

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomických teorií**



**Bakalářská práce**

**Firma kamionové dopravy a její konkurenční  
prostředí**

**Lucie Zikánová**

© 2014 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomických teorií

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zikánová Lucie

Provoz a ekonomika

Název práce

**Firma kamiónové dopravy a její konkurenční prostředí**

Anglický název

**A company of lorry transport and its competitive environment**

---

### Cíle práce

Cílem bakalářské práce bude zaměření na problematiku mezinárodní kamionové dopravy a poukázat na nynější stav konkurence v tomto odvětví v České republice.

### Metodika

V teoretické části se bakalářská práce se zaměří na význam dopravy v dnešní společnosti, její členění a příslušnou charakteristiku. Praktická část se bude zaměřovat na konkurenčního prostředí kamionové dopravy, které bude spočívat v zobrazení nákladových položek na přepravu a porovnání České republiky se zahraničím.

### Harmonogram zpracování

1. Zápočet LS / 2013: vyhledání a studium literatury
2. Zápočet ZS/ 2014: vypracování teoretické části
3. Zápočet LS/ 2014: vypracování analytické části a závěru

### **Rozsah textové části**

30 - 40 stran

### **Klíčová slova**

Konkurence, firma, kamionová doprava, dopravce, BOHEMIA ČESMAD.

---

### **Doporučené zdroje informací**

EISLER, Jan. Úvod do ekonomiky dopravy. 1. vyd. Praha: Codex Bohemia, 1998. 298s. ISBN 80-85963-54-X

JIRÁSEK, Jaroslav A. Konkurenčnost: vítězství a porážky na kolbišti trhu. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2001. 101 s. ISBN 80-86419-11-8.

MACÁKOVÁ, Libuše a kol. Mikroekonomie. 8. vyd. Melandrium, 2003. 275 s. ISBN 80-86175-38-3.

NOVÁK, R., Mezinárodní kamionová doprava plus. 2. vydání, Praha: ASPI Publishing, 2003. 252 s. ISBN 80-86395-53-7

SIXTA, J.; MACÁT, V. Logistika - teorie a praxe. 1. vydání, Brno: Computer Press, a. s., 2005, 313 st. ISBN 80-251-0573-3

---

### **Vedoucí práce**

Šrédli Karel, doc. Ing. PhDr., CSc.

### **Termín odevzdání**

březen 2014

---

  
**doc. Ing. Josef Brčák, CSc.**  
Vedoucí katedry



  
**prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr. h. c.**  
Děkan fakulty

V Praze dne 1.11.2013

---

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Firma kamionové dopravy a její konkurenční prostředí" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15.března 2014

\_\_\_\_\_

### Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. PhDr. Karlu Šrédlovi, CSc. za spolupráci a odborné vedení při zpracování práce a panu Václavu Pilíkovi za cenné připomínky a rady při zpracování části vlastní práce.

# **Firma kamionové dopravy a její konkurenční prostředí**

---

## **A company of lorry transport and its competitive environment**

### **Souhrn**

Bakalářská práce se zaměřuje na konkurenceschopnost kamionové dopravy. V teoretické části práce je kladen důraz na vymezení podmínek pro provozování kamionové dopravy jak pro vlastní, tak i pro cizí potřebu včetně charakteristiky okolí podniku. Součástí je i členění dopravy podle využití dopravních cest. Činnost dopravy je uspořádána jednotlivými národními i mezinárodními institucemi, ale i úmluvami. Nezbytnou součástí pro stanovení konkurenceschopnosti podniku je teoretické vymezení poplatků hrazenými českými dopravci na území ČR i v zahraničí. Vlastní práce se zaměřuje na vymezení jednotlivých nákladů, které se promítají do cen přeprav. Zejména se jedná pohonné hmoty, daňové zatížení spotřební daní, daní z přidané hodnoty a jejich výrazný cenový růst za posledních deset let. Výše silniční daně na jedno vozidlo. Ceny mýtného odvíjející se od vzdálenosti přeprav, počtu náprav a emisní normy. Jednotlivé sazby jsou pro lepší pochopení dané problematiky uvedeny na nejčastějších případech z praxe. Hodnoty těchto poplatků jsou srovnány s úrovní cen nákladů v sousedním Německu, kde jsou navíc zvýhodněni dotacemi na pořízení ekologických vozidel. Součástí práce je kalkulace konkrétního typu přepravy.

### **Klíčová slova:**

Bohemia Česmad, cena přepravy, emisní norma Euro, infrastruktura, kamionová doprava, konkurenceschopnost, mezinárodní doprava, mýtné, silniční nákladní doprava, území, vozidlo.

## **Summary**

This bachelor thesis is focused on the competitiveness of truck transport. The theoretical part emphasizes on defining the conditions for the operation of truck transport for both private as well as for reward, including the characteristics of the environment of the company. It also includes a breakdown of traffic by the use of traffic routes. Transport activity is organized various national and international institutions, as well as conventions. An essential part of the determination of competitiveness of a company is a theoretical definition of the fees paid by carriers in the Czech Republic and abroad. Custom work is focused on defining the respective amounts which are reflected in the prices of transport. In particular, the prices of fuel, the tax burden of excise taxes, value added taxes and their astronomical price growth for the last ten years. The amount of road tax per vehicle. Prices toll evolving from distance traffic, the number of axles and emission standards. Individual rates are for the better understanding of the issues listed on the most common cases in practice. The values of these charges are compared with the level of prices in neighboring Germany, which are also subsidies for the purchase of environmentally friendly vehicles. Part of this work is the calculation of a particular type of transport.

## **Keywords:**

Bohemia Česmad, transport price, emission standard Euro, infrastructure, road haulage, competitiveness, international transport, toll, road freight transport, the vehicle.

**Obsah:**

1. Úvod.....	10
2. Cíl práce a metodika .....	11
3. Teoretická východiska .....	12
3.1. Vymezení podniku a podnikání .....	12
3.1.1. Živnost .....	12
3.1.1.1. Živnost ohlašovací.....	12
3.1.1.2. Živnost koncesovaná .....	12
3.1.2. Podnikání v mezinárodní kamionové dopravě.....	13
3.1.2.1. Doprava pro cizí potřebu .....	13
3.1.2.2. Doprava pro vlastní potřebu .....	14
3.2. Okolí podniku .....	14
3.3. Charakteristika konkurence a konkurenčního prostředí .....	15
3.4. Členění dopravy podle dopravní cesty.....	18
3.4.1. Silniční doprava .....	18
3.4.1. Železniční doprava.....	18
3.4.2. Letecká doprava.....	19
3.4.3. Vodní doprava.....	19
3.4.4. Kombinovaná doprava.....	20
3.4.5. Nekonveční doprava .....	20
3.5. Členění dopravy podle místa provozování .....	20
3.5.1. Vnitrostátní doprava .....	20
3.5.2. Mezinárodní doprava .....	21
3.6. Silniční a dálniční infrastruktura.....	21
3.6.1. Dopravní infrastruktura v České republice.....	21
3.7. Instituce v mezinárodní kamionové dopravě .....	22
3.7.1. Česmad Bohemia .....	22
3.7.2. Mezinárodní unie silniční dopravy IRU .....	23
3.8. Mezinárodní dohody v kamionové dopravě .....	23
3.8.1. Úmluvy bilaterální .....	23
3.8.2. Úmluvy multilaterální.....	24
3.8.2.1. Specifika a obsah úmluvy CMR.....	24
3.8.2.1.1. Nákladní list CMR .....	24
3.8.2.2. Specifika a obsah úmluvy ADR .....	25
3.9. Sazby a daně v mezinárodní kamionové dopravě placené v ČR .....	26
3.9.1. Silniční daň .....	26



3.9.1.1.	Emisní norma Euro.....	26
3.9.2.	Spotřební daň .....	27
3.9.3.	Daň z přidané hodnoty (DPH) .....	28
3.9.4.	Poplatky za dálnice a rychlostní silnice .....	28
3.9.5.	Elektronické mýtné .....	29
3.10.	Sazby a daně v mezinárodní kamionové dopravě placené mimo ČR.....	31
4.	Vlastní práce .....	32
4.1.	Vstup dopravců na trh.....	32
4.2.	Vývoj dopravců v ČR .....	32
4.3.	Přepravy v nákladní a železniční dopravě .....	33
4.4.	Náklady ovlivňující ceny přeprav v ČR .....	34
4.4.1.	Pohonné hmoty .....	34
4.4.1.1.	Složky ceny nafty .....	35
4.4.2.	Silniční daň .....	37
4.4.3.	Výše mýtného .....	38
4.4.4.	Mzdy v dopravě .....	39
4.4.5.	Daň z přidané hodnoty (DPH) a daň z příjmů .....	40
4.5.	Náklady ovlivňující ceny přeprav v Německu .....	40
4.5.1.	Cena pohonných hmot (Kraftstoff).....	41
4.5.2.	Silniční daň ( Kraftfahrzeugsteuer).....	41
4.5.3.	Mzdy v dopravě .....	42
4.5.4.	DPH ( Mehrwertsteuer, Umsatzsteuer) a daně z příjmu .....	43
4.5.5.	Dotační program .....	43
4.5.6.	Mýtné .....	43
4.6.	Další složky ceny přepravy .....	46
4.7.	Kalkulace přepravy .....	47
5.	Zhodnocení výsledků .....	49
6.	Závěr .....	50
7.	Seznam literatury .....	51
7.1.	Seznam knižních zdrojů.....	51
7.2.	Seznam internetových zdrojů.....	51
7.3.	Seznam ostatních zdrojů .....	53
7.4.	Seznam tabulek .....	53
7.5.	Seznam grafů .....	54
7.6.	Seznam obrázků.....	54

## 1. Úvod

Doprava se řadí mezi jedno z nejdůležitějších odvětví lidské činnosti, protože kdyby jí nebylo, pak je každý jedinec závislý pouze na tom, co si sám obstará či vypěstuje. Bez dopravy by tudíž nemohl fungovat žádný proces civilizace. V průběhu dějin lze sledovat historický rozvoj dopravy. V prvopočátcích lidstva existovala doprava pouze po vlastních nohou, později se začala využívat pro přepravu zvířata, poté byl zaznamenán vznik dopravy po vodních tocích, byly budovány první dopravní cesty. Postupem času se doprava přetransformovala do dnešní podoby.

S nástupem tržní ekonomiky v devadesátých letech minulého století došlo k nárůstu požadavků kladených především na kvalitu dopravní infrastruktury. Byl zaznamenán značný pokles železniční dopravy ve prospěch silniční z důvodu nutnosti rychlého dodání zboží na místo určení. Počet nákladních vozidel od té doby převážně rostl, což s sebou přineslo i řadu negativních vlivů. Tlak na zhoršení životního prostředí, nasycenost dopravní infrastruktury nebo i přetížení hraničních přechodů. I přesto patří doprava k velmi důležitému odvětví hospodářské politiky, svým působením se podílí na celkovém zlepšení dané ekonomiky, a to vlivem zvýšení kooperace a dělby práce.

Teoretická část práce se zaměřuje na vymezení podniku a oprávnění, která jsou pro podnikání nezbytná. Součástí je i charakteristika konkurence, její dělení a určitá specifika konkurenceschopnosti. Dále jsou uvedena jednotlivá členění dopravy podle povahy dopravních cest nebo podle místa provozování. Důležitá je i kvalita dopravní infrastruktury, která je nezbytná pro fungování silniční nákladní dopravy. Působení nákladní dopravy na trhu je ovlivněno také činnostmi jednotlivých institucí, a to národními a mezinárodními, starající se o zlepšení podmínek pro provozování dopravy. Dodržování pravidel je dáno mezinárodními dohodami. Cena přepravy je odvozená od výše jednotlivých nákladů, které jsou teoreticky vymezeny.

Ve vlastní části práce je kladen důraz na definování jednotlivých nákladů, zejména se jedná o vývoj cen pohonných hmot, daňové zatížení na litr nafty. Výše silniční daně na konkrétní typ vozidla. Ceny mýtného v různých časech při určité přepravě a vliv emisních norem vozidel na tyto poplatky. Úrovně cen nákladů jsou srovnány se sousední Spolkovou republikou Německo a zobrazuje konkurenční výhodu v podobě dotačního programu na nákup nových ekologických vozidel.

## 2. Cíl práce a metodika

Hlavním cílem bakalářské práce je porovnání základních nákladů promítajících se do ceny přepravy v České republice a Spolkové republice Německo. Dílčím cílem bude zhodnotit náklady v kamionové dopravě a představit jednotlivé poplatky na konkrétních příkladech z praxe, jak v České republice, tak ve Spolkové republice Německo. V bakalářské práci je kladen důraz zejména na ceny nákladů na pohonné hmoty, silniční daň, mýtné a mzdové náklady (hrubé mzdy). Do ceny přepravy se promítá i mnoho dalších nákladů, avšak ty vzhledem k rozsahu práce jsou jen teoreticky vymezeny.

Cílem teoretické části bakalářské práce bude charakterizovat pojem dopravy a konkurence pro lepší pochopení a porozumění dané problematiky, vymežit podmínky pro provozování kamionové dopravy a zobrazit druhy dopravy podle dopravních cest. Součástí je i charakteristika národních a mezinárodních úmluv upravující činnost dopravy a její každodenní provoz. Působení zájmových uskupení pro podporu dopravců, na území ČR je zastoupeno Česmad Bohemia, které se v dnešní době podílí na vytváření legislativy v tomto oboru. Teoretické vymezení nákladů hrazeného dopravci na území ČR i mimo ni, které bude předpokladem pro vlastní část práce. V této části bakalářské práce bude použita metodika obsahové analýzy.

Cílem ve vlastní části práce bude sledování cen nákladů, které se promítají do ceny přeprav a srovnání České republiky a Spolkové republiky Německo. Jedná se o pohonné hmoty, mýtné, silniční daň, hrubé mzdy v dopravě a daňové zatížení. Obsahem vlastní části práce bude i porovnání silniční nákladní dopravy s dopravou železniční podle objemu přepravených věcí, srovnání přepravního výkonu mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo, zobrazení vývoje počtu fyzických a právnických osob v pozemní a potrubní dopravě a problematiku podnikání v mezinárodní kamionové dopravě na základě Eurolicence. Součástí práce bude sestavení kalkulace nákladů na konkrétní přepravu v podmínkách českého dopravce. V této části práce bude použita metodika statistická a matematická.

V závěru bakalářské práce bude shrnuta problematika odlišnosti zemí v provozování kamionové dopravy v jednotlivých cenách nákladů a bude navrženo opatření pro zlepšení postavení dopravy na území České republiky.

### **3. Teoretická východiska**

#### **3.1. Vymezení podniku a podnikání**

Firma nebo jiným slovem podnik, je označení pro soubor hmotných, nehmotných, ale i osobních aktiv, která jsou použita pro podnikání. Do podniku patří i majetek, který slouží k jeho provozování nebo majek patřící podnikateli. Podnikání definuje Obchodní zákoník jako soustavnou činnost, která je prováděna za účelem dosažení zisku. Je prováděna samostatně, vlastním jménem a na vlastní odpovědnost. Hlavním rysem podnikání je samozřejmě snaha o zisk. Firma neusiluje pouze o maximalizaci zisku, ale snaží se o zlepšení dalších oblastí, které jsou předpokladem pro úspěšné podnikání. Jde o návratnost kapitálu, minimalizaci rizik, uspokojení potřeb zákazníků nebo tvůrčí přístup.

##### **3.1.1. Živnost**

Chce-li fyzická nebo právnická osoba podnikat, pak musí obdržet živnostenské či koncesované oprávnění k provozování své činnosti. Podle živnostenského zákona musí žadatel splnit všeobecné podmínky, které spočívají v bezúhonnosti, plnoletosti a způsobilosti právním úkonům. Splnění zvláštních podmínek, mezi které patří odborná způsobilost, nevyžadují živnosti ohlašovací, volné. Členění živností je provedeno na základě jejich požadavků na odbornou způsobilost:

###### **3.1.1.1. Živnost ohlašovací**

Tento typ živností vzniká na základě ohlášení na příslušném Živnostenském úřadě. Následně je žadateli vydán výpis z živnostenského rejstříku. Tyto živnosti se dále dělí na řemeslné, vázané a volné.<sup>1</sup>

###### **3.1.1.2. Živnost koncesovaná**

Koncesovaná živnost vzniká dnem udělení výpisu ze živnostenského rejstříku. Udělení koncese je podmíněno schválením orgánu státní správy. Na udělení toho typu živnosti není právní nárok a nemusí být vždy udělena. V mnoha případech Živnostenský úřad vymezení určité podmínky pro její provozování.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> SRPOVÁ, J., ŘEHOŘ, V. a kol., *Základy podnikání*, s. 67

<sup>2</sup> SRPOVÁ, J., ŘEHOŘ, V. a kol., *Základy podnikání*, s. 67

### 3.1.2. Podnikání v mezinárodní kamionové dopravě

Podnikání v oboru dopravy je možné na základě koncesované živnosti. „*Průkazem živnostenského podnikání je nejen koncesní listina, ale od počátku roku 1998 také tzv. osvědčení o živnostenském oprávnění vydané na žádost podnikatele příslušným živnostenským úřadem obsahující všechny rozhodující údaje svědčící o existenci živnostenského oprávnění.*“<sup>3</sup> Podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, se člení provozování dopravy na provozování pro cizí a vlastní potřeby.

#### 3.1.2.1. Doprava pro cizí potřebu

„*Silniční dopravou pro cizí potřeby se rozumí doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, právní vztah založený přepravní (dopravní) smlouvou, resp. smlouvou o přepravené věci.*“<sup>4</sup> Doprava uskutečňující se pro cizí potřeby se vyznačuje náročnějšími požadavky na realizaci oproti dopravě pro potřeby vlastní.

Podle zákona lze provozovat silniční dopravu na základě koncese udělené právnické osobě se sídlem v České republice nebo osobě fyzické s trvalým pobytem na našem území. Nutností je splnění zvláštních podmínek dle předpisu Evropské unie, která předpokládají dobrou pověst, finanční způsobilost, odbornou způsobilost a usazení.

Dobrou pověstí se rozumí osoba bezúhonná. Finanční způsobilost se předkládá dopravnímu úřadu nejdéle k 31. červenci každého roku. Podkladem je zahajovací rozvaha ve zjednodušeném nebo plném rozsahu, popřípadě soupis obchodního majetku. Zkoušky z odborné způsobilosti skládá provozovatel na příslušném dopravním úřadě (v místě trvalého bydliště) z předmětů určených podle Evropské unie, následně osvědčení o odborné způsobilosti dokládá na Živnostenském úřadě. V nákladní dopravě je odborná způsobilost povinná za předpokladu hmotnosti vozidla vyšší než 3,5 t.<sup>5</sup>

„*Odborná způsobilost je definována jako soubor odborných znalostí vztahujících se k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby*“<sup>6</sup> a jejich následné aplikaci v praxi.

<sup>3</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 55

<sup>4</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 48

<sup>5</sup> Česká republika. Zákon č. 111/1994 Sb.: ze dne 26. dubna 1994. o silniční dopravě a o změně a doplnění dalších zákonů. Praha, 1994. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/EC1791FB-8BC7-4E3F-9925-687AA8C38677/0/zakon1111994osilnicnidoprave>.

<sup>6</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 48

Zkouška se zaměřuje na znalosti z oblasti právních ustanovení, které zahrnují problematiku mezinárodních úmluv, celních deklarací a pracovně právních vztahů, dalším okruhem zkoušky jsou bezpečnostní normy a technické parametry vozidel.<sup>7</sup>

### 3.1.2.2. Doprava pro vlastní potřebu

„Silniční dopravou pro vlastní potřeby se rozumí doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních předpisů.“<sup>8</sup> Provozování dopravy pro vlastní potřebu je možné na základě ohlášení živnosti, dnem rozhodnutí o udělení koncese nebo zápisem do obchodního rejstříku. Jednoduchost, oproti dopravě pro cizí potřeby, spočívá v tom, že se nemusí prokazovat splnění zvláštních podmínek. Ovšem povinností dopravce je dodržovat bezpečnostní podmínky silničního provozu, nároky vyplývající z mezinárodních úmluv a také respektovat předpisy bezpečnosti práce.<sup>9</sup>

## 3.2. Okolí podniku

Okolím podniku je v postatě celý svět. Okolím jsou myšleny takové části struktury, které se přímo dotýkají zkoumaného systému. V dřívějších dobách byly spojitosti v prostředí podniku poměrně jednoduché, vzhledem k úrovni technické vyspělosti a poskytovaných služeb měla firma opravdu malé okolí. Postupem času docházelo k rozvoji obchodních vztahů, a to díky zlepšení dopravní infrastruktury i komunikace, čímž docházelo k růstu okolí firmy.<sup>10</sup>

Okolí kamionové dopravy je tvořeno skupinou subjektů, které firmu přímo ovlivňují svými rozhodnutími. Nazývá se přímé okolí, a zejména sem patří:

- Dodavatele, kteří svým jednáním významně ovlivňují náklady firmy, dodávají do firmy paliva, materiály, dopravní prostředky, technické zařízení, opravy a údržby, pojištění.
- Odběratele (zákazníky), podstatně působí nejen na výkony podniku, ale i specializaci, protože každá firma se snaží přizpůsobit svým klientům, tak získává vyšší odbyt.
- Konkurenci, která způsobuje změny v mnoha aktivitách firmy.

<sup>7</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 49

<sup>8</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 46

<sup>9</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 47

<sup>10</sup> EISLER, J., *Úvod do ekonomiky dopravy*, s. 20

- Věřitelé, které představují především banky a mají významnou pozici v utváření finanční situace podniku.
- Dlužníci.

Další seskupení je tvořeno činiteli nepřímo působícími na firmu, jde o faktory:

- Politické, často se měnící či nestabilní politika má negativní vliv v rozhodování podnikatelských činitelů. Podílí se na tvorbě platné legislativy, která je tvořena zákony, normami, předpisy i vyhláškami upravující podnikání a pravidla provozu.
- Sociální faktory jsou pro podnikatele velmi významné, v posledních letech stouply velmi významně ceny služeb, zejména pak ceny energií. Zvýšení cen v dopravě se vždy ukazuje jako problém, vzhledem k sociálním dopadům, stát pak do tohoto odvětví vstupuje formou regulací cen.
- Finanční aspekty, jsou dány pravidla nařizující provádění finančních operací, jde například o banky a jejich jednání s klienty. Patří sem také zákonné postupy při vedení účetní agendy, či daňové zákony. Platební kázeň u dodavelsko odběratelských vztazích.
- Životní prostředí, ochrana a vytváření životního prostředí je upravena příslušnými zákony. V posledních letech bylo o problému dopravních prostředků a ekologii značně diskutováno.<sup>11</sup>

### 3.3. Charakteristika konkurence a konkurenčního prostředí

Pojetí konkurence se vyznačuje jako vzájemná rivalita mezi subjekty s úmyslem dosáhnout předem stanoveného cíle. Firma se pokládá za konkurenceschopnou, jestliže se dokáže:

- prosadit na trhu nebo je dokonce schopna navyšovat tržní podíl,
- dostát svým závazkům, a to řádně splácet úvěry bankám, hradit daňové povinnosti, platit dodavatelům obecně, hradit závazky vůči zaměstnancům či akcionářům.

Firma je nekonkurenceschopná, jestliže dané požadavky nesplňuje. I přesto se může pokusit o setrvání na trhu, například požádáním banky o prodloužení splátkového kalendáře, tlak na stát, pod záminkou zániku mnoha pracovních pozic, požádat zaměstnance, aby počkali na výplatu o trochu déle, než je běžné.

---

<sup>11</sup> EISLER, J., *Úvod do ekonomiky dopravy*, s. 21

Podnik může disponovat konkurenční výhodou, která plyne z geografické polohy, přírodního bohatství nebo ze zděděné kultury. Přednost je dána také podnikatelskou strategií, která by měla být pochopitelná pro jednotný výkon vedení a všech pracovníků v podniku. Důležitost taktického úspěchu je dána vrcholovým řízením podniku, které musí mít vizi do budoucna a k té se také přibližovat. Řídící pracovníci velmi často nedodržují nutný vztah cíle a prostředku a tím dochází k vymezení cíle bez zohlednění prostředku, proto je nutné ujasnit si případné překážky a možnosti. Taktická práce s sebou nese vytrvalé zápolení s konkurencí o pozici na trhu, je nutné vytvářet co nejvíce vlastních výhod a proměňovat je ve svůj prospěch. Na tom se podílejí nejen vrcholové řízení podniku, ale i mnoho řadových zaměstnanců.<sup>12</sup>

Poptávka po kamionových přepravách není stálá ani se nedá očekávat, člení se na poptávku individuální, která vyjadřuje poptávku jednotlivce po dané službě a poptávku tržní vyjadřující úhrn všech individuálních poptávek na trhu za dané období. Poptávka po přepravách je elastická, protože snížení ceny vyvolá zvýšení poptávaného množství. Nabídka, stejně jako poptávka, je také členěna na individuální, tedy nabídku jednoho výrobce a tržní nabídku, která představuje souhrn všech nabídek na trhu za dané úrovně cen.<sup>13</sup> Při růstu ceny se nabídka přeprav zvyšuje, roste i počet dopravců, kteří chtějí do tohoto odvětví vstoupit. Je ovlivněna technologickým rozvojem a počasím.

Chod přepravního trhu je ovlivněn národohospodářskou a sociální politikou mnohem více než jiné oblasti trhu. Aby doprava splňovala socioekonomický rámec, musí nutně mít k dispozici potřebnou kapacitu v dopravních prostředcích i infrastruktuře, dle požadavků zákazníků.

Ve výrobě materiálních statků se pokles prodeje nahrazuje inovací daného výrobku, popřípadě prodejem výrobku jiného, aby došlo k naplnění výrobních kapacit podniku. V dopravě je inovační proces nepružný a poměrně dlouhý. V krátkém časovém horizontu se využívá doplňkových prodejů k hlavnímu výkonu. Subjekt nabízející na přepravním trhu službu může podporovat poptávku jen velmi obtížně. Záleží spíše na životním stylu obyvatel. V dopravě lze využívat marketingových zásad, avšak existuje výjimka, přemístění nelze zákazníkovi vnutit navíc, tak jako je to u spotřebního zboží.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> JIRÁSEK, J. A., *Konkurenčnost: vítězství a porážky na kolbišti trhu*, s. 21

<sup>13</sup> MACÁKOVÁ, L. a kol., *Mikroekonomie*, s. 29

<sup>14</sup> EISLER, J., *Úvod do ekonomiky dopravy*, s. 100



Poptávka po službách roste v případě, že je komplementární k jistému statku, u kterého dochází k růstu poptávky. S tím lze počítat u přepravního trhu. Soulad nabídky s poptávkou na přepravním trhu je dán konkurencí mezi jednotlivými druhy doprav či konkurencí vně jednoho druhu dopravy. Důsledkem konkurence mezi dopravci je poptávka po přepravě, tedy volba zákazníka.

Kamionová doprava představuje dokonalou konkurenci na trhu služeb. „*Základním předpokladem dokonalé konkurence jsou naprosto rovné podmínky pro všechny její účastníky.*“<sup>15</sup> Dalším znakem je svobodný vstup do daného odvětví. Na trhu se nachází mnoho výrobců nabízejících velmi podobnou tvorbu, která se od sebe neliší vizuálně ani technickými vlastnostmi. Důsledkem podobnosti všech výrobků či poskytovaných služeb se utváří jednotná cena, kterou lze ovlivnit pouze za předpokladu změny cen všech ostatních produktů na daném trhu. Výrobci se samozřejmě snaží o co nejvyšší zisk, v tomto konkurenčním prostředí je pouze jediná možnost, jak tohoto cíle dosáhnout, a to zamezit jakémukoliv plýtvání při provádění činnosti. V dokonalé konkurenčním prostředí je nutno šetřit náklady. Avšak dokonalá konkurence je pouze pomyslný ideál, který ve skutečnosti nikdy nastat nemůže. Je o pouhou ekonomickou abstrakci, která není reálná.

Doprava spolu s dopravními náklady jsou důležitými prostředky směny výrobků, které mohou tvořit bariéry obchodu a působí na světovou směnu. Dopravní náklady mohou tvořit významnou část výrobních nákladů ve všech oblastech, avšak tyto náklady představují v praxi odlišné částky.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> MACÁKOVÁ, L. a kol., *Mikroekonomie*, s. 43

<sup>16</sup> SOUKUP, A., *Mezinárodní ekonomie*, s. 42

### **3.4. Členění dopravy podle dopravní cesty**

Doprava je realizována mnohými podnikatelskými činiteli, kteří jsou vzájemně spojeni ve složitý dopravní systém. V tomto systému vykonávají dílčí dopravy funkci podsystémů. Dopravní uspořádání působící v tomto spleťtém systému jsou pak odlišně zaměřeny na specifickou oblast přepravní práce, nebo vykonávat činnost v rámci několika dílčích dopravních systémů. Doprava představuje cílenou činnost, která se zaměřuje na přesun věcí či osob pomocí pohybu po dopravních cestách. Podle druhu dopravní cesty můžeme dopravu rozdělit:

#### **3.4.1. Silniční doprava**

Nejvyužívanější typ přepravy na našem území zaujímá silniční doprava, vzhledem k přepravě největšího objemu zboží v tunových kilometrech na našem území. Je realizována za pomoci dopravních prostředků, využívá se jak k přepravě osobní, tak i nákladní. Probíhá na silnicích nebo zpevněných cestách. Je vhodná pro přímou přepravu hodnotnějšího zboží na dlouhé, střední i krátké vzdálenosti. Její pružnost je dána především hustotou silniční sítě, což umožňuje širší pokrytí trhu.

Silniční doprava je poměrně rychlá i spolehlivá a umožňuje i značnou flexibilitu, která se projevuje v rychlém přizpůsobení se náhlým změnám. Jde o typ dopravy nejvíce vyhovující požadavkům zákazníka. Předností silniční dopravy je různorodost vozového parku, který zajistí vhodný typ vozidla pro dané přepravované zboží. Silniční doprava je vhodná i pro cenné zboží vyžadující potřebnou ochranu.

Záporným faktorem silniční dopravy je nešetrnost k životnímu prostředí a stále se zvyšující náklady. Dalším záparem je také faktor nepříznivého počasí, který může dopravu, obzvláště v zimních měsících, značně zkomplikovat.<sup>17</sup>

#### **3.4.1. Železniční doprava**

V České republice patří železniční doprava na druhou příčku v přepravách na střední až dlouhé trasy. Využívá se především pro početnou přepravu stavebního materiálu, strojírenských produktů, dřeva a mnoha dalších surovin z oblasti potravinářského či zemědělského odvětví.

---

<sup>17</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 14

Železniční doprava pojme větší množství zboží než doprava silniční, díky tomu se stává dopravou méně nákladnější. Je minimálně závislá na počasí a rychlejší, vzhledem k nezávislosti na intenzitě dopravního provozu.

Nedostatkem nynější železniční dopravy je značná nehodovost, která způsobí neprůjezdnost celé železniční tratě, tím narůstá časové zpoždění v dodání až o několik hodin. Nepravidelné jízdy nákladních vlaků. Nemožnost realizace přímé dopravy k zákazníkovi, čímž je omezena flexibilita a hůře se přizpůsobuje specifickým požadavkům odběratele.<sup>18</sup>

### **3.4.2. Letecká doprava**

Letecká doprava je stále považována za nadstandardní typ přepravy. Využívá se na střední až dlouhé vzdálenosti, přičemž na krátké vzdálenosti jí konkuruje železniční doprava a to zejména kvůli ceně. Slouží k přepravě drobných cenností, které jsou vázány včasným doručením. Letecká doprava se vyznačuje svou rychlostí i velkým nákladním prostorem omezeným hmotností přepravovaného nákladu. Negativní vlastností jsou vysoké náklady, nepravidelnost v důsledku špatného počasí nebo nutnost využití dalších typů dopravy, čímž dochází k překládkám a prodloužení dodací lhůty.

### **3.4.3. Vodní doprava**

Česká republika leží ve vnitrozemí, tudíž zde vodní doprava nezaujímá důležitou složku dopravy jako v přímořských státech. Vodní doprava je členěna na dopravu říční, která je na našem území omezena na řeku Labe a Vltavu, a dopravu námořní. Říční doprava slouží k přepravě většího objemu zboží na krátké vzdálenosti a je ovlivněna počasím či stavem vod. Mnohdy se přepravují rozpracované materiály i suroviny, které se převážejí ve velkém objemu, neklade se zde důraz na rychlost. Jde o rudu, ropu, uhlí či obilí. Doprava námořní tvoří nejstarší typ přepravy nákladu i osob na dlouhé vzdálenosti a spolu s dopravou leteckou představují mezikontinentální druhy dopravy.<sup>19</sup> Výhodou lodní dopravy je příznivá cena a velké kapacitní možnosti, naopak jako nevýhoda se jeví omezenost dopravních tratí a případné překládky, které s sebou přinášejí další náklady i čas.

---

<sup>18</sup> SIXTA, J., MACÁT, V., Logistika teorie a praxe, s. 168

<sup>19</sup> Herber, Vladimír. Geografie světového oceánu. *Námořní doprava*. [Online] [Citace: 21. Srpen 2013.] [http://www.herber.webz.cz/www\\_ocean/09-doprava.html](http://www.herber.webz.cz/www_ocean/09-doprava.html).

#### **3.4.4. Kombinovaná doprava**

Doručení zásilky od odesílatele k příjemci nelze vždy využít pouze jeden dopravní prostředek, proto „vznikly systémy kombinované dopravy, které využívají vhodnou kombinaci dvou nebo více druhů dopravy při optimálním využívání mechanismů pro manipulaci se zásilkami i vlastních dopravních prostředků.“ Nutností pro realizaci kombinované dopravy je dobrá organizace přinášející nižší náklady a vyšší kvalitu. Negativním vlivem jsou časté překládky zdražující dopravu, s překládkami souvisí také značné časové zpoždění.<sup>20</sup>

#### **3.4.5. Nekonveční doprava**

Nekonveční doprava v sobě zahrnuje především dopravu potrubní, která slouží k přepravě kapalných nebo plyných látek. Nejčastěji se využívá k přepravě vody, zemního plynu nebo ropy. K řízení a organizaci se využívá počítačových systémů. Potrubní doprava je nezávislá na klimatu, šetrná k životnímu prostředí a disponuje velkými kapacitními možnostmi. Negativní stránkou jsou vysoké pořizovací náklady a možné problémy se změnou přepravovaných látek.

### **3.5. Členění dopravy podle místa provozování**

Dopravu lze dále dělit podle mnoha hledisek, vztahu dopravce a přepravce, velikosti zásilky nebo hromadnosti. V tomto pojetí je zaměřeno na dělení dopravy podle místa provozování, a to:

#### **3.5.1. Vnitrostátní doprava**

Vnitrostátní silniční doprava představuje typ dopravy, který je realizován po dopravní cestě na území jednoho státu, přičemž nakládka i vykládka se také nachází na území daného státu. Za vnitrostátní silniční dopravu se také považuje místo nakládky, vykládky a průběh dopravní cesty na území členského státu Evropské unie nebo smluvního státu dle Dohody o Evropském hospodářském prostoru.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> SIXTA, J., MAČÁT, V., Logistika teorie a praxe, s. 169

<sup>21</sup> Česká republika. Zákon č. 111/1994 Sb.: ze dne 26. dubna 1994. o silniční dopravě a o změně a doplnění dalších zákonů. Praha, 1994. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/EC1791FB-8BC7-4E3F-9925-687AA8C38677/0/zakon1111994osilnicnidoprave>.

### 3.5.2. Mezinárodní doprava

Hlavním rozdílem mezinárodní silniční dopravy je místo nakládky a vykládky, které se nachází na území dvou různých států. Za mezinárodní dopravu se také považuje místo nakládky a vykládky na území jednoho státu, přičemž dopravní cesta se nachází v zahraničí.<sup>22</sup>

### 3.6. Silniční a dálniční infrastruktura

Silniční síť vznikla mnohaletým vývojem. Nejprve se budovaly nezpevněné cestičky, které sloužili zejména pro pěší dopravu. Poté částečně zpevněné cesty sloužící pro potahovou dopravu. Následným vývojem silniční sítě byla starověká komunikace, již se zpevněným povrchem, který se dalo využívat celoročně. V dnešní době jsou vozovky dokonale zpevněné a pohyb na nich je uspořádaný do jízdních pruhů.

Dopravní infrastrukturu lze charakterizovat jako systém dopravních sítí, který je vybaven různými stavbami, zařízeními i dopravními vozidly, kteří se zde pohybují. Vozovka je pozemní komunikací se zpevněným jízdním pásem zajišťujícím plynulost a bezpečnost dopravy za každého počasí. Silnice jsou obohaceny mnoha dalšími zařízeními, jejich sjízdnost by měla být pravidelně udržována.

Pozemní komunikace jsou členěny podle různých hledisek. Velmi často je uváděna skladba, která komunikace dělí podle jejich významnosti. Jde o členění na dálnice, rychlostní silnice, silnice I., II. a III. třídy, místní a účelové komunikace.<sup>23</sup>

#### 3.6.1. Dopravní infrastruktura v České republice

Důležitým kritériem pro zefektivnění silniční dopravy je hustá infrastruktura. Dostatečně rozvinutá silniční síť s sebou přináší nejen vyšší efektivnost, ale také rychlost či lepší operativnost. V České republice je nyní v provozu celkem 1193 km dálnic a rychlostních silnic, z toho dálnice tvoří 745 km a rychlostní silnice 442 km.<sup>24</sup> Na území ČR chybí základní páteřní síť, důvodem jsou vysoké náklady na její výstavbu. Kilometr

---

<sup>22</sup> Česká republika. Zákon č. 111/1994 Sb.: ze dne 26. dubna 1994. o silniční dopravě a o změně a doplnění dalších zákonů. Praha, 1994. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/EC1791FB-8BC7-4E3F-9925-687AA8C38677/0/zakon1111994osilnicnidoprave>.

<sup>23</sup> PERNICA, P., NOVÁK, R., ZELENÝ, L., *Doprava a zasilatelství*, s. 79

<sup>24</sup> Ministerstvo dopravy . [Online] 2006. [Citace: 2. 12 2013.] [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2012.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf).

dálnice v ČR stojí v průměru 400 mil. Kč<sup>25</sup>, čímž se řadíme na první příčku v nákladech spojených s výstavbou dálnic z celé Evropské unie.

Problém spočívá v nedostatečné dopravní infrastruktuře. Je zde velmi málo městských obchvatů zabraňujících přeplnění měst a nedostatek dálnic. Dálnice na sebe špatně navazují, čímž dochází k výlukám přes komunikace nižších řádů, tím se snižuje plynulost dopravy a to má v konečném důsledku vliv rychlost na spotřebu pohonných hmot i případnou ekologickou stránku životního prostředí.

Silniční i dálniční infrastruktura na území ČR neodpovídá potřebám společnosti i obchodu a to svoji hustotou a kvalitou. V dlouhodobém horizontu narůstá počet komunikací s havarijním stavem, což je způsobeno nedostatečným financováním do údržby. Jakost infrastruktury je také ovlivněna snižováním výškových omezení, nevhodnými šířkovými limity a povrchem vozovek.

### **3.7. Instituce v mezinárodní kamionové dopravě**

Všechna národohospodářská odvětví jsou zastoupena organizacemi zastávající jejich zájmy. I silniční dopravě pomáhají národní i mezinárodní instituce s mnohaletou tradicí, v ČR tuto úlohu plní již řadu let Česmad Bohemia.

#### **3.7.1. Česmad Bohemia**

Od roku 1966 na území dnešní ČR působilo Sdružení československých mezinárodních automobilových dopravců, tedy Česmad. Sdružení podmínilo vznik závodové přepravy a rozvoj krajské kamionové dopravy podniků ČSAD, to znamenalo, že na trhu již nepůsobilo pouze ČSAD hl. m. Prahy. Důvodem vzniku Česmad byla tehdejší politická situace v ČSSR a především snaha založit zájmové sdružení, které doposud v tomto odvětví chybělo. Dne 9. září 1992 vzniklo nové sdružení Česmad Bohemia, a to v důsledku dělení Československé federativní republiky na dva samostatné státy. V podstatě jde o shodnou organizaci Česmad, která zde působila od roku 1966.<sup>26</sup>

Česmad Bohemia je občanské sdružení, které představuje největší zájmové uskupení dopravců v České republice podnikající v mezinárodní nebo vnitrostátní dopravě. Patří sem okolo 2000 dopravců s více než 20 000 dopravními prostředky. Sdružení se díky své dlouholeté tradici, ale také zkušenostem podílí na tvorbě legislativy pro dané odvětví,

<sup>25</sup> Slovík, Jan. *dálnice. Dotazy*. [Online] 10. Srpen 2002. [Citace: 21. Srpen 2013.] <http://www.dalnice.com/dotazy/odpovedi.htm>.

<sup>26</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 84

čímž se snaží zvýšit jeho konkurenceschopnost. Je zprostředkovatelem důležitých informací, chrání zájmy svých členů, ale také se snaží udržet rozvoj silniční dopravy formou školení o bezpečnosti provozu nebo rekvalifikací řidičů, kterých je nedostatek zejména v kamionové dopravě.<sup>27</sup>

### **3.7.2. Mezinárodní unie silniční dopravy IRU**

Mezinárodní unie silniční dopravy IRU (International Road Transport Union) představuje nejvýznamnější mezinárodní organizaci v silniční dopravě. Cílem silniční unie je posílení udržitelného rozvoje a podpora obchodu po celém světě. Zajišťuje zlepšení přeprav formou odborného vzdělávání, podporuje odbornou způsobilost a snaží se odstraňovat bariéry v elektronické komunikaci nebo přebytké administrativě.<sup>28</sup>

Unie vznikla 23. března 1948 v Ženevě a zpočátku zaštiťovala pouze několik evropských států (Belgie, Dánsko, Francie, Nizozemsko, Norsko, Švédsko, Švýcarsko, Velká Británie). Později se její působnost rozšířila do ostatních států a nyní již zahrnuje více jak 170 sdružení ze 73 zemí světa. Za Českou republiku je řádným členem Česmad Bohemia, ale patří sem výrobci automobilů, pneu, i trajektové firmy od rozsáhlých flotil po drobné vlastníky.

### **3.8. Mezinárodní dohody v kamionové dopravě**

V odvětví dopravy jsou mezinárodní dohody velmi důležité, protože upravují právní normy, problematiku smluv a pevně vymezují vztahy mezi dopravci a odesílateli.

#### **3.8.1. Úmluvy bilaterální**

Bilaterální smlouvy představují dvoustranné mezivládní ujednání mezi vládou ČR a dalších zemí. V oboru silniční dopravy dochází k restriktivním opatřením, pomocí množství, limitů a počtů, které se týkají povolení pro mezinárodní přepravu věcí. Na základě těchto zahraničních povolení je omezen vývoz i dovoz materiálního zboží a dochází k útlumu podnikatelských činností.<sup>29</sup> Druhy zahraničních povolení jsou členěny podle časové platnosti na:

---

<sup>27</sup> ČESMAD BOHEMIA. *O sdružení*. [Online] Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2011. [Citace: 13. 8 2013.] <http://www.dopravci.cz/o-sdruzeni>.

<sup>28</sup> International Road Transport Union. *History and mission*. [Online] IRU, 2013. [Citace: 8. Červenec 2013.] [http://www.iru.org/en\\_history\\_and\\_mission](http://www.iru.org/en_history_and_mission).

<sup>29</sup> PERNICA, P., NOVÁK, R., ZELENÝ, L., *Doprava a zasílatelství*, s. 79

- Jednorázová, která opravňuje dopravce pouze k jedné jízdě do dané země a zpět.
- Trvalá, představují neomezený počet jízd za předem dané časové období.

### 3.8.2. Úmluvy multilaterální

Smlouvy multilaterální představují mnohostranné dohody týkající se problematiky úmluvy CMR, ADR, a jiných.

#### 3.8.2.1. Specifika a obsah úmluvy CMR

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě vznikla 19. května 1956 v Ženevě. Smlouva nabyla platnosti dne 2. července 1961, pro Československou socialistickou republiku byla účinná od 3. prosince 1974.<sup>30</sup>

Úmluva CMR se pojí s každou mezinárodní přepravou, která je uskutečňována dopravním prostředkem za úplatu, přičemž počáteční a konečné místo dodávky se nachází na území dvou států, podmínkou je, aby alespoň jeden z těchto států byl smluvním státem CMR. Dohoda určuje ucelené předpisy pro přepravně-právní poměry v mezinárodní kamionové dopravě, zabývá se nároky či závazky mezi dopravcem a odesílatelem, upravuje doprovázející dokumenty k naložené věci a věnuje se problematice, která je spjatá s postupem při náhradách škod. „*Přepravy ve smyslu podmínek CMR mohou být realizovány MKD s výjimkou přeprav mrtvol, stěhování svršků a poštovních přeprav v rozsahu všech možných zbožíových komodit.*“<sup>31</sup>

Dohoda CMR je zákonnou normou tzn., že je upřednostňována před naší národní legislativou, avšak úmluva CMR některé právní okruhy upravuje jen okrajově, proto se na české zákony odkazuje. Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě upravuje pouze některé oblasti přepravních smluv, nezabývá se oblastí tvorby cen přepravného, způsobu uzavírání smluv, závazkových vztahů a dalších okruhů.<sup>32</sup>

##### 3.8.2.1.1. Nákladní list CMR

Nákladní list CMR je nejdůležitější přepravní doklad v mezinárodní kamionové dopravě, avšak předpoklady uvedené v přepravní smlouvě jsou vždy prioritní. Nákladní list

<sup>30</sup> Dopravní smlouvy. *Úmluva CMR*. [Online] Dopravní přestupky s.r.o., 2012. [Citace: 29. Červen 2013.] <http://www.dopravnismlouvy.cz/umluva-cmr>.

<sup>31</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 122

<sup>32</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 121



je důkazem, že mezi dopravcem a odesílatelem došlo k uzavření přepravní smlouvy dle úmluvy CMR a zároveň zboží bylo převzato dopravcem. Vyhotovuje se ve třech provedení a je opatřen podpisem či razítkem odesílatele a dopravce.<sup>33</sup>

### **3.8.2.2. Specifika a obsah úmluvy ADR**

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí vznikla 30. září 1957 v Ženevě. Představuje základní mezinárodní předpis, který upravuje předpoklady pro realizaci přepravy nebezpečných věcí. Nebezpečnou věcí se rozumí látka nebo surovina, která by za předpoklady nehody způsobila újmu na životech lidí či zvířat, jedná se především o chemikálie vyznačující se hořlavostí, radioaktivitou, žíravostí a jinými negativními vlastnostmi.

Úmluvu doplňují dva rozsáhlé dodatky, a to přílohy A a B. Příloha A se především zaměřuje na specifikaci nebezpečných předmětů a jejich balení. Příloha B udává technické parametry vozidel a způsoby zacházení s danými věcmi.

---

<sup>33</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 123

### **3.9. Sazby a daně v mezinárodní kamionové dopravě placené v ČR**

Každý podnikatel má ze zákona povinnost platit daně, v běžném podnikání jde o daň z přidané hodnoty či daň z příjmu. V oboru dopravy jsou další zákonné platby, které musí dopravce uhradit. Jde o daň spotřební či silniční nebo poplatky za užití rychlostních silnic a dálnic.

#### **3.9.1. Silniční daň**

Silniční daň je upravena zákonem 16/1993 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Dle zákona je předmětem silniční daně motorové nebo přípojné vozidlo určené k podnikání, nebo činností, ze kterých plyne zisk a je registrováno na území České republiky. Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatelem vozidla registrovaného na území České republiky a je zapsána v technickém průkazu. Základ daně je u osobních automobilů tvořen objemem motoru v kubických centimetrech, u nákladních vozidel je tvořen součtem maximálních povolených hmotností na nápravy v tunách a počtem náprav u návěsu.<sup>34</sup>

Sazby silniční daně jsou dány tabulkově pro osobní i nákladní automobily. Výsledná daňová povinnost nemusí být tak vysoká, neboť ji lze navíc snížit o stáří vozidla. Důležitým datem je tedy registrace vozidla. V průběhu zdaňovacího období platí daňový poplatník zálohy na silniční daň, které jsou hrazeny ve čtyřech platbách. Výsledný daňový závazek je ponížen o zaplacené zálohy, případný nedoplatek je uhrazen při podání daňového přiznání.<sup>35</sup>

Vozidla splňující ekologické normy Euro mají sníženou silniční daň. V legislativě č. 493/2001 Sb. je uvedeno, že nákladní automobily zaregistrované v ČR před rokem 1989 podléhají naopak zvýšené sazbě silniční daně o 25 %. Dopravci jsou tímto opatřením nuceni obměňovat vozový park a využívat k podnikání ekologičtější dopravní prostředky.

##### **3.9.1.1. Emisní norma Euro**

Norma Euro, která se jako první začala zabývat výfukovými zplodinami, vznikla v Kalifornii v roce 1968. Do Evropy se tento předpis dostal až o několik let déle, tedy v roce 1971, jako vyhláška EHK 15. Vyhláška byla mnohokrát přepracována

---

<sup>34</sup> Ministerstvo financí. *Finanční správa*. [Online] Generální finanční ředitelství, 2006-2013. [Citace: 2. Srpen 2013.] [http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cds/xsl/legislativa\\_metodika\\_3147.html?year=0](http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cds/xsl/legislativa_metodika_3147.html?year=0).

<sup>35</sup> Gola, Petr. *Finance.cz. Daně a mzdy*. [Online] [Citace: 17. Srpen 2013.] <http://www.finance.cz/zpravy/finance/375670-novejsi-auta-snizuji-silnicni-dan/>.

a v osmdesátých letech byla nahrazena vyhláškou EHK 83, která byla podkladem pro emisní ustanovení Evropské unie. Vyšla v platnost v devadesátých letech jako již zmiňovaná norma Euro.

Emisní norma Euro udává limitní hodnoty výfukových zplodin a je platná v zemích Evropské unie. Stanovuje množství oxidu uhelnatého, uhlovodíku, oxidů dusíku a počty pevných částic, které se udávají v miligramech na ujetý kilometr pro naftové i benzínové motory. Oxid uhličitý zmiňovaný v problematice globálního oteplování však tato norma neřeší, i když ho automobily také vypouštějí. Zhruba každé čtyři roky vychází nová, přísnější emisní norma Euro, vždy s vyšším pořadovým číslem.<sup>36</sup>

**Tabulka 1: Jednotlivé emisní limity normy Euro.**

Rok a norma		CO (g/km)		NO <sub>x</sub> (g/km)		HC + NO <sub>x</sub> (g/km)		HC (g/km)	PČ (g/km)
		Benzín	Nafta	Benzín	Nafta	Benzín	Nafta	Benzín	Nafta
1992	I	3,16	3,16	-	-	1,13	1,13	-	0,180
1996	II	2,20	1,00	-	-	0,50	0,70	-	0,080
2000	III	2,30	0,64	0,15	0,50	-	0,56	0,20	0,050
2005	IV	1,00	0,50	0,08	0,25	-	0,30	0,10	0,025
2009	V	1,00	0,50	0,06	0,18	-	0,23	0,10	0,005
2014	VI	1,00	0,50	0,06	0,08	-	0,17	0,10	0,005

**Zdroj:** Autolexicon. *Emisní norma EURO*. [Online] 2013. [Citace: 15. Červen 2013.] <http://cs.autolexicon.net/articles/emisni-norma-euro/>.

### 3.9.2. Spotřební daň

Spotřební daň je zahrnuta v cenách pohonných hmot, maziv, tabákových výrobků a alkoholu. Jejím cílem je motivovat ke snížení spotřeby škodlivých výrobků. Jde o neodčitelnou položku, tzn., že je zahrnuta do ceny pohonných hmot. V současné době představuje spotřební daň na pohonné hmoty největší fiskální příjem z provozu kamionové dopravy.

<sup>36</sup> Autolexicon. *Emisní norma EURO*. [Online] 2013. [Citace: 15. Červen 2013.] <http://cs.autolexicon.net/articles/emisni-norma-euro/>.

Ve státech Evropské unie jsou rozdíly v daňovém zatížení paliv, což s sebou přináší mnohé problémy. Nejčastěji to, že pohonné hmoty nejsou tankovány ve státech, kde nedochází ke spotřebě. Nákladní vozidlo natankuje před hranicí a následně tento stát opouští, ke spotřebě dochází v jiném státě, a nemůže se tak podílet na nákladech, které toto vozidlo působí.

### 3.9.3. Daň z přidané hodnoty (DPH)

Doprava podléhá osvobození od daně z přidané hodnoty na výstupu v případě, že se jedná o dopravu do země třetího světa, tj. mimo EU. V případě dopravy tuzemské, či na území EU se odpočet DPH na výstupu neuplatňuje. Plátce, který uskutečňuje mezinárodní kamionovou dopravu a plátce poskytující službu související s tímto oborem, mají nárok na odpočet DPH na vstupu.

### 3.9.4. Poplatky za dálnice a rychlostní silnice

Potvrzením o zaplacení silničního poplatku je dálniční známka platná, vždy na určité časové období, a to roční, měsíční a desetidenní vždy pro vozidla do hmotnosti 3,5 tuny. Dálniční kupón se skládá ze známky, která je trvale vylepena na čelním skle a kupónu, kde je vepsána SPZ vozidla. Zaplacená sazba slouží k opravám a budování infrastruktury.

**Tabulka 2: Přehled cen za dálniční známku pro vozidla do 3,5 t za rok 2013.**

Platnost	Cena v Kč
Desetidenní	310
Měsíční	440
Roční	1 500

**Zdroj:** Oficiální portál pro podnikání a export. *businessInfo.cz*. [Online] 1997-2013. [Citace: 19. Zář 2013.] [www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html](http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html).

### 3.9.5. Elektronické mýtné

Pro vozidla nad 3,5 a 12 tun je zavedeno elektronické mýtné, které představuje sazbu za využití rychlostních silnic, dálnic a vybraných silnic I. třídy těžkými vozidly. Výše poplatku se odvíjí od vzdálenosti ujetých kilometrů po komunikaci a typem vozidla (viz výše zmíněná norma Euro), tzn., že mýtné představuje výkonovou normu zpoplatnění. Podstatou mýtného systému je spravedlivější přístup k podílení se na modernizaci, opravě a udržování významných silničních i dálničních tahů.<sup>37</sup>

V některých státech se uplatňuje manuální výběr mýtného, se kterým je spojena rozsáhlá výstavba mýtnic, avšak v dnešní době se od této varianty upouští a státy přecházejí na systém elektronického výběru poplatků. Na našem území jsou poplatky vybírány elektronicky. Od ledna 2007<sup>38</sup> činnost prování firma Kapsch, která zakázku získala na 10 let. Během devíti měsíců vybudovala v České republice kompletní systém pro výběr elektronického mýtného.

Každé vozidlo přesahující hmotnost 3,5 tuny nebo 12 tun musí být opatřeno palubní jednotkou Premid, která komunikuje s mýtnými branami a při každém průjezdu branou systém rozpozná ujetou trasu kamionu a odečte peníze z předem nabitě částky. Systém navíc umožňuje dopravci sledovat trasy vozidel, jejich polohu nebo čas projetí mýtnou branou, a to díky informačnímu systému na serveru.

**Tabulka 3: Mýtné pro nákladní automobily v pátek od 15:00 do 21:00 (v Kč/km).**

Emisní třída	Euro 0-II			Euro III-IV			Euro V+		
	2	3	4+	2	3	4 +	2	3	4 +
Dálnice a rych. kom.	4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Silnice I. třídy	2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80

**Zdroj:** Oficiální portál pro podnikání a export. *businessInfo.cz*. [Online] 1997-2013. [Citace: 19. Zář 2013.] [www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html](http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html).

<sup>37</sup> Ministerstvo dopravy. *Mýtné v ČR*. [Online] Ministerstvo dopravy, 2006. [Citace: 19. Srpen 2013.] [http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/).

<sup>38</sup> Kapsch. *Reference*. [Online] Kapsch AG, 2007-2012. [Citace: 19. Srpen 2013.] <http://www.kapsch.net/cz/kts/references?lang=cs-CZ>.

**Tabulka 4: Mýtné pro nákladní automobily v ostatní dobu (v Kč/km).**

Emisní třída	Euro 0-II			Euro III-IV			Euro V+		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Dálnice a rych. kom.	3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12
Silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96

**Zdroj:** Oficiální portál pro podnikání a export. *businessInfo.cz*. [Online] 1997-2013. [Citace: 19. Zář 2013.] [www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html](http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html).

Na mýtné je možnost i uplatnění slev, dle novely zákona o pozemních komunikacích. Provozovatel žádá o slevu vždy ke konci ledna následujícího roku. Podmínkou pro získání slevy je řádné zaevidování všech vozidel, na které bude provozovatel žádat slevu a dále výše uloženého mýtného pro každé z vozidel je alespoň 30.000,- Kč v přechodném období, tj. od 22. 10. 2012 – 31. 12. 2012. Výše uloženého mýtného se pro rok 2013 podstatně zvýšila.

**Tabulka 5: Mýtné pro nákladní automobily v ostatní dobu (v Kč/km).**

Uložené mýtné (v tis. Kč)	Výše slevy (%)
30	10
40	11
50	12
60	13

**Zdroj:** Oficiální portál pro podnikání a export. *businessInfo.cz*. [Online] 1997-2013. [Citace: 19. Zář 2013.] [www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html](http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html).

**Tabulka 6: Slevy na mýtném pro rok 2013.**

Uložené mýtné (v tis. Kč)	Výše slevy (%)
100	5
150	8
250	11
400	13

**Zdroj:** Oficiální portál pro podnikání a export. *businessInfo.cz*. [Online] 1997-2013. [Citace: 19. Zář 2013.] [www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html](http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html).

### **3.10. Sazby a daně v mezinárodní kamionové dopravě placené mimo ČR**

Představují výdaje, které jsou hrazeny dopravci mimo území České republiky, přičemž předem zmíněné poplatky musí být hrazeny také. Jedná se o:

- V případě, že vozidlo překročí hranice do třetích zemí, tj. mimo EU, musí být v nádrži maximálně 200 l pohonných hmot. Toto omezení je celními orgány velmi často kontrolováno. Při kontrole a případném nedodržení stanoveného limitu, je vozidlo odstaveno a paliva nad stanovenou mez jsou proclena, zdaněna a pokutována. Vrácení DPH za pohonné hmoty je možné v rámci EU, avšak její výše v každém státu liší.
- Uživatelské poplatky, které se vztahují na využívání dálniční infrastruktury a silnic dálničního typu z důvodu jejich jednoduchosti. Jsou opakem mýtného systému, rozdíl spočívá v tom, že nejsou vybírány po určitých úsecích. Uživatelské poplatky jsou hrazeny podle celkového využití, což zohledňuje skutečnost. Tím dochází k velké úspoře nákladů. Zaplacení se prokazuje vylepením kupónu na čelním skle vozidla. Poplatky jsou většinou uvaleny na cizí vozidla s celkovou hmotností nad 12 t.<sup>39</sup>
- Mýtné, představuje velmi významný poplatek za využití silnic a dálnic mimo ČR, řada států tento systém využívá. (viz problematika výše)

<sup>39</sup> NOVÁK, R., *Mezinárodní kamionová doprava plus*, s. 66

## **4. Vlastní práce**

V této části práce bude kladen důraz na poplatky, které ovlivňují ceny přeprav, a to zejména na ceny pohonných hmot, silniční daně a také sazby mýtného. Tyto sazby budou srovnány s úrovní cen ve Spolkové republice Německo.

### **4.1. Vstup dopravců na trh**

Vstup na trh dopravců je v ČR poměrně jednoduchý. Je schvalován příslušným dopravním úřadem v místě sídla či pobytu žadatele nebo je dále podrobněji upraven prováděcím předpisem. Pro provozování mezinárodní kamionové dopravy pro cizí potřeby je nutné disponovat Eurolicencí, která umožňuje vstup na trh mezinárodní silniční dopravy na území členských států EU. Eurolicence nahradila dříve používaná vstupní povolení. Vychází z nařízení Evropského parlamentu a Rady, č. 1072/2009 ze dne 21. Října 2009, o společných pravidlech pro vstup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy. Za ČR přiděluje vstupní povolení Česmad Bohemia.

### **4.2. Vývoj dopravců v ČR**

Počet dopravců v letech 2005-2007 mírně rostl. V roce 2008 byl zaznamenán propad oproti předchozímu roku 2007, což bylo způsobeno světovou finanční krizí. Následující období byl vykázán pokles ve stavu dopravců na území České republiky. Klesající trend pokračoval i během roku 2010, kdy byl pokles oproti období 2009 velmi výrazný, což se projevilo úpadkem zhruba 440 firem. Situace se zlepšila až v roce 2011.

Stavy dopravců zahrnují jak pozemní, tak potrubní dopravu. Silniční nákladní doprava není (podle CZ NACE 49) evidována samostatně. Přibližné počty kamionových dopravců by bylo možné zjistit na základě počtu držitelů povolení Společenství při vstupu do EU, avšak ani tyto dokumenty by nepodalý přesné údaje.



**Tabulka 7: Počet fyzických a právnických osob v pozemní a potrubní dopravě v letech 2005-2011.**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet firem	34 097	34 277	34 617	34 523	34 400	33 956	35 988

**Zdroj:** Ministerstvo dopravy . [Online] 2006. [Citace: 2. 12 2013.] [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2011.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2011.pdf).

#### 4.3. Přepravy v nákladní a železniční dopravě

Níže uvedená tabulka ukazuje přehled přepravených věcí v nákladní dopravě v tunách, data jsou uvedena v jednotlivých čtvrtletích v letech 2007-2012. Z těchto dat je patrné, že se železniční doprava během sledovaného období nijak nezměnila a její vývoj je konstantní. Naopak doprava silniční zaznamenává vždy meziročně mírný pokles, avšak během prvního a druhého čtvrtletí jsou viditelné výrazné výkyvy v růstu přeprav. Během čtvrtého a prvního kvartálu je zaznamenán vždy hluboký propad, což může být způsobeno špatným počasím, které významně ovlivňuje plynulost přeprav. V oblasti nákladních přeprav je silniční doprava více jak 4krát žádanější než doprava železniční.

**Tabulka 8: Přepravené věci v silniční a železniční dopravě během čtvrtletí v ČR.**

	2007				2008				2009			
	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
Železniční doprava	23,8	25,2	25,3	25,4	24,6	23,9	24,1	22,5	18,1	17,0	19,7	21,9
Silniční doprava	73,7	131,6	129,6	118,6	81,1	123,7	121,9	105,2	60,6	97,4	112,4	99,7

**Zdroj:** Český statistický úřad. [Online] 2013. [Citace: 25. listopad 2013.] [http://vdb.czso.cz/vdbvo/hledej.jsp?vo=tabulka&q\\_text=doprava&q\\_rezim=3](http://vdb.czso.cz/vdbvo/hledej.jsp?vo=tabulka&q_text=doprava&q_rezim=3).

**Tabulka 9: Přepravené věci v silniční a železniční dopravě během čtvrtletí v ČR.**

	2010				2011				2012			
	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.
Železniční doprava	18,8	20,3	21,9	21,9	21,4	22,0	22,1	21,6	20,1	21,2	20,6	21,1
Silniční doprava	63,2	98,3	108,0	86,4	63,6	96,1	99,4	90,1	58,0	92,0	95,6	93,7

**Zdroj:** Český statistický úřad. [Online] 2013. [Citace: 25. listopad 2013.] [http://vdb.czso.cz/vdbvo/hledej.jsp?vo=tabulka&q\\_text=doprava&q\\_rezim=3](http://vdb.czso.cz/vdbvo/hledej.jsp?vo=tabulka&q_text=doprava&q_rezim=3).

V ČR byl v letech 2007 zaznamenán růst přepravního výkonu, v roce 2009 byl však propad velmi vysoký, klesající trend pokračoval i následujícího roku 2010, 2011, ale i v roce 2012. V sousedním Německu byla situace v roce 2007 podobná, také byl zaznamenán růst přepravního výkonu oproti předchozímu roku. V dalším období růst v Německu trval, ale ČR už zaznamenala v tomto období pokles. V roce 2009 byl v Německu taktéž zaznamenán prudký pokles, který přetrvával i v roce 2010. Následující období se hodnoty přepravního výkonu zvýšily, avšak v roce 2012 byl opět zaznamenán pokles.

**Tabulka 10: Přehled přepravních výkonů v tis. tunách v letech 2006-2012.**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ČR	444 644	453 533	431 855	370 114	355 911	349 278	339 314
SRN	2 919 820	3 028 466	3 078 347	2 769 201	2 734 606	2 986 736	2 891 837

**Zdroj:** Ministerstvo dopravy . [Online] 2006. [Citace: 2. 12 2013.] [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2012.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf).

#### 4.4. Náklady ovlivňující ceny přeprav v ČR

##### 4.4.1. Pohonné hmoty

Ceny pohonných hmot jsou ovlivněny mnoha faktory. Zejména se jedná o cenu surové ropy, která je obchodovatelná na veřejném trhu a dochází ke spekulacím, politická

nestabilita na Středním východě. Dále se může jednat o sezónní výkyvy způsobeny změnou poptávky po rafinérských produktech, vývoj kurzů měn a v neposlední řadě i konkurence mezi čerpacími stanicemi, které v zájmu zachování své konkurenceschopnosti snižují ceny více než jejich konkurenti.

Do cen všech přeprav se zahrnují rovněž i náklady za pohonné hmoty, které se v posledních letech značně zvýšily. Za posledních 17 let se ceny PHM více jak zdvojnásobily. Z šetření ročenek Ministerstva dopravy je patrné, že v dřívějších dobách byla levnější nafta (diesel) oproti benzínu, tento trend byl zaznamenán do roku 2007, od roku 2008, kdy ceny PHM překročily hranici 30,00 Kč/l, toto tvrzení již neplatí. Od roku 2008 se ceny za benzín a naftu liší pouze v halířových položkách.

Podle budoucích odhadů je předpokládáno další zvýšení cen PHM a to v důsledku oslabení koruny, které zdraží cenu všech dovážených výrobků a služeb.

**Tabulka 11: Vývoj cen pohonných hmot (Kč/l) v letech 1995-2012.**

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Natural 95	19,28	28,80	28,45	29,59	29,54	30,32	27,15	31,75	34,58	36,88
Diesel	15,66	24,75	27,87	28,95	28,67	31,74	26,10	30,57	34,25	36,46

**Zdroj:** Ministerstvo dopravy. [Online] 2012. [Citace: 3. Prosinec 2013.] [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2012.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf). 1801-3090.

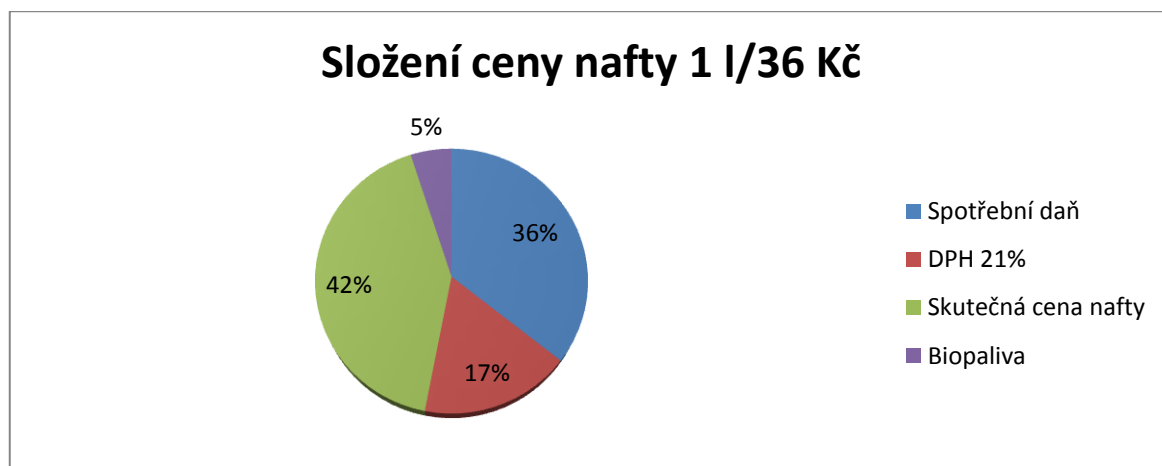
#### 4.4.1.1. Složky ceny nafty

Podle zákona o spotřebních daních je na pohonné hmoty uvalena daň z přidané hodnoty ve výši 21 %, ale také daň spotřební a to konkrétně z minerálních olejů.

Daň z přidané hodnoty se podílí na ceně paliva 17 %, to je 6,25 Kč, další položku tvoří daň spotřební ve výši 12,84 Kč, což představuje 36 % ceny paliva, biopaliva se podílí na celkové ceně 1,80 Kč, tj. 5 % a samotná kupní cena nafty je 15,11 Kč, to představuje 42 % ceny. Z ceny 36,00 Kč/l (neuvažuje se o marži prodejců) tvoří daně 53 %. Snížení spotřební daně by mělo pozitivní vliv na vývoj cen pohonných hmot. Efekt by byl tím vyšší, čím více by se cena dostala pod úroveň našich zahraničních sousedů. Ti by v důsledku nižších cen zavítali na čerpací stanice do České republiky, Češi tankující u našich sousedů by začali tankovat doma a vzhledem k tomu, že jsme tranzitní

země, tankovali by u nás i další cizinci, a tím by stát vybral na daních mnohem více. Všeobecně by se spotřeba paliv, vlivem nižších cen zvyšovala.<sup>40</sup> I v tomto případě platí: čím méně, tím lépe.

**Graf 1: Složení ceny nafty 1 l/36,- Kč.**



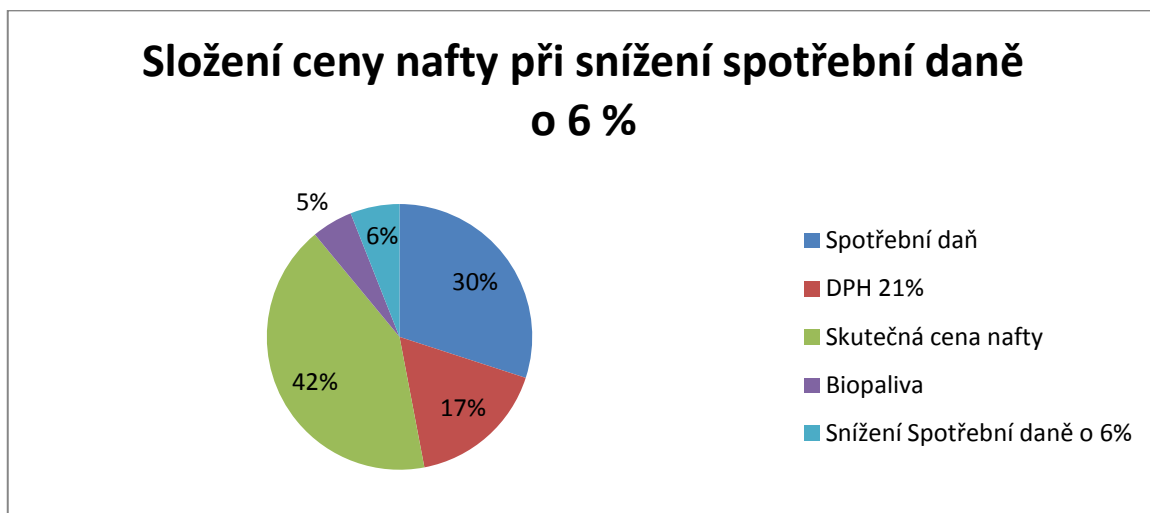
**Zdroj:** Finance.cz. [Online] Červenec 2012. [Citace: 5. Leden 2014.] <http://www.finance.cz/zpravy/finance/365970-spotrebni-dan-u-benzinu-a-nafty-v-eu/>.

Největší daňové zatížení pohonných hmot představuje daň spotřební, kdyby se například tato výše daně snížila o 6 %, tedy na 30 % ceny PHM celková cena za naftu by představovala cca 2,20 Kč úsporu na litr. Cena by se tedy dostala z 36,00 Kč/l na 33,80 Kč/l, což je znatelný rozdíl.

Toto snížení by uvítali nejen běžní spotřebitelé, ale především dopravci. Při průměrné spotřebě kamionů cca 28 l/100 km, by snížení spotřební daně o 2,20 Kč/l přineslo úsporu téměř 620,- Kč (rozdíl mezi cenou 36,00 Kč/l a 33,80 Kč/l) na trase 1000 km.

<sup>40</sup> Ševčík, Miroslav a Rod, Aleš. Liberální institut. [Online] Listopad 2010. [Citace: 8. Prosinec 2013.] [libinst.cz/data/studie.pdf](http://libinst.cz/data/studie.pdf).

**Graf 2: Složení ceny nafty při snížení spotřební daně o 6 %.**



**Zdroj:** vlastní zpracování

Ceny pohonných hmot vlivem oslabení koruny podražily. Nyní se cena nafty v Německu pohybuje v přepočtu okolo 41,00 Kč/l (viz tabulka č. 14), u nás v průměru okolo 37,00Kč/l. Dopravci se proto snaží tankovat pokud možno na území ČR. Důvodem tankování v domácí zemi je i vratka DPH, kterou při tankování v zahraničí lze také uplatnit, ale pro provozovatele je tento úkon administrativně náročnější.

#### **4.4.2. Silniční daň**

Nejvyžívanějším návěsem v ČR, co se týče hmotnosti nad 23 do 26 tun se třemi nápravami, tahač o hmotnosti nad 15 do 18 tun o dvou nápravách, což je dáno nejvyšší přípustnou hmotností dle technického průkazu. Slevy na dani lze uplatnit následujících 36 kalendářních měsíců po měsíci, ve kterém proběhla první registrace vozidla ve výši 48 %. Po dobu dalších 36 měsíců o 40 %, a následně o 25 % v dalších 36 měsících. Slevy lze tedy uplatňovat pouze 108 kalendářních měsíců, tj. 9 let. Jízdní souprava, návěs a tahač se posuzují pro uplatnění slev samostatně.<sup>41</sup> U návěsu bude datum první registrace únor 2010 (48 měsíců, sleva 40 %) a u tahače březen 2012 (24 měsíců, sleva 48 %). Celková sazba daně představuje 51 000,- Kč a příslušné slevy činí celkem 22 296,- Kč, což představuje výslednou daňovou povinnost 28 704,-Kč za rok.

<sup>41</sup> Daňový portál. [Online] 14. Leden 2014. [Citace: 6. Únor 2014.] [http://adisepo.mfcr.cz/adistc/adis/idpr\\_pub/dsl/dp1/doc/pokyny\\_dap2013.pdf](http://adisepo.mfcr.cz/adistc/adis/idpr_pub/dsl/dp1/doc/pokyny_dap2013.pdf).

**Tabulka 12: Daňové zatížení silniční daní na soupravu za rok.**

Typ vozidla	Počet náprav	Sazba daně	Sleva na dani
Návěs	3	27 300,- Kč	10 920,- Kč
Tahač	2	23 700,- Kč	11 376,- Kč
Celkem	-	51 000,- Kč	22 296,- Kč

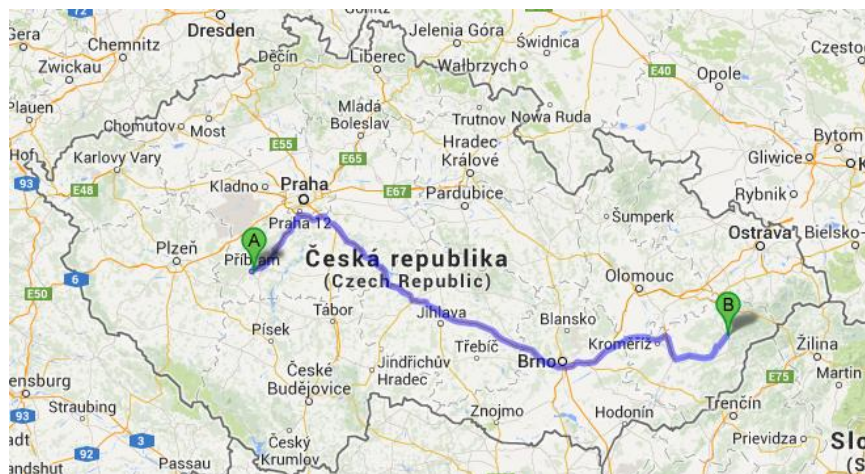
**Zdroj:** vlastní zpracování

#### 4.4.3. Výše mýtného

Výše mýtného pro přepravu je odvozena od vzdálenosti místa nakládky a vykládky, počtem náprav vozidla, emisní sazbou, ale také časem, ve kterém je přeprava realizována. Zpravidla se platí vyšší částky za kilometr v pátek od 15:00 - 21:00 h (viz tabulka 3 a 4).

Například přeprava realizovaná v rámci ČR, z Příbrami do Vsetína, vzdálenost trasy je 391 km, zpoplatněná trasa představuje 306 km a nezpoplatněná 85 km. Přeprava bude uskutečněna vozidlem s emisní normou Euro II a Euro V, v různých časech při počtu náprav 4 +.

**Obrázek 1: Mapa trasy přepravy z Příbrami do Vsetína.**



**Zdroj:** Mapy Google. [Online] 2014. [Citace: 7. Únor 2014.] <https://maps.google.cz>.

**Tabulka 13: Přeprava z Příbrami do Vsetína.**

Emisní norma	Čas přepravy		Rozdíl
	pátek od 15:00	pondělí od 8:00	
Euro II	3 596,- Kč	2 520,- Kč	1 076,- Kč
Euro V	1 798,- Kč	1 260,- Kč	538,- Kč
Rozdíl	1 798,- Kč	1 260,- Kč	x

**Zdroj:** vlastní zpracování

Vozidlo emisní normy Euro II může ušetřit při dopravě v pondělí od 8:00 h více než 1 000,- Kč. Tato levnější sazba se vztahuje i na přepravu během týdne v různých hodinách, pouze pátek odpoledne je znevýhodněný kvůli přetížení infrastruktury. U emisní normy Euro V je rozdíl ve výši 538,- Kč. Při srovnání obou norem je patrné, že Euro V jede přesně o polovinu levněji než Euro II, což činí v týdnu úsporu ve výši 1 260,- Kč a v pátek téměř 1 780,- Kč.

Mýtné v ČR není zatíženo DPH. Lze hradit dvěma způsoby:

- Post-pay, placení v určeném období na základě skutečně projetých mýtných úseků.
- Pre-pay, úhrada na základě OBU (On-Board Unit) palubních jednotek. Projeté mýto je pak odečítáno z předem nabitě částky na OBU. Nabíjení se provádí na čerpacích stanicích.

#### **4.4.4. Mzdy v dopravě**

Další položkou pro tvorbu ceny přepravy jsou mzdy řidičů. Během sledovaného období od roku 2005 do roku 2011 mzdy v pozemní a potrubní dopravě vždy rostly, avšak tyto částky nepředstavují pouze kamionovou dopravu samostatně. Ve srovnání s průměrnou hrubou mzdou za národní hospodářství výdělek v dopravě nedosahuje ani v jednom roce průměru.

**Tabulka 14: Průměrná hrubá měsíční mzda v Kč v pozemní a potrubní dopravě.**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mzda <sup>1)</sup>	17 106	17 761	18 938	20 074	20 245	20 524	20 611
Průměrná <sup>2)</sup> mzda	19 030	20 211	21 692	23 542	23 598	23 951	24 319

**Zdroj:** <sup>1)</sup> Ministerstvo dopravy. [Online] 2012. [Citace: 3. Prosinec 2013.] [https://www.sydos.cz/cs/rocnka\\_pdf/Rocnka\\_dopravy\\_2012.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocnka_pdf/Rocnka_dopravy_2012.pdf). 1801-3090.

<sup>2)</sup> Český statistický úřad. *Mzdy(čtvrtletní)*. [Online] 2014. [Citace: 4. Únor 2014.] <http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/kalendar/2006-pmz>.

#### 4.4.5. Daň z přidané hodnoty (DPH) a daň z příjmů

Výše daně z přidané hodnoty je 21 %, tato sazba je uvalena na většinu zboží a služeb. Snížená sazba je 15 %, vztahuje se na potraviny, knihy, ubytovací služby, zdravotnické potřeby, atd. Daň z příjmu právnických osob činí 19 % u osob fyzických je to 15 %.

#### 4.5. Náklady ovlivňující ceny přeprav v Německu

Pro srovnání našeho státu se zahraničním byla zvolena Spolková republika Německo. Důvodem výběru této země je především jeho geografická poloha, protože s tímto státem sdílíme společné hranice a značně ekonomiku České republiky ovlivňuje. Německo představuje nejsilnější ekonomiku eurozóny a dokonce i v celosvětovém měřítku se řadí mezi jednu z nejlepších.

Vzhledem k tomu, že Česká republika i Německo jsou členy EU, veškeré bilaterální, tranzitní a třetizemní přepravy nákladu v rámci EU jsou na základě Nařízení Rady (EHS) č. 881/92 plně liberalizovány, tzn. lze je provádět pouze na základě platné Eurolicence. Povolení mezi ČR a Německem nadále podléhají třetizemní přepravy na/z území nečlenských států EU bez tranzitu přes území státu registrace vozidla.

Pro přepočítání bude použit aktuální kurz 27,50 Kč/€<sup>42</sup> po oslabení koruny. Intervence ČNB představuje pro řadu dopravců velkou zátěž, protože řada z nich platí leasing vozidel

<sup>42</sup> Česká národní banka. *Kurzy devizového trhu*. [Online] 2003-2014. [Citace: 29. Leden 2014.] [http://www.cnb.cz/cs/financni\\_trhy/devizovy\\_trh/kurzy\\_devizoveho\\_trhu/denni\\_kurz.jsp](http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp).



v €, čímž se jim zvýšily splátky. Podražilo také mýto, případné tankování v zahraničí. Dalším problémem pro české dopravce může být inkaso pohledávek v korunách.

#### 4.5.1. Cena pohonných hmot (Kraftstoff)

Ceny pohonných hmot v Německu zaznamenávají velmi podobný vývoj jako v České republice. V Německu ceny benzínu a nafty rostly až do roku 2008, následující období ceny benzínu i nafty poklesly, což byl následek finanční krize. V dalších letech, tedy od roku 2010, ceny opět stoupaly. Stejná situace byla zaznamenána i v ČR.

Ve srovnání cen benzínu oproti naftě je v Německu vždy dražší benzín, a to v průměru o 4,70 Kč. Situace v ČR je ale v tomto směru rozdílná. Ceny benzínu byly vždy výrazně dražší než ceny nafty, ale pouze do roku 2007. Od roku 2009 je u nás benzín opět dražší, ale již se jedná o halířové položky.

**Tabulka 15: Přehled cen pohonných hmot od 1995-2012 v € a Kč.**

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Benzín v €	0,867	1,018	1,223	1,289	1,344	1,399	1,278	1,416	1,554	1,645
<b>Benzín v Kč</b>	<b>23,84</b>	<b>28,00</b>	<b>33,63</b>	<b>35,45</b>	<b>36,96</b>	<b>38,47</b>	<b>35,15</b>	<b>38,94</b>	<b>42,74</b>	<b>45,24</b>
Nafta v €	0,578	0,804	1,067	1,118	1,170	1,335	1,085	1,225	1,419	1,489
<b>Nafta v Kč</b>	<b>15,90</b>	<b>22,11</b>	<b>29,34</b>	<b>30,75</b>	<b>32,18</b>	<b>36,71</b>	<b>29,84</b>	<b>33,69</b>	<b>39,02</b>	<b>40,95</b>

**Zdroj:** Statista. *Das Statistik-Portal*. [Online] 2014. [Citace: 3. Únor 2014.] <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/776/umfrage/durchschnittspreis-fuer-superbenzin-seit-dem-jahr-1972/>.

#### 4.5.2. Silniční daň ( Kraftfahrzeugsteuer)

Silniční daň, či daň z vozidel se v Německu vztahuje na vozidla určená k podnikání. Jsou to platby povinné. Daňová povinnost vzniká dnem registrace vozidla, poplatníkem je vlastník či provozovatel. Je uvalena také na jednostopá vozidla. U osobních automobilů nebo motocyklů je určena zdvihovým objemem motoru, u ostatních vozidel je stanovena podle celkové hmotnosti. U osobních automobilů se i rozlišuje, zda má

zážehový či vznětový motor. Stejně tak jako v České republice, Německo zvýhodňuje tzv. „zelená vozidla“.<sup>43</sup>

Pro výpočet silniční daně byl zvolen návěs a tahač stejného váhového typu jako v předchozím případě. V ČR se pro výpočet využívá maximální povolené hmotnosti, v Německu se vychází ze skutečné hmotnosti vozidla. Skutečná hmotnost návěsu i tahače se platí za započatých 200 kg, násobeno sazbou v € podle skutečné hmotnosti a emisní třídy vozidla, což je dáno tabulkovou hodnotou. Pro emisní standard existují celkem tři třídy, kam je vozidlo zařazeno. V tomto případě se jedná o vozidla emisního typu S2 – S5, další třídou jsou vozidla třídy S1 a poslední kategorii zastupují vozidla s označením G1. (viz kapitola mýtné) Pro všechny tyto třídy se sazby liší. Silniční daň je v Německu omezena maximální výší podle emisní třídy, pro uvedený případ částka představuje hranici 556,00 € za tahač a 556,00 € za návěs.

**Tabulka 16: Daňové zatížení silniční daní na soupravu za rok.**

Typ vozidla	Hmotnost v t	Přepočet po 200 kg	Sazba v €	Cena	
				v €	v Kč
Návěs	7 100	35	8,62	302	8 305
Tahač	6 750	33	8,62	284	7 810
Celkem	x	x	x	586	16 115

**Zdroj:** KFZ-Steuer-Online.de. [Online] [Citace: 5. Únor 2014.] [http://www.kfz-steuer-online.de/kfz\\_steuern\\_lkw.htm](http://www.kfz-steuer-online.de/kfz_steuern_lkw.htm).

#### 4.5.3. Mzdy v dopravě

Mzdy v pozemní dopravě se pohybují v průměru ze všech Spolkových zemí v roce 2012 okolo 1 886,- € (51 865,- Kč). Průměrná mzda za národní hospodářství se v tento rok pohybuje okolo 2 005,- € (55 138,-Kč)<sup>44</sup>, tzn., že mzdy v odvětví dopravy se i v Německu, stejně tak jako v ČR, pohybují pod úrovní průměrné mzdy.

<sup>43</sup> Bundesministerium für Finanzen. *Kraftfahrzeugsteuer*. [Online] 2014. [Citace: 15. Únor 2014.] <https://www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/kraftfahrzeugsteuer.html>.

<sup>44</sup> Gehaltsvergleich.com. [Online] 2013. [Citace: 10. Únor 2014.] <http://www.gehaltsvergleich.com/gehalt/Berufskraftfahrer-Berufskraftfahrerin.html>.

#### 4.5.4. DPH ( Mehrwertsteuer, Umsatzsteuer) a daně z příjmu

Výše daně z přidané hodnoty je v Německu 19 %, snížená sazba je 7 %.<sup>45</sup> I přes to, že Evropou se zmítala krize, převážná část zemí (Řecko, Portugalsko) zvyšovaly daně, avšak Německo si zachovalo výši sazeb. Výše daně z příjmu u fyzických osob se liší podle výše zisku. První pilíř do 8 004,- € je sazba nulová. Druhý a třetí pilíř je pohyblivý, přičemž při příjmu nad 8 005,- € je sazba od 14 % do 24 %, příjem 13 479,- € – 52 881,- € představuje sazbu 24 % - 42 %. 52 882,- € - 250 730,- € je sazba 42 % a více jak 250 731,- € je tarif 45 %. Daň z příjmu právnických osob činí 15 %.<sup>46</sup>

#### 4.5.5. Dotační program

V Německu existuje dotační program pro nákup nových nákladních vozidel s nízkými emisemi. Podpora dopravců existuje od 1. září 2007 a má motivovat k nákupu nových nákladních aut šetrným k životnímu prostředí. Ke dni 31. srpna 2013 bylo podpořeno 86 500 vozidel Euro V, IV a EEV ve výši 196 mil. €. Lze podporovat pouze ty vozidla, která splňují ekologický standard, což je nařízeno EU.<sup>47</sup>

Výše dotace je odvislá od velikosti podniku. Pro vozidlo Euro VI je pro velký podnik výše dotace 3 850,- € (105 875,- Kč) za vozidlo. Střední podnik může žádat o 4 950,- € (136 125,- Kč), malý podnik potom o 6 050,- € (166 375,- Kč) za vozidlo. Vozidlo musí být alespoň 2 roky registrováno na území Spolkové republiky Německo, při sezónním omezení musí být roční provoz alespoň 8 měsíců.<sup>48</sup>

#### 4.5.6. Mýtné

Z výnosů z mýtného jsou financovány investice do infrastruktury, která je významným prvkem stabilizace ekonomiky. Výše mýtného se odvíjí od vzdálenosti zpoplatněné trasy, ale také ekologickou sazbou vozidla. Mýtné se vztahuje na vozidla hmotnosti vyšší 12 t a platí pro tuzemské i zahraniční uživatele dálnic. Německé mýto není

---

<sup>45</sup> AngloInfo. [Online] 2000-2014. [Citace: 29. Leden 2014.] <http://germany.angloinfo.com/money/general-taxes/vat/>.

<sup>46</sup> Finance.cz. [Online] 2014. [Citace: 9. Únor 2014.] <http://www.finance.cz/dane-a-mzda/dane-v-cr-a-v-eu/dane-v-eu/dane-v-nemecku/>.

<sup>47</sup> Bundesministerium für Verkehr. [Online] 2014. [Citace: 30. Leden 2014.] <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/foerderung-der-anschaffung-emissionsarmer-schwerer-nutzfahrzeuge.html>.

<sup>48</sup> Bank aus Verantwortung. [Online] 2014. [Citace: 30. Leden 2014.] <https://www.kfw.de/KfW-Konzern/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-%28Inlandsf.%29-%28D-EN%29/Barrierefreie-Dokumente/Anschaffung-emissionsarmer-schwerer-Nutzfahrzeuge-%28426%29/>.

zatížení DPH. Podle Spolkového zákona jsou však emisní normy upraveny do zvláštních kategorií včetně standardů na dodatečné montáže zařízení.

**Tabulka 17: Výše mýta v Německu pro jednotlivé emisní třídy.**

Kategorie	Emisní norma	Počet náprav	Cena za km v €/Kč
Kategorie A	S5, EEV třída 1, S6	3 nápravy	0,141 € / 3,88 Kč
		4 a více náprav	0,155 € / 4,26 Kč
Kategorie B	S4, S3 s PMK <sup>49</sup> 2-4	3 nápravy	0,169 € / 4,65 Kč
		4 a více náprav	0,183 € / 5,03 Kč
Kategorie C	S3 bez PMK, S2 s PMK 1-4	3 nápravy	0,190 € / 5,23 Kč
		4 a více náprav	0,204 € / 5,61 Kč
Kategorie D	S2 bez PMK, S1 a vozidla bez emisní třídy	3 nápravy	0,274 € / 7,54 Kč
		4 a více náprav	0,288 € / 7,92 Kč

**Zdroj:** Tool collect. [Online] 2014. [Citace: 1. Únor 2014.] <http://www.toll-collect.de/en/all-about-the-toll/toll-rates.html>.

**Tabulka 18: Převod emisních tříd v Německu na Emisní normu Euro.**

S6	Euro 6
EEV třída 1	EEV 1 (Euro 5,5)
S5	Euro 5
S4, S3 s PMK 2-4	Euro 4/Euro 3 + PMK
S3 bez PMK, S2 s PMK 1-4	Euro 3/Euro 2 + PMK
S2 bez PMK	Euro 2
S1	Euro 1
Vozidla bez emisní třídy	Euro 0

**Zdroj:** Tool collect. [Online] 2014. [Citace: 1. Únor 2014.] <http://www.toll-collect.de/en/all-about-the-toll/toll-rates.html>.

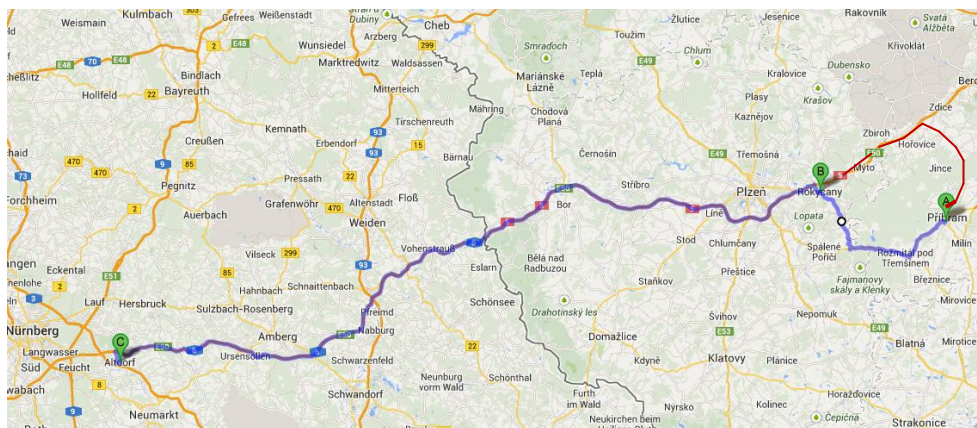
<sup>49</sup> PMK jsou standardy pro dodatečnou montáž ke snížení emisních částí. PMK 1, 2 představují nákladní automobily.

Výběr mýta v Německu funguje na principu satelitního určování polohy přes mobilní komunikační technologii. Provozovatelem mýtného systému je společnost Toll Collect. Výběr se uskutečňuje třemi způsoby:

- Pomocí palubní jednotky, nebo-li OBU,
- prostřednictvím manuálního účtování přes poplatkové terminály (kartou Toll Collect),
- s použitím internetové aplikace.<sup>50</sup>

Při přepravě z Příbrami do Německého Altdorfu u Norimberku musíme spočítat mýtné pouze po zpoplatněné trase, mýtný kalkulátor spočítá trasu v rámci ČR pouze na hranici Rozvadov. Mýtné hrazené na německých komunikacích musíme spočítat zvlášť kvůli odlišným sazbám (viz tabulka č. 16). Trasa probíhá z Příbrami přes Rokycany z důvodu výškového omezení, dále se nabízí i trasa přes Jince a Zbiroh po dálnici D5 na Plzeň, avšak tato alternativa je delší o 10 km a navíc přibývá placeného úseku.

**Obrázek 2: Mapa trasy přepravy z Příbrami do Altdorfu.**



**Zdroj:** Mapy Google. [Online] 2014. [Citace: 7. Únor 2014.] <https://maps.google.cz>.

Kamion emisní normy Euro V se čtyřmi nápravami, přeprava bude uskutečněna v pondělí ráno. V Německu se nerozlišuje čas přepravy, částky jsou proto jednotné. Celá trasa činí 251 km. Celková trasa po zpoplatněných i nezpoplatněných komunikacích,

<sup>50</sup> Eurowag. [Online] W.A.G. payment solutions, a. s. , 2013. [Citace: 6. Únor 2014.] [http://www.eurowag.com/produkty/myto/myto-v-nemecku?utm\\_source=google&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=4002%7CCZ-Mytne\\_mytonemecko&utm\\_term=n%C4%9Bmecko+m%C3%BDtn%C3%A9](http://www.eurowag.com/produkty/myto/myto-v-nemecku?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=4002%7CCZ-Mytne_mytonemecko&utm_term=n%C4%9Bmecko+m%C3%BDtn%C3%A9) .

na území ČR představuje cca 138 km a v Německu 113 km. Částky v tabulce představují sumu za zpoplatněné úseky násobeno příslušnou sazbou, podle náprav, emisní normy a v ČR podle času uskutečnění přepravy. Mýtné z Příbrami do Atdorfu u Norimberka bude celkem činit 829,- Kč (364,- Kč a 16,90 €).

**Tabulka 19: Přeprava z Příbrami do Atdorfu.**

Stát	Trasa v km			Cena v Kč
	Zpoplatněná	Nezpoplatněná	Celkem	
ČR	88	50	138	364,- Kč
SRN	109	4	113	465,- Kč
Celkem	197	54	251	829,- Kč

**Zdroj:** vlastní zpracování

#### 4.6. Další složky ceny přepravy

Při kalkulaci ceny přepravy se nejprve vychází z rozvržení nákladů za pohonné hmoty a mýtného, protože se jedná o nejvíce nákladné položky. Do přepravy jsou zahrnuté i daně, mzdy řidičů, dispečinku a další hodnoty již výše zmíněné. Součástí je i kalkulování s amortizací vozidel, které se během přepravy opotřebovávají. Neopomenutelné výdaje, představují bezesporu opravy a údržby vozidel. Nezbytné je uvažovat i nad kvalitou servisu a volbou správných pneumatik. Mnohaleté zkušenosti dopravců dokazují, že při pořízení dražších pneu světových značek je jejich životnost o tisíce ujetých kilometrů delší, než je u levnějších alternativ. Svou roli hrají i procesy mimo jízdu. Řidič je ze zákona povinen dodržovat bezpečnostní přestávky, které jsou kontrolovány čipovými kartami řidiče, ve starších vozidlech tzv. kotoučky. Do ceny přepravy se promítá i pojištění, bezesporu vzdálenost přepravní trasy, adekvátní výše zisku, další provozní náklady, které mohou představovat kurty, řetězy a jiné pomůcky potřebné pro správné zajištění přepravovaného nákladu, při přepravě nadměrného nákladu jsou zákonem stanovené nařízení o osvětlení vozidla, reflexních předmětech, doprovodných vozidlech, ale i nezbytná povolení.

#### 4.7. Kalkulace přepravy

Přeprava uskutečněna českým dopravcem bude realizována z Příbrami do Altdorfu u Norimberku. Automobil bude emisní normy Euro V. Celková vzdálenost trasy se rovná 251 km. Kalkulace přepravy musí zohlednit výše mezd dispečinku a řidičů, pojištění, údržba vozidel, amortizace, nezbytné vybavení, daně. Tato výše je obsažena v sazbě 21,5 Kč/km, tj. při vzdálenosti 251 km 5 397,- Kč. Vzdálenost trasy je 251 km, z toho je 197 km zpoplatněných a 54 km nezpoplatněných. Pro výpočet mýtného se uvažují pouze zpoplatněné úseky komunikací. V ČR je zpoplatněná trasa 88 km, což je vzdálenost z Rokycan na hraniční přechod Rozvadov. Výše mýtného v rámci ČR je 364,- Kč. V Německu je zpoplatněná trasa 109 km od Rozvadova na sjezd Aldorf A6, tj. v přepočtu 465,- Kč. Celkem je za mýtné zapláceno 829,- Kč. Spotřeba nafty vozidla se odvíjí od hmotnosti nákladu, s větší hmotností roste spotřeba vozidla. Ovlivněna je i trasou, v případě stoupání je spotřeba opět vyšší. Průměrně se spotřeba kamionu pohybuje okolo 28 l/100km, při trase 251 km bude potřeba 71 l nafty, za předpokladu ceny 36,50 Kč/l se pohybuje výše nafty na přepravu 2 592,- Kč. Ve skutečnosti se tankuje více, než je minimální limit stanoven pro kalkulaci, musí být uvážena možnost zajištění či jiných dopravních komplikací, zhruba o 15 až 20 l navíc.<sup>51</sup> Celková cena přepravy bude činit 8 818,- Kč, za tuto cenu bude přeprava realizována, náklady jsou uvažovány pouze na cestu Příbram – Altdorf u Norimberku.

**Tabulka 20: Přehled ceny přepravy.**

Položka	Cena v Kč
Sazba na kilometr	5 397,- Kč
Mýtné v ČR	364,- Kč
Mýtné v Německu	465,- Kč
Spotřeba nafty	2 592,- Kč
Celkem	8 818,- Kč

**Zdroj:** vlastní zpracování

<sup>51</sup> Interní materiály firmy Zikán International, s. r. o.

Sazbou za kilometr se rozumí částka 21,50 Kč/km, která se určí na základě průměrného měsíčního opotřebení pneumatik, pravidelného servisu, odpisů vozidel, opravy a údržby automobilů, přičemž se zohledňuje měsíční výkon vozidla okolo 13 000 Km. Dále se zahrnují mzdové náklady včetně odvodů za zaměstnavatele ve výši 35 %, pojištění, silniční daň, ostatní náklady a další režie. S mýtným v ČR a SRN se kalkuluje mimo tuto sazbu vzhledem k průběhu přepravy mimo zpoplatněné trasy, sazba za kilometr se odvíjí od celkového počtu ujetých kilometrů. Pohonné hmoty se také kalkuluji samostatně, protože jejich ceny se často mění.

**Tabulka 21: Výpočet ceny sazby za kilometr.**

Opotřebení pneumatik	615 18,00 Kč
Pravidelný servis	13 000,00 Kč
Odpisy	58 333,00 Kč
Opravy a údržby	5 000,00 Kč
Mzdové náklady	33 955,00 Kč
Odvody za zaměstnavatele	11 545,00 Kč
Pojištění	13 333,00 Kč
Silniční daň	1 858,00 Kč
Ostatní náklady	13 000,00 Kč
Režie	45 000,00 Kč
<b>Celkem náklady</b>	<b>210 192,00 Kč</b>
Zisk 10 %	21 019,00 Kč
Náklady včetně zisku	231 211,00 Kč
Cena za km bez DPH	17,78 Kč
DPH 21 %	3,72 Kč
<b>Cena za km s DPH</b>	<b>21,50 Kč</b>

**Zdroj:** vlastní zpracování

Celkové náklady tvoří částku 210 192,- Kč, která je navýšená o zisk 10 %. Náklady včetně zisku tvoří tedy 231 211,- Kč. Tato částka musí být vydělena měsíčním výkonem vozidla 13 000 km a přičíst DPH ve výši 21 %. Výsledná sazba za kilometr činí 21,50 Kč.



## 5. Zhodnocení výsledků

Vlastní práce spočívala ve srovnání České republiky a Spolkové republiky Německo v hodnotách vstupů nejvíce ovlivňujících cenu přepravy. Ze srovnání cen pohonných hmot vyplývá, že vývoj cen této komodity je velmi podobný v obou zemích, avšak v Německu jsou ceny nafty v průměru o 4,- Kč/l vyšší. Tento silný rozdíl je způsobený oslabením koruny vůči euru. Situaci v ČR komplikuje velké daňové zatížení na pohonné hmoty ve výši 53 %, snížení spotřební daně tak, by znamenalo příliv zahraničních spotřebitelů. Stát by pak vybral více na daních nejen od zahraničních dopravců, ale i od občanů. Výsledná silniční daň na našem území představuje částku 22 296,- Kč za rok, přičemž se vychází z maximální povolené hmotnosti a slevy se uplatňují podle data první registrace vozidla bez ohledu na majitele. V Německu činí výsledná daň pro stejné vozidlo v přepočtu 16 115,- Kč, rozdíl v daňové povinnosti je tedy 6 181,- Kč. V Německu se zohledňuje skutečná hmotnost vozidla, která je dána tabulkově na základě každých 200 kg a emisní standard, který spolu s váhou určuje sazbu daně. Mzdy v pozemní dopravě jsou v ČR pod úrovní průměrné mzdy, v Německu je situace stejná. Ve srovnání je mzda v Německu více jak 2,5 x vyšší. Zatížení daní z přidané hodnoty je rozdílné. V ČR je základní sazba DPH na 21 % v Německu 19 %, snížená 15 % a v Německou pouhých 7 %. Výše daně z příjmu právnických osob je v obou zemích shodná. Mýtné je v obou zemích velmi odlišné. V ČR se odvíjí podle počtu náprav, emisní normy a časem přepravy. V Německu čas přepravy vůbec nehraje roli, částky jsou tedy pořád stejné. Zde se rozlišují čtyři kategorie vozidel podle ekologického standardu, dále se částky odvíjí podle toho, zda má vozidlo 3 nebo 4 nápravy. V ČR se člení do tří kategorií emisní normy Euro, dále jsou částky rozčleněny podle náprav, kterých může být 2, 3 nebo 4 a více. Srovnání jednotlivých částek (v ČR se jedná o přepravu během všedních dnů kromě pátku od 15-21 h) je pouze na základě stejného počtu náprav a emisního limitu. Vlivem oslabení koruny mýtné v Německu podražilo, avšak i za těchto okolností je pouze o pár halířů na kilometr dražší. V ČR stojí pro Euro V se čtyřmi nápravami 4,12 Kč/km v pátek odpoledne dokonce 5,88 Kč/km. V Německu je to v přepočtu 4,26 Kč/km. Ve Spolkové republice jsou tamější dopravci zvýhodněni dotačním programem na nákup nových ekologických vozidel. Částky se pohybují zhruba od 106 000,- Kč do 166 000,- Kč v závislosti na velikosti podniku. Na území ČR dotace na nákup vozidel s ekologickým standardem bohužel neexistují, fungují zde jen dotace do veřejné osobní dopravy.

## 6. Závěr

V teoretické části byl kladen důraz na vymezení podmínek pro provozování silniční nákladní dopravy pro vlastní i cizí potřebu, kde se předpoklady zcela odlišují. Pro tuto práci bylo nezbytné charakterizovat dopravu a její členění, které bylo zvoleno vzhledem k povaze tématu, podle dopravních cest a místa provozu. Důležitým hlediskem pro činnost dopravy je nezbytná infrastruktura a její kvalita. Každé odvětví, tak je tomu i s oborem dopravy, je zaštiťováno zájmovým sdružením. Tuto činnost zastává na území ČR Česmad Bohemia s dlouholetou tradicí. Každodenní provoz kamionové dopravy je upraven národními i mezinárodními dohodami, kterou jsou podrobněji specifikovány. Na závěr teoretické částí jsou vymezeny poplatky, které jsou českými dopravci hrazeny v ČR i mimo ni.

Ze srovnání poplatků České republiky a Spolkové republiky Německo plyne, že konkurenceschopnost v obou zemích je téměř na stejné úrovni. Při porovnání jednotlivých položek ovlivňující cenu přepravy je patrné, že výše mýtného je v obou zemích zhruba stejná. Mzdové náklady jsou vyšší v Německu, avšak to je dorovnáno dotačním programem pro nákup ekologických automobilů, který v ČR není. Pohonné hmoty jsou dražší v Německu, naopak daň z přidané hodnoty je zde nižší. Konkurenceschopnost v mezinárodní kamionové dopravě se také odvíjí od schopnosti získat lépe placenou zakázku a udržet si jí díky pružnému vycházení vstříc zákazníkovi.

Problémem je vymahatelnost práva, existuje mnoho dopravců, kteří za posledních 20 let provozují už několikátou kamionovou dopravu, přičemž za těmi předchozími zůstaly dluhy. Tento stav nepřispívá k udržení odpovídajících cen. Nezanedbatelné je, že v zájmu udržení se na trhu někteří dopravci nerespektují zákony a tak získávají výhodu. Zákazníka nezajímá zákonnost, ale přeprava z bodu A do bodu B, což opět znamená tlak na ceny přepravného. Neuspokojivý je růst cen pohonných hmot, který ovlivňuje nejen ceny přepravného, ale má vliv na zdražování výrobků a služeb ve všech odvětvích ekonomiky. Snížení spotřební daně, by se docílilo poklesu prodejních cen za tuto komoditu. V minulosti vláda Mirka Topolánka uvažovala o zrušení silniční daně v případě zavedení elektronického mýtného. Tato situace nikdy nenastala. Zlepšení postavení silniční nákladní dopravy na českém trhu by bylo možné na základě podpory státu, ať již ve formě snížení spotřební daně, či zavedením dotačního programu.

## 7. Seznam literatury

### 7.1. Seznam knižních zdrojů

1. EISLER, Jan. *Úvod do ekonomiky dopravy*. Praha : CODEX Bohemia, s.r.o., 1998. 80-85963-54.
2. JIRÁSEK, Jaroslav A. *Konkurenčnost: vítězství a porážky na kolbišti trhu*. Praha : PROFESSIONAL PUBLISHING, 2001. 80-86419-11-8.
3. MACÁKOVÁ, Libuše. *Mikroekonomie*. Praha : Melandrium, 2003. 80-86175-38-3.
4. NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Praha : ASPI, 2003. str. 292. 80-86395-53-7.
5. PERNICA, Petr, a další. *Doprava a zasílatelství*. Praha : ASPI Publishing, 2001. str. 480. 80-8639513-8.
6. SIXTA, Josef a MAČÁT, Václav. *Logistika teorie a praxe*. Brno : Computer Press, a.s., 2010. 80-251-0573-3.
7. SOUKUP, Alexandr. *Mezinárodní ekonomie*. Plzeň : Aleš Čeněk, s. r. o., 2009. str. 283. 978-80-7380-197-7.
8. SRPOVÁ, Jitka, ŘEHOŘ, Václav a kol. *Základy podnikání*. Praha : Grada Publishing, a.s., 2010. str. 432. 80-247-3339-5.

### 7.2. Seznam internetových zdrojů

1. AngloInfo. [Online] 2000-2014. [Citace: 29. Leden 2014.] <http://germany.angloinfo.com/money/general-taxes/vat/>.
2. Autolexicon. *Emisní norma EURO*. [Online] 2013. [Citace: 15. Červen 2013.] <http://cs.autolexicon.net/articles/emisni-norma-euro/>.
3. Česká národní banka. *Kurzy devizového trhu*. [Online] 2003-2014. [Citace: 29. Leden 2014.] [http://www.cnb.cz/cs/financni\\_trhy/devizovy\\_trh/kurzy\\_devizoveho\\_trhu/denni\\_kurz.jsp](http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/denni_kurz.jsp).
4. Český statistický úřad . *Mzdy(čtvrtletní)*. [Online] 2014. [Citace: 4. Únor 2014.] <http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/kalendar/2006-pmz>.
5. Český statistický úřad. [Online] 2013. [Citace: 25. listopad 2013.] [http://vdb.czso.cz/vdbvo/hledej.jsp?vo=tabulka&q\\_text=doprava&q\\_rezim=3](http://vdb.czso.cz/vdbvo/hledej.jsp?vo=tabulka&q_text=doprava&q_rezim=3).

6. ČESMAD BOHEMIA. *O sdružení*. [Online] Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2011. [Citace: 13. Srpen 2013.] <http://www.dopravci.cz/o-sdruzeni>.
7. Daňový portál. [Online] 14. Leden 2014. [Citace: 6. Únor 2014.] [http://adisepo.mfcr.cz/adistc/adis/idpr\\_pub/dsl/dp1/doc/pokyny\\_dap2013.pdf](http://adisepo.mfcr.cz/adistc/adis/idpr_pub/dsl/dp1/doc/pokyny_dap2013.pdf).
8. Dopravní smlouvy. *Úmluva CMR*. [Online] Dopravní přestupky s.r.o., 2012. [Citace: 29. Červen 2013.] <http://www.dopravnismlouvy.cz/umluva-cmr>.
9. Eurowag. [Online] W.A.G. payment solutions, a. s. , 2013. [Citace: 6. Únor 2014.] [http://www.eurowag.com/produkty/myto/myto-v-nemecku?utm\\_source=google&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=4002%7CCZ-Mytne\\_mytonemecko&utm\\_term=n%C4%9Bmecko+m%C3%BDtn%C3%A9](http://www.eurowag.com/produkty/myto/myto-v-nemecku?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=4002%7CCZ-Mytne_mytonemecko&utm_term=n%C4%9Bmecko+m%C3%BDtn%C3%A9) .
10. Finance.cz. [Online] Červenec 2012. [Citace: 5. Leden 2014.] <http://www.finance.cz/zpravy/finance/365970-spotrebni-dan-u-benzinu-a-nafty-v-eu/>.
11. Finance.cz. [Online] 2014. [Citace: 9. Únor 2014.] <http://www.finance.cz/dane-a-mzda/dane-v-cr-a-v-eu/dane-v-eu/dane-v-nemecku/>.
12. Gehaltsvergleich.com. [Online] 2013. [Citace: 10. Únor 2014.] <http://www.gehaltsvergleich.com/gehalt/Berufskraftfahrer-Berufskraftfahrerin.html>.
13. GOLLA, Petr. Finance.cz. *Daně a mzdy*. [Online] [Citace: 17. Srpen 2013.] <http://www.finance.cz/zpravy/finance/375670-novejsi-auta-snizuji-silnicni-dan/>.
14. HERBER, Vladimír. Geografie světového oceánu. *Námořní doprava*. [Online] [Citace: 21. Srpen 2013.] [http://www.herber.webz.cz/www\\_ocean/09-doprava.html](http://www.herber.webz.cz/www_ocean/09-doprava.html).
15. International Road Transport Union. *History and mission*. [Online] IRU, 2013. [Citace: 8. Červenec 2013.] [http://www.iru.org/en\\_history\\_and\\_mission](http://www.iru.org/en_history_and_mission).
16. Kapsch. *Reference*. [Online] Kapsch AG, 2007-2012. [Citace: 19. Srpen 2013.] <http://www.kapsch.net/cz/kts/references?lang=cs-CZ>.
17. KFZ-Steuer-Online.de. [Online] [Citace: 5. Únor 2014.] [http://www.kfz-steuer-online.de/kfz\\_steuer\\_lkw.htm](http://www.kfz-steuer-online.de/kfz_steuer_lkw.htm).
18. Mapy Google. [Online] 2014. [Citace: 7. Únor 2014.] <https://maps.google.cz>.
19. Ministerstvo dopravy . [Online] 2006. [Citace: 2. 12 2013.] [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2012.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf).
20. Ministerstvo dopravy. [Online] 2012. [Citace: 3. Prosinec 2013.] [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2012.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf). 1801-3090.

21. Ministerstvo dopravy. *Mýtné v ČR*. [Online] Ministerstvo dopravy, 2006. [Citace: 19. Srpen 2013.] [http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/).
22. Ministerstvo financí. *Finanční správa*. [Online] Generální finanční ředitelství, 2006-2013. [Citace: 2. Srpen 2013.] [http://cfs.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cfs/xsl/legislativa\\_metodika\\_3147.html?year=0](http://cfs.mfcr.cz/cps/rde/xchg/cfs/xsl/legislativa_metodika_3147.html?year=0).
23. Oficiální portál pro podnikání a export. *businessInfo.cz*. [Online] 1997-2013. [Citace: 19. Září 2013.] [www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html](http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html).
24. SLOVÍK, Jan. *dálnice. Dotazy*. [Online] 10. Srpen 2002. [Citace: 21. Srpen 2013.] <http://www.dalnice.com/dotazy/odpovedi.htm>.
25. Statista. *Das Statistik-Portal*. [Online] 2014. [Citace: 3. Únor 2014.] <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/776/umfrage/durchschnittspreis-fuer-superbenzin-seit-dem-jahr-1972/>.
26. Statistika dopravy. *Ministerstvo dopravy*. [Online] 2006. [Citace: 23. Leden 2014.] <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpreurostat.htm>.
27. ŠEVČÍK, Miroslav a ROD, Aleš. *Liberální institut*. [Online] Listopad 2010. [Citace: 8. Prosinec 2013.] [libinst.cz/data/studie.pdf](http://libinst.cz/data/studie.pdf).
28. Tool collect. [Online] 2014. [Citace: 1. Únor 2014.] <http://www.toll-collect.de/en/all-about-the-toll/toll-rates.html>.

### 7.3. Seznam ostatních zdrojů

1. Interní materiály firmy Zikán International, s. r. o.

### 7.4. Seznam tabulek

Tabulka 1: Jednotlivé emisní limity normy Euro. ....	27
Tabulka 2: Přehled cen za dálniční známku pro vozidla do 3,5 t za rok 2013. ....	28
Tabulka 3: Mýtné pro nákladní automobily v pátek od 15:00 do 21:00 (v Kč/km). ....	29
Tabulka 4: Mýtné pro nákladní automobily v ostatní dobu (v Kč/km). ....	30
Tabulka 5: Mýtné pro nákladní automobily v ostatní dobu (v Kč/km). ....	30
Tabulka 6: Slevy na mýtném pro rok 2013. ....	31
Tabulka 7: Počet fyzických a právnických osob v pozemní a potrubní dopravě v letech 2005-2011. ....	33
Tabulka 8: Přepravené věci v silniční a železniční dopravě během čtvrtletí v ČR. ....	33

Tabulka 9: Přepravené věci v silniční a železniční dopravě během čtvrtletí v ČR. ....	34
Tabulka 10: Přehled přepravních výkonů v tis. tunách v letech 2006-2012.....	34
Tabulka 11: Vývoj cen pohonných hmot (Kč/l) v letech 1995-2012. ....	35
Tabulka 12: Daňové zatížení silniční daní na soupravu za rok. ....	38
Tabulka 13: Přeprava z Příbrami do Vsetína. ....	39
Tabulka 14: Průměrná hrubá měsíční mzda v Kč v pozemní a potrubní dopravě.....	40
Tabulka 15: Přehled cen pohonných hmot od 1995-2012 v € a Kč.....	41
Tabulka 16: Daňové zatížení silniční daní na soupravu za rok. ....	42
Tabulka 17: Výše mýta v Německu pro jednotlivé emisní třídy. ....	44
Tabulka 18: Převod emisních tříd v Německu na Emisní normu Euro. ....	44
Tabulka 19: Přeprava z Příbrami do Altdorfu. ....	46
Tabulka 20: Přehled ceny přepravy. ....	47
Tabulka 21: Výpočet ceny sazby za kilometr. ....	48

## **7.5. Seznam grafů**

Graf 1: Složení ceny nafty 1 l/36,- Kč. ....	36
Graf 2: Složení ceny nafty při snížení spotřební daně o 6 %. ....	37

## **7.6. Seznam obrázků**

Obrázek 1: Mapa trasy přepravy z Příbrami do Vsetína. ....	38
Obrázek 2: Mapa trasy přepravy z Příbrami do Altdorfu. ....	45