozů pro nákladní automobily. Cena těchto vozů začíná na částce 300 000 Kč.

Hlavní roli zde hraje i stát, který se snaží dopravce motivovat k většímu využívání kombinované dopravy různými finančními i nefinančními výhodami. Všechny tyto snahy samozřejmě výrazně podporuje i Evropská unie, která České republice do tohoto projektu dává finanční prostředky, které se v prvním kole této dotace pohybují ve výši 90 milionů Kč.

Informace a zkušenosti z těchto přeprav bychom mohli čerpat od našich kolegů ze zahraničí, hlavně ze zemí, jako jsou Německo či Švýcarsko, které si zakládají na ekologii více než Česká republika, proto jsou o krok před námi.



Obr. 14.2: Vůz pro přepravu silničních návěsů po kolejích pro nedoprovázenou dopravu (K-Report, 2022)

Zdroj : [32]



Obr. 14.3: Kombinovaná doprava v praxi pod Alpami (Dopravní noviny, 2022)

Zdroj : [33]

14.5 Návrh na rozšíření odstavných ploch

Tento návrh je z hlediska bezpečnosti klíčový, protože řádný odpočinek u řidiče nákladního vozu představuje rychlejší a pohotovější reakce na nepředvídatelné situace na pozemních komunikacích. Evropská unie hojně ze svých dotací podporuje tyto stavby. V České republice šla výstavba za poslední roky také dopředu, ale jsou zde rezervy, které je potřeba odstranit. Není to však levná záležitost, stavba nového moderního odpočívadla se pohybuje kolem 430 milionů Kč. Odstavné plochy bych však doporučil stavět na hlavních tazích, které jsou nejvíce frekventované, a také na tazích, kde se doposud žádné odstavné plochy nenacházejí, nebo na místě, kde již odstavné plochy jsou, ale jejich kvalita a kapacita je doslova žalostná.

15 Vyhodnocení navržených opatření

Ve své práci jsem popsal celkem 4 návrhy na zlepšení v dopravní oblasti. V prvním jsem navrhl zlepšení v oblasti mýta. Můj návrh na zlepšení v této problematice vychází ze stejné ceny za mýto ve všech zemích EU. Také jsem zde nastínil možnost pro Evropskou unii vytvořit v tomto odvětví jednotný evropský portál, který by sloužil pro výpočty cen mýta na jednotlivé trasy s jednotlivými vozy dle eko norem, tím by byla výsledná cena přehledná a každý stát by pak nemusel mít rozdílné programy na výpočty cen mýta.

Ve svém druhém návrhu jsem se zabýval problematikou, která souvisí se zákazy jízdy nákladních vozidel v určitém období. Typickým příkladem jsou státní svátky či prázdninový provoz, kdy platí určitá omezení. Zde jsem navrhl dle tabulky nové a přehledné termíny, kdy nákladní automobily nemohou do provozu. Tyto zákazy bych opět sjednotil na stejná data pro všechny státy Evropské unie. Tímto krokem by se předešlo čekacím dobám na hraničních přechodech, kdy řidiči ztratí celý den tím, že v dané zemi je zrovna státní svátek, který zakazuje jízdu nákladním automobilům. Jako příklad mohu uvést rozdíl mezi Českou a Polskou republikou, kdy u nás slavíme svátek 17. 11. (Den boje za svobodu a demokracii), ale v Polsku tento svátek není, a tím se tedy dostává polský řidič do nevýhodného postavení na území České republiky a od 13: 00 do 22:00 nesmí vyjet na pozemní komunikace, pokud zde samozřejmě nemá výjimku a zákaz by se ho tedy netýkal.

