

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Diplomová práce

Daně a poplatky v silniční dopravě

Bc. Markéta Brethová

Vedoucí práce: Ing. Dobroslava Pletichová

© 2012 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomiky
Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Brethová Markéta

Podnikání a administrativa

Název práce

Daně a poplatky v silniční dopravě

Anglický název

Taxes and fees of road transport

Cíle práce

Cílem diplomové práce je zmapovat daně a poplatky související se silniční dopravou v konkrétním podniku. Dílčím cílem je zhodnotit faktory, které ovlivňují výši daní a poplatků a do jaké míry zatěžují nákladovost daného podniku.

Metodika

1. Teoretická část práce bude obsahovat sběr dat a studium dostupné literatury. Bude zpracována literární rešerše.
 2. Analytická část bude obsahovat charakteristiku podniku z hlediska právní formy a podnikatelského záměru. Daně a poplatky v silniční dopravě budou analyzovány na tomto konkrétním podniku.
 3. V závěru budou shrnuty získané poznatky a budou navržena doporučení na zvýšení efektivity poplatků v silniční dopravě.
- Při zpracování diplomové práce bude použita metoda sekundárního sběru dat, analýza dokumentu a komparace.

Harmonogram zpracování

Literární rešerše: 6/2011-7/2011

Detailní metodika práce, teoretická východiska: 8/2011-10/2011

Vlastní práce - analytická část: 11/2011-12/2011

Závěry, syntéza dosažených výsledků, návrhy, doporučení: 1/2012-2/2012

Odevzdání konečné verze vedoucímu práce k posouzení: 10.3.2012

Rozsah textové části

60 - 80 stran

Klíčová slova

Daň silniční, daň z přidané hodnoty, daň z příjmu, mýtné, poplatky, mezinárodní silniční doprava, náklady, finanční zatížení podniku, výhody a nevýhody podnikání v silniční dopravě

Doporučené zdroje informací

ŠULCOVÁ-Seidlová, M. Daňová soustava. 5. vyd. Praha : Česká zemědělská univerzita, 2004. ISBN 80-213-1204-1

WAWROSZ, P. Průvodce právem Evropského společenství. 1. vyd. Praha : Rada vlády ČR pro sociální a ekonomickou strategii, 2002. ISBN 80-238-8700-9

DAŇ. Přehled právních předpisů k silniční dani platný k 1.3.2011. Ostrava : Sagit, 2011. ISBN 978-80-7208-846-1

Zákon o dani z přidané hodnoty (Zákon č. 235/2004 Sb.). Dostupné on-line na <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/dph/cast1h4.aspx>

Zákon o dani z příjmu (Zákon č. 586/1992 Sb.). Dostupné on-line na <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/dprij/cast1.aspx>

Zákon o dani silniční (Zákon č. 16/1993 Sb.) Dostupné on-line na <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/silnicnidan/zakon.aspx>

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA [online]. Dostupný z [www : <http://www.prodopravce.cz/>](http://www.prodopravce.cz/)

Ministerstvo dopravy [online]. Dostupný z [www : <http://www.mdcr.cz/cs/default.htm>](http://www.mdcr.cz/cs/default.htm)

Ministerstvo financí České republiky [online]. Dostupný z [www : <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/>](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/)

Vedoucí práce

Pletichová Dobroslava, Ing.

Termín odevzdání

březen 2012

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry



prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr.h.c.

Děkan fakulty

V Praze dne 23.11.2011

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Daně a poplatky v silniční dopravě" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové 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 diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 05. 04. 2012

Markéta Brethová

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Pletichové, za konzultování a odborné vedení diplomové práce, za cenné rady a připomínky, které mi ochotně poskytla, a dále za trpělivost a podporu. Také bych ráda poděkovala zástupcům firmy Breth Trans s.r.o., za poskytnutí nezbytných informací potřebných pro zpracování analýzy podniku a také za cenné rady vedoucí ke zlepšení úrovně práce a jejímu zdárnému dokončení.