Můj třetí návrh na zlepšení se týká zejména České republiky, a to v oblasti kombinované dopravy, kde zaostáváme za zbytkem Evropy. V předchozí kapitole jsem důkladněji popisoval celou problematiku kombinované dopravy na území České republiky a úskalí, proč zde není nebo nemůže být kombinovaná doprava používaná v takové míře jako u našich sousedů. V této oblasti bych tedy navrhoval rozšíření železniční sítě, a tím by se tedy znásobila kapacita, která by mohla přispět k většímu rozvoji kombinované dopravy na našem území. Popsal jsem zde i role 2 hlavních institucí (státu i Evropské unie), které mají snahu o větší využívání kombinované dopravy na našem území.

Můj poslední návrh se týká zvětšení kapacity odstavných ploch, které jsou v současné době sice k dispozici, ale ne v takové míře, aby pokryly větší poptávku po odstavných

plochách na hlavních tazích evropských silnic. V předchozích kapitolách jsem již prokázal, jaké druhy odpočívadel jsou, jaké se staví, také jsem představil nejmodernější odstavnou plochu v ČR a její možnosti, které toto místo nabízí ze své nabídky. Prokázal jsem také, že jedním z problémů při stavbě může být cena nebo také v posledních letech hojně používaná zbraň hlavně ze strany různých ekologických hnutí, která se svými tvrzeními o tom, že v místě stavby žije ohrožený druh zvířete nebo zde roste chráněná rostlina snaží zdržovat, či dokonce rušit rozhodnutí o stavbě v dané lokalitě. Názorným příkladem může být dostavba dálnice u Přerova, kde se skupina ekologů snažila několik let stavbu blokovat tvrzeními, že v této lokalitě žije chráněný živočich. Stavba odstavné plochy však může narazit i na nevoli obyvatel blízké vesnic, kteří nejčastěji zmiňují hluk či znečištění ovzduší či pozemků kolem této stavby. Někdy by možná neškodilo větší zapojení státu do celé této problematiky a tím tak odstranění pochybností týkajících se těchto staveb.

Všechny mé návrhy mají přínos pro celou společnost, a to hlavně v přehlednosti a lepší orientaci v dané problematice. Jako příklad mohu uvést sjednocení systému například pro výpočet ceny mýta na dané trase, kde je na první pohled jasně daná cena a stanovená kritéria, která musí být splněna, aby tato cena byla skutečně jasná a neměnná. Celý systém se tak zestruční, a hlavně se stane přehledným. Největší problémy u těchto návrhů tvoří náklady na dané projekty, které se bohužel neustále zvyšují, proto některé z nich nejsou ani realizované a končí tak většinou na daných ministerstvech v zapomnění.

Závěr

Jelikož mě problematika týkající se nákladní dopravy a konkurence baví, vybral jsem si toto téma pro svou bakalářskou práci. Při jejím psaní jsem zjistil, že doprava představuje velmi obsáhlé odvětví. Proto jsem si vytkl za cíl popsat všechny problematiky, které se týkají dopravy a konkurence, takovým způsobem, aby byly jasné a srozumitelné i pro čtenáře, kteří nejsou v oboru dopravy tak zblhlí. Vymezil jsem tedy základní pojmy z historie dopravy, pozemních komunikací i jejich specifikaci, včetně poplatků (hlavně mýtný systém).

Srovnal jsem také typy komunikací, ceny pohonných hmot na území České, Polské a Slovenské republiky. K těm jsem se musel během své práce bohužel vrátit, protože během psaní se změnila okolnost, které významnou měrou vyhnaly ceny pohonných hmot do nesmírně vysokých výšin. Hlavním důvodem těchto změn byla zejména válka na Ukrajině a také snaha prodejců pohonných hmot na této tragédii vydělat. Prodejci prodávali ještě staré zásoby pohonných hmot za nové ceny a tím tak vyhnali ceny.

V neposlední řadě jsem se věnoval dalším problematikám, jako jsou zejména ceny mýta v různých státech, čerpací stanice, odstavné plochy, které jsem rozebral u každé země zvlášť, a poté jsem učinil finální srovnání, které jasně ukazuje, kdo v této problematice zaostává, kdo si naopak vede vcelku úspěšně. Zajímal jsem se také o zákaz jízdy a diety, které jsou v různých státech odlišné. Také jsem zmínil pojmy jako eurolicence či finanční způsobilost dopravce, které jsem vysvětlil a popsal v předchozích kapitolách.

Ve své praktické části bakalářské práce jsem pak vypočítával ceny mýta na trasách v České, Polské a Slovenské republice nejdříve nad 300 km a poté na trasách cca do 100 km. Výsledná částka se samozřejmě odvíjela ode mnou zvolených kritérií, jako jsou například emisní třída, počet náprav, velikost nádrže či značka samotného vozu. Za tyto trasy jsem také přidal možná odpočívadla na trase, kde je možnost si udělat svou přestávku v řízení.

Po mé praktické části jsem se pustil do návrhů na zlepšení, které jsem nejdříve popsal, jak si myslím, že by mohly v budoucnu fungovat, a poté jsem je také vyhodnotil.

Je tedy nutné k problematice konkurence v nákladní dopravě přistupovat zodpovědně tak, aby byly podmínky v tomto odvětví co možná nejvíce férové a stejné ve všech okolních evropských státech, tím pak může být toto prostředí zdravé a prosperující pro celou naši společnost.

SEZNAM ZDROJŮ

- [1] KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. Silniční právo. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3.
- [2] KYNCL, Jan. Podnikání v silniční dopravě. Praha: Grada Publishing, 2001. Automobily. ISBN 80-7169-743-5.
- [3] NOVÁK, Radek a kol. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.
- [4] ZBYTKY VIA APPIA V ŘÍMĚ, 2022. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online] . San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Via_Appia#/media/Soubor:Via_appia.jpg
- [5] DÁLNIČNICE V ČESKÉ REPUBLICĚ, 2022. www.ceskedalnice.cz [online]. 2022 [cit. 2022-02 – 23] Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/>
- [6] ČESKÁ-JUSTICE, 2019. Obrázek. *Ceska-justice.cz* [online]. © 2019 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://www.ceska-justice.cz/wp-content/uploads/2019/09/dscf9965-768x512.jpg>
- [7] MYTO.CZ, 2006. Platba předem. In: *Sliderplayer.cz* [online]. © 2006 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://slideplayer.cz/slide/1964908/7/images/28/Platba+p%C5%99ede+m+Kapsch+TrafficCom+AG+All+rights+reserved.jpg>
- [8] MYTO.CZ, 2019. Sazby mýtného. *Myto.cz.eu* [online]. © 2019 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://myto.cz.eu/cs/emytne/sazby-mytneho-2021>
- [9] NÁRODNÁ DÁLNIČNÁ SPOLOČNOSŤ, 2018. Sazby mýta. *Emyto.sk* [online]. © 2018 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://www.emyto.sk/sk/elektronicke-myto/sadzby-myta-a-zlavy>
- [10] TOLLS.EU, 2021. Dálniční poplatky Polsko - informace o mýtném, zpoplatněné dálnice. In: *Tolls.eu* [online]. 7. 12. 2021 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://www.tolls.eu/cs/polsko>

- [11] AUTOMOBIL, 2022. Tahač. *Automobilrevue.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: https://www.automobilrevue.cz/obrazek/5982cd873ad81/100_7612_240x180.jpg
- [12] TRAILER & TRUCK RENTAL, 2022. Schwarzmuller návěs 2x zvedací náprava. *Pujcovna-navesu.com* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://www.pujcovna-navesu.com/bazar-vozidel-288/>
- [13] AUTO PERISKOP, 2022. Shell. *Autoperiskop.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: http://autoperiskop.cz/wp-content/uploads/import_old_periskop/cerpacistanice1up.jpg
- [14] AUTOBIBLE.EURO.CZ, 2022. Čerpací stanice. *Autobible.euro.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://autobible.euro.cz/dopravni-znacky-cerpacistanice/>
- [15] IVANHOE, 2015. Jednu z nejkrásnějších benzinek světa navrhli Češi. Stojí však na Slovensku. In: *Extrastory.cz* [online]. 31. 3. 2015 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://www.extrastory.cz/jednu-z-nejkrasnejsich-benzinek-sveta-navrhli-cesi-stoji-vsak-na-slovensku>
- [16] NEJMODERNĚJŠÍ ODPOČÍVADLO V ČR, 2022. *www.idnes.cz* [online]. 2022 [cit. 2022-03-04] Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/odpocivadlo-odpocivka-matl-rsd-dalnice-d1.A210820_092316_automoto_fdv
- [17] NEJMODERNĚJŠÍ ODPOČÍVADLO V ČR, 2022. Mapa odpočívек. *Rsd.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/odpocivadlo-odpocivka-matl-rsd-dalnice-d1.A210820_092316_automoto_fdv
- [18] MAPA ODPOČÍVEK NA ÚZEMÍ ČR, 2022. Mapa odpočívек. *Rsd.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/mapa-odpocivek#/odpocivky>
- [19] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, 2022. Mapa odpočívек. *Rsd.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/mapa-odpocivek#/odpocivky>

- [20] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, 2021. Zvyšování počtu kvalitních odpočivek na českých dálnicích. In: *Kraje.rsd.cz* [online]. 4. 11. 2021 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://kraje.rsd.cz/olomoucky/zvysovani-poctu-kvalitnich-odpocivek-na-ceskych-dalnicich/>
- [21] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2022. Obrázek. *Mdcr.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/9cdae84d-1fdc-439a-bdf4-9db1190167ac/Stavba-Praskeho-okruhu-z-Bechovic-k-D1-smeruje-k.aspx>
- [22] NOVOTNÝ, R., 2018. Chytrá parkoviště se prosazují i v nákladní přepravě. In: *Logistika.ekonom.cz* [online]. 31. 8. 2018 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://logistikaekonom.cz/c1-66231580-chytra-parkoviste-se-prosazuji-i-v-nakladni-preprave>
- [23] SEZNAM.CZ, 2022b. Dálniční odpočívadla Slovensko. *Mapy.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=18.5660970&y=49.1403328&z=9&q=dialni%C4%8Dn%C3%A9%20odpo%C4%8D%C3%ADvadla%20slovensko>
- [24] SEZNAM.CZ, 2022a. Dálniční odpočívadla blízko Polsko. *Mapy.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=18.5518887&y=51.8321995&z=6&q=d%C3%A1lni%C4%8Dn%C3%AD%20odpo%C4%8D%C3%ADvadla%20bl%C3%ADzko%20Polsko&cat=1>
- [25] SEZNAM.CZ, 2022g. Trasa Olomouc-Teplice. *Mapy.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=14.3974811&y=50.0203764&z=7&rc=97DJYxVGE9fQiJx12eo&rs=muni&rs=muni&ri=1&ri=2074&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B97D0VxVGQk9nIPxWBph9mKG4f-b9kqvJxXctG9kBZexYIc79jDXvgWo9i4Zwcpm9hqR0hL19h-5ecxi9gQWkxZxLP&rut=1>
- [26] SEZNAM.CZ, 2022d. Trasa Katowice-Łažek Garncarski. *Mapy.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=20.6511949&y=50.3269716&z=8&rc=9sE7bxYwDa9.SBIx1A1u&rs=osm&rs=osm&ri=12571&ri=720355&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B9syNKxYOSQ9tzTSxXzc99pDQxXY2B9uyd031r9wEWcixV9x2BCxXu6.9yIdlk-q9zQ1Bj4b9zzbYxY784XYx-D1o&rut=1>

- [27] SEZNAM.CZ, 2022h. Trasa Šamorín-Východná. *Mapy.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=18.5338571&y=48.5843264&z=8&rc=97MZWx6LPp993kBxTEh&rs=osm&rs=osm&ri=1015717125&ri=1015718037&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rup=1%3B97013xOKGg97.ytxOs8W9o94waPg9p9T5xO.qM9qr1bxPG4S9rWtPxQ4M9sQmWxQXDehoSxRpo09ssN.xSkQ39thXgxTLOO&rut=1>
- [28] SEZNAM.CZ, 2022e. Trasa Liberec-Trutnov. *Mapy.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=15.4779272&y=50.6517331&z=10&rc=95rPhx1qoj9kNw-x-gZ8&rs=muni&rs=muni&ri=1818&ri=2877&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rup=1%3B95uJMx1-lfiaIx1EWq9iDmSx-pWq9iSPi3dC9igoHx-3lG9iuB4x-Tof9jERmmx-9jT3lhY.9jj37aqz9j.Od5mC&rut=1>
- [29] SEZNAM.CZ, 2022f. Trasa Lublin-Garwolin. *Mapy.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=22.0952231&y=51.5841672&z=9&rc=u0Jnnxccn39yZ9exfMMZ&rs=osm&rs=osm&ri=16172&ri=13185&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rup=1%3B9.uPrxcle19.iQkxdDAZ9.TWVxdQEX9.BZbxdcqH9zpWvxduZP9zfG2x3RkR9zYuCx3lZf9zHJYxeCDR9yuQVxeXsY9y5trxetwh&rut=1>
- [30] SEZNAM.CZ, 2022c. Trasa Bratislava-Kočovce. *Mapy.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=17.4988449&y=48.4728197&z=9&rc=9n5htx6wv9o9HdxROxw&rs=osm&rs=osm&ri=1015718708&ri=1015718827&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rup=1%3B9n9y3xOC1r97MqmxOOU397bruxOZWc97sObxO7.N9o4mpxP0eq9oZa.xPQjZ2WxP7Vs9oeaKxQNepj3CxQk2i9oramxR29o&rut=1>
- [31] KURZY.CZ, 2022. Aktuální cena benzínu, cena nafty. *Kurzy.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: https://www.kurzy.cz/komodity/benzin-nafta-cena/?dat_field=24.02.2022&dat_field2=15.03.2022
- [32] FUKS, T. a L. NOVÁČEK, 2005. Přeprava silničních návěsů po kolejích. In: *K report.net* [online]. 24. 5. 2005 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: <https://www.k-report.net/clanky/preprava-silnicnich-navesu-po-kolejich/>

[33] DOPRAVNÍ NOVINY, 2022. Žel.vůz. *Dnoviny.cz* [online]. © 2022 [cit. 2022-04-04]. Dostupné z: http://www.dnoviny.cz/assets/images/91f308ab3220bb490ec72b116de21900/3643-660_466.jpg

SEZNAM GRAFICKÝCH OBJEKTŮ

Obr. 1.1: První cesta VIA APPIA (Zbytky Via Appia v Římě, 2022)	13
Obr. 2.1: Dálnice v České republice (ceskedalnice.cz)	19
Obr. 3.1: Mýtná brána (Česká-justice, 2019).....	23
Obr. 3.2: Formulář pro vyplnění (Myto.cz, 2006)	24
Obr. 5.1: Tahač (Automobil, 2022)	31
Obr. 5.2: Návěs (Trailer & Truck Rental, 2022)	31
Obr. 10.1: Čerpací stanice Shell (Auto Periskop, 2022).....	40
Obr. 11.1: Dopravní značka čerpací stanice (Autobible.euro.cz, 2022).....	42
Obr. 11.2: Čerpací stanice ve tvaru Ufo (Ivanhoe, 2015).....	45
Obr. 12.1: Moderní odpočívadlo.....	47
Obr. 12.2: Moderní odpočívadlo.....	48
Obr. 12.3: Všechna odpočívadla na území ČR (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2022) ..	48
Obr. 12.4: Odpočívka Milenov (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2022)	49
Obr. 12.5: Odpočívka Polom	49
Obr. 12.6: Odstavná plocha z výšky (Ministerstvo dopravy ČR, 2022).....	50
Obr. 12.7: Chytrá odstavná plocha (Novotný, 2018).....	51
Obr. 12.8: Dálniční odpočívadla na území Slovenské republiky (Seznam.cz, 2022b)...	51
Obr. 12.9: Dálniční odpočívadla na území Polské republiky (Seznam.cz, 2022a).....	52
Obr. 13.1: Trasa na území ČR (Seznam.cz, 2022g)	54
Obr. 13.2: Trasa na území Polska (Seznam.cz, 2022d)	55
Obr. 13.3: Trasa na území Slovenska (Seznam.cz, 2022h)	56
Obr. 13.4: Trasa na území ČR (Seznam.cz, 2022e).....	57
Obr. 13.5: Trasa na území Polska (Seznam.cz, 2022f).....	58
Obr. 13.6: Trasa na území Slovenska (Seznam.cz, 2022c).....	59
Obr. 14.1: Ceny benzínu a nafty od února do března roku 2022 (Kurzy.cz, 2022).....	60
Obr. 14.2: Vůz pro přepravu silničních návěsů po kolejích pro nedoprovázenou dopravu (K-Report, 2022).....	63

Obr. 14.3: Kombinovaná doprava v praxi pod Alpami (Dopravní noviny, 2022)	64
Graf 10.1: Srovnání cen pohonných hmot v ČR, Slovensku, Polsku	41
Tab. 3.1: 15 kontaktních míst Hospodářské komory ČR pro uzavírání smluv Post pay v ČR	25
Tab. 3.2: Tabulka cen mýta podle emisní třídy a počtu náprav v ČR	26
Tab. 3.3: Sazby mýta na Slovensku	27
Tab. 3.4: Mýtné pro motocykly a osobní automobily na vybraných úsecích	27
Tab. 3.5: Sazby mýtného pro nákladní automobily.	28
Tab. 5.1: Počet registrovaných nákladních vozidel na území ČR	30
Tab. 9.1: Zákazy jízd v ČR	37
Tab. 9.2: Zákazy jízd na Slovensku	38
Tab. 9.3: Zákazy jízd v Polsku	38
Tab. 10.1: Vývoj cen pohonných hmot	40
Tab. 11.1: Spotřeba benzínu v České republice	43
Tab. 11.2: Spotřeba nafty v České republice	43
Tab. 14.1: Vlastní návrhy na zákazy jízd nákladních automobilů v zemích EU	62

Seznam zkratk

ČNB	Česká národní banka
CNG	Stlačený zemní plyn
LPG	Zkapalněný ropný plyn
AETR	Accord européen sûr les transports routiers, Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
SWOT	Strengths (Silné stránky), Weaknesses (Slabé stránky), Opportunities (Příležitosti), Threats (Hrozby)
DPH	Daň z přidané hodnoty
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic

Autor/ka	Lukáš Merta
Název BP/ DP	Konkurenční prostředí v silniční nákladní dopravě v zemích České, Polské a Slovenské republiky
Studijní obor	LVD
Rok obhajoby BP / DP	2022
Počet stran	59
Počet příloh	0
Vedoucí BP / DP	Ing. Michal Turek, Ph.D.
Anotace	Předmětem mé bakalářské práce je srovnat konkurenční prostředí v silniční nákladní dopravě v České, Polské a Slovenské republice a navrhnout opatření, která by měla vést ke zlepšení a zklidnění celé situace na trhu v tomto oboru. V dnešní době je velmi těžké začít podnikat právě v dopravě, protože požadavky zákazníků jsou stále vyšší, konkurence naopak tlačí cenu stále níž, aby se zákazníkovi co nevíce zalíbila a aby si ji vybral pro realizaci své přepravy.
Klíčová slova	Diety, konkurence, mýtné, nákladní doprava, pohonné hmoty.
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	