Daně a poplatky v silniční dopravě

Taxes and fees of road transport

Souhrn

Tato diplomová práce se zaměřuje na daně a poplatky v silniční dopravě a je vztažena na konkrétní firmu. Teoretická část práce se zabývá podmínkami provozování mezinárodní silniční dopravy a mezinárodními smlouvami. Zaměřuje se na daň silniční a na zpoplatnění mezinárodní silniční dopravy, konkrétně na časové a výkonové poplatky v České republice a ve vybraných evropských zemích. Analytická část práce se zaměřuje na konkrétní firmu (Breth Trans s.r.o.), zabývající se mezinárodní silniční dopravou provozovanou nákladními soupravami. Tato část práce zhodnocuje faktory, které ovlivňují výši daní a poplatků a do jaké míry zatěžují nákladovost daného podniku. Kromě silniční daně a poplatků jsou analyzovány určité náklady, které jsou charakteristické pro provozování silniční nákladní dopravy. V práci je porovnávána výše nákladů v letech 2007 až 2011. Z analýzy vyplývá, že ve sledovaném období byl nejvíce zatíženým rokem z hlediska dosažených nákladů rok 2008 a naopak nejméně rok 2009. Dálniční poplatky jsou třetím nejvyšším nákladem firmy a mají neustále rostoucí charakter. Daň silniční dosahuje vysokých hodnot, ale v porovnání s ostatními náklady firmy patří mezi nejméně nákladnou položku.

Summary

This thesis elaborates on fees and taxes in the road transport with a focus on a specific company. The theoretical part deals with conditions within which the international road transport operates and also looks at the international contracts. It focuses on road tax and charges for the international road transport, specifically the time and power fees in the Czech Republic and other European countries. The analytical part of the thesis is focused on a specific company (Breth Trans s.r.o.) that is active in the field of international road

transport and does its operations with the use of trucks. This part of the thesis evaluates different factors influencing the amount of taxes and charges and to what extent these factors affect the expenditure of the company. Apart from road tax and fees, certain costs that characterize the operation of road freight transport are also analyzed. The thesis includes an analysis of the company comparing different levels of costs spent during the years 2007 and 2011. The analysis results show that the most affected year was 2008 as the level of costs spent reached maximum compared to 2009 when the costs were minimal. Toll fees are the third highest cost of the company and have a constantly growing character. Road taxes reach high values but when compared to other costs they are among the least expensive items.

Klíčová slova: doprava, mezinárodní silniční doprava, nákladní vozidlo, mezinárodní smlouvy, daň silniční, sazby daně, časový poplatek, výkonový poplatek, mýtný systém, náklady firmy

Keywords: transport, international road transport, truck, international contracts, road tax, time fee, power fee, toll system, company's costs

OBSAH

1. ÚVOD	12
2. CÍL PRÁCE A METODIKA	14
3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA	16
3.1 Literární rešerše	16
3.2 Podmínky provozování mezinárodní silniční dopravy	19
3.2.1 Dvoustranné dohody	19
3.2.2 Evropská unie	20
3.2.3 Povolovací řízení mezinárodní dopravy	21
3.3 Mezinárodní smlouvy	22
3.3.1 Dohoda CMR	22
3.3.2 Dohoda AETR	23
3.3.3 Dohoda ATP	24
3.3.4 Dohoda ADR	25
3.3.5 Tranzitní režim TIR	26
3.4 Daně v mezinárodní dopravě	27
3.4.1 Silniční daň	27
3.4.1.1 Obecná charakteristika	27
3.4.1.2 Předmět daně	28
3.4.1.3 Poplatníci daně	28
3.4.1.4 Osvobození od daně	29
3.4.1.5 Základ, sazby a výše daně	30
3.4.1.6 Daňová povinnost	34
3.4.1.7 Sleva na dani	35
3.4.1.8 Zdaňovací období a daňové přiznání	36
3.5 Zpoplatnění mezinárodní silniční nákladní dopravy	37
3.5.1 Časové zpoplatnění - Časový poplatek	39
3.5.2 Výkonové zpoplatnění – Mýtné v ČR	40
3.5.2.1 Obecná charakteristika	40
3.5.2.2 Povinnosti v mýtném systému	42
3.5.2.3 Evidence a platba mýtného	43
3.5.2.4 Sazby a výpočet mýtného	44

3.5.3 Zpoplatnění ve vybraných zemích Evropy	46
3.5.3.1 Německo	46
3.5.3.2 Rakousko	47
3.5.3.3 Slovensko	48
3.5.3.4 Polsko	48
3.5.3.5 Belgie, Nizozemí, Lucembursko, Dánsko, Švédsko	49
3.5.3.6 Francie.....	49
3.5.3.7 Itálie	50
4. ANALYTICKÁ ČÁST.....	51
4.1 Charakteristika firmy.....	51
4.2 Náklady v jednotlivých letech	55
4.2.1 Rok 2007.....	56
4.2.2 Rok 2008.....	60
4.2.3 Rok 2009.....	64
4.2.4 Rok 2010.....	68
4.2.5 Rok 2011.....	72
5. ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ	77
6. ZÁVĚR.....	88
7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	92
8. PŘÍLOHY	95

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Roční sazba daně ze základu daně podle zdvihového motoru v cm ³ u osobních automobilů k 31. 12. 2011	30
Tabulka 2: Roční sazba daně ze základu daně pro 1 nápravu hmotnosti v tunách k 31. 12. 2011	31
Tabulka 3: Roční sazba daně ze základu daně pro 2 nápravy hmotnosti v tunách.....	31
Tabulka 4: Roční sazba daně ze základu daně pro 3 nápravy hmotnosti v tunách.....	32
Tabulka 5: Roční sazba daně ze základu daně pro 4 a více náprav hmotnosti v tunách k 31. 12. 2011	32
Tabulka 6: Slevy na daň určeny podle počtu jízd vozidla v kombinované dopravě k 31. 12. 2011	36
Tabulka 7: Cena časového poplatku pro rok 2011, 2012 v Kč.....	40
Tabulka 8: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice pro časové období v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin včetně k 31. 12. 2011 v Kč/km.....	45
Tabulka 9: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice pro ostatní časová období v týdnu k 31. 12. 2011 v Kč/km	45
Tabulka 10: Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro časová období v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin včetně k 31. 12. 2011 v Kč/km.....	45
Tabulka 11: Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro ostatní časová období v týdnu v Kč/km	46
Tabulka 12: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2007	56
Tabulka 13: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2007.....	59
Tabulka 14: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2008	61
Tabulka 15: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2008.....	64
Tabulka 16: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2009	65
Tabulka 17: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2009.....	68
Tabulka 18: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2010	69
Tabulka 19: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2010.....	72
Tabulka 20: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2011	73
Tabulka 21: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2011	76
Tabulka 22: Srovnání nákladových položek firmy v letech 2007 - 2011 v Kč	79

Tabulka 23: Srovnání dálničních poplatků podle zemí ve sledovaném období 2007-2011 v Kč.....	83
Tabulka 24: Srovnání nákladů na každý ujetý kilometr v letech 2007 – 2011 v Kč.....	87

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Rozdělení nákladů firmy za rok 2007 v %	58
Graf 2: Dálniční poplatky podle zemí za rok 2007 v %	60
Graf 3: Rozdělení nákladů firmy za rok 2008 v %	63
Graf 4: Rozdělení nákladů firmy za rok 2009 v %	67
Graf 5: Rozdělení nákladů firmy za rok 2010 v %	71
Graf 6: Rozdělení nákladů firmy za rok 2010 v %	75
Graf 7: Náklady a výnosy firmy v období 2007 -2011 v Kč	77
Graf 8: Hospodářský výsledek firmy v letech 2007-2011 v Kč	78
Graf 9: Nákup pohonných hmot v letech 2007 – 2010 v Kč	80
Graf 10: Celkové dálniční poplatky v letech 2007-2011 v Kč	82
Graf 11: Dálniční poplatky podle států v letech 2007-2011 v Kč	83
Graf 12: Daň silniční v letech 2007 – 2011 v Kč	86
Graf 13: Podíl jednotlivých nákladů na ujetém kilometru v Kč	87

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Logo společnosti Breth Trans s.r.o.	54
Obrázek 2: Ukázka vozového parku firmy Breth Trans s.r.o.	55

1. Úvod

Tématem diplomové práce jsou daně a poplatky v silniční dopravě se zaměřením na konkrétní firmu, zabývající se mezinárodní silniční kamionovou dopravou. Dnešní doba nabízí rozvinuté formy dopravy, prostřednictvím nich dochází k uspokojování životních potřeb obyvatelstva, proto je tak důležitá. Doprava a přeprava je součástí každého státu a každého života v něm. Mezi obory dopravy patří železniční, silniční, letecká a vodní doprava a ty se dále člení na zahraniční, vnitrostátní, nákladní, osobní, hromadnou, individuální, konvenční, nekonvenční, veřejnou a neveřejnou dopravu. Doprava zajišťuje služby bezprostředně svázané s vlastním přemísťovacím procesem v prostoru a v čase a jedná se o proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě. Přeprava je součástí dopravy, pomocí ní dochází k přímému uskutečnění přemístění věcí nebo osob dopravními prostředky a kromě jízdy zahrnuje i jiné činnosti, jako jsou nakládka, vykládka, překládka, skladování, pojištění, celní formality a jiné činnosti.

Diplomová práce analyzuje firmu Breth Trans s.r.o., podnikající v mezinárodní silniční dopravě a provozující přepravy nákladními soupravami vozidel. Práce bude tedy zaměřena na zmíněnou firmu, konkrétně na její náklady v souvislosti s daněmi a poplatky. Z tohoto důvodu se bude teoretická část především věnovat daním a poplatkům v mezinárodní silniční nákladní dopravě. Větší pozornost této firmě bude věnována v analytické části práce, kde budou porovnávána konkrétní data.

Mezinárodní silniční nákladní doprava je považována za žilní systém hospodářství, který přesahuje hranice jednotlivých států a národních ekonomik. Konkrétně se jedná o dopravu, jejíž počátek a konec leží ve dvou různých státech. Mezinárodní silniční nákladní doprava je bezpodmínečně nepostradatelný dopravní obor vyznačující se rychlostí, dostupností, flexibilitou, operativností a rychlou přizpůsobivostí změnám poptávky. Z těchto důvodů je bezkonkurenční ve srovnání s ostatními dopravními obory. Stejně jako své výhody, má tento obor i nevýhody. Mezi ně patří především rizikovitost. A právě ti, kteří v něm podnikají, se neustále vystavují velkému množství rizik. Podnikatel v mezinárodní silniční dopravě by se měl vyznačovat značnou flexibilitou a především znalostmi v tomto oboru.

Provozování mezinárodní silniční nákladní dopravy je spojeno s řadou nákladů. Kromě běžných nákladů je dopravce povinen platit i různé povinné platby, které vycházejí

z právních norem. Podnikatelé provozující svou podnikatelskou činnost v České republice jsou zatíženi daňovými povinnostmi. Avšak na podnikatele dopravce se vztahují i některé specifické daně a poplatky, kterými se bude diplomová práce zabývat. Jde především o daň silniční, která je specifická svou povahou pro dopravce a hradí se za užívání vozidla k podnikání. Základem silniční daně je součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů. Sazba daně ze základu daně se kalkuluje dle počtu náprav a hmotnosti. Pro stanovení daně je důležitým kritériem stáří vozidla dle EURO třídy. Dopravce kromě silniční daně platí různé poplatky. V práci bude věnována pozornost poplatkům za užívání zpoplatněných pozemních komunikací. Jde o časové a výkonové zpoplatnění. V současné době se v České republice a ve většině ostatních států hradí za nákladní vozidla výkonové zpoplatnění neboli mýtné. Z tohoto důvodu bude v práci analyzováno především výkonové zpoplatnění. Sazba mýtného je počítána dle druhu silnice, časového období, počtu náprav a dle zařazení do emisních tříd. Bude podán stručný přehled o mýtném systému v České republice a ve vybraných evropských zemích. V práci bude uveden přehled mýtných systémů v ostatních evropských zemích, jelikož analyzovaný podnik je mezinárodní autodopravou a platby za zahraniční mýtné se tedy ve vysoké míře podílejí na nákladech společnosti.

Téma daně a poplatky v silniční dopravě jsem si vybrala z důvodu mého zájmu o podnikání v autodopravě, zájmu o účetnictví a především praxe z rodinné firmy, ve které pracuji a jejíž zaměstnanci mi poskytli nezbytná data a informace ke zpracování této práce. Dalším důvodem je, že pro studentku vysokoškolského oboru s ekonomickým zaměřením je tato problematika nosná z hlediska naplnění požadavků kladených na vypracování diplomové práce.

2. Cíl práce a metodika

Cílem diplomové práce je zhodnotit daně a poplatky související s mezinárodní silniční nákladní dopravou v konkrétní firmě a zhodnotit tak faktory, které ovlivňují jejich výši a do jaké míry zatěžují nákladovost dané firmy. Cílem je též analýza nákladů, které dosahují v daném podniku nejvyšších hodnot a jsou tedy pro podnik nejvýznamnějšími.

V teoretické části diplomové práce bude zprvu provedena charakteristika silniční nákladní dopravy, bude vysvětleno základní pojmosloví týkající se silniční kamionové neboli nákladní dopravy. Bude analyzována mezinárodní silniční doprava a povinnosti dopravce, podnikajícího v oboru silniční autodopravy. V této části práce budou uvedeny nejdůležitější mezinárodní smlouvy důležité pro provozování mezinárodní silniční autodopravy, jako je Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) a Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR. Poté bude následovat popis konkrétních daní a poplatků, které se nejvíce týkají silniční nákladní dopravy. V teoretické části práce bude věnována pozornost jedné z nejdůležitějších daní týkající se silniční dopravy, a to dani silniční. V práci bude analyzována charakteristika daně, daňová povinnost, sazby a metody výpočtu daně a vše co souvisí s touto daní. Silniční daň je přímá daň, která zdaňuje využívání silniční a dálniční sítě pro uživatele pozemních komunikací silničními motorovými vozidly.

Základ daně pro návěsy se vypočítá jako součet povolených hmotností na nápravu v tunách a počet náprav. Silniční daň se stanovuje pro nákladní vozy a pro návěsy zvlášť. Diplomová práce se vztahuje na konkrétní podnik, který provozuje svou činnost nákladními vozy s 2 nápravami o hmotnosti nad 15 tun do 18 tun, pro něž roční sazba daně činí 23 700 Kč. Pro návěsy se 3 nápravami o hmotnosti od 23 tun do 26 tun, sazba daně činí 27 300 Kč. Z důvodu, že společnost vlastní i několik osobních automobilů, vztahuje se na ni i silniční daň z osobních automobilů, kdy základem daně je zdvihový objem motoru v cm^3 s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon. Roční sazba daně je stanovena v rozmezí od 1200 Kč do 4 200 Kč za vozidlo.

Do poplatků bude zahrnuto zpoplatnění pozemních komunikací, které se člení na výkonové a časové zpoplatnění. V práci bude analyzováno výkonové zpoplatnění, u kterého bude popsán mýtný systém v České republice a podán stručný přehled mýtného systému ve vybraných evropských zemích. V České republice se výkonové zpoplatnění od 1. ledna 2010 týká všech silničních motorových vozidel s nejméně čtyřmi koly a s největší povolenou hmotností více než 3,5 tuny. Výše sazeb mýtného je rozlišná pro užívání dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. Sazby jsou tříděny podle emisní třídy a podle počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy. Rozhodujícím hlediskem je také doba, ve které vozidlo vykonává přepravu. Sazby jsou stanoveny pro časové období v pátek od 15:00 do 21:00, kdy jsou nejvyšší a dále jsou stanovena pro ostatní časová období v týdnu. V práci bude stručně analyzováno i časové zpoplatnění, jelikož společnost, na kterou se diplomová práce vztahuje, vlastní několik osobních vozů. Na osobní vozidla se vztahuje časové zpoplatnění ve formě dálničních známek pro používání dálničních sítí. Cena dálničních známek na kalendářní rok 2011 činí 1200 Kč, na měsíc 350 Kč a na deset dní 250 Kč. Teoretická část bude vypracována na základě prostudované odborné literatury a dalších pramenů. Použijí se metody pro jednotlivé výpočty daní a poplatků. Stěžejními literárními zdroji budou dokumenty Ministerstva financí, Ministerstva dopravy, zákony, vyhlášky, organizace pro dopravce jako například Česmad Bohemia.

V praktické části bude analyzována konkrétní firma, zabývající se mezinárodní silniční dopravou. Jedná se o firmu Breth Trans s.r.o., disponující a provozující mezinárodní přepravu nákladními vozidly a chladírenskými návěsy. Následující část praktické části bude zhodnocovat faktory, které ovlivňují výši daní a poplatků a do jaké míry zatěžují nákladovost daného podniku. Kromě silniční daně a mýtného zde budou analyzovány určité náklady podniku, které jsou pro dopravce typické a nevyhnutelné. Bude porovnávána jejich výše za posledních 5 let, konkrétně v letech 2007 až 2011, z čehož vyplyne vývoj a srovnání jednotlivých nákladů. Z poznatku těchto významných nákladů vyplyne zjištění, v jaké míře jsou dálniční poplatky a silniční daň důležité ve srovnání s ostatními náklady pro firmu. Základními metodologickými postupy bude metoda analýzy dokumentů, sekundární sběr dat, komparace, zobecnění poznatků a podkladů daného podniku.

3. Teoretická východiska

3.1 Literární rešerše

Silniční doprava v České republice je upravena zákonem č.111/1994 Sb., o silniční dopravě. V zákonu jsou upraveny podmínky pro provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání. Silniční doprava se může provozovat živností, kterou upravuje zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. Vztahuje se k ní přepravní právo, které se pak váže k provozování silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu, na živnost, a tudíž vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených platnými právními předpisy. Ten, kdo hodlá provozovat silniční nákladní dopravu pro cizí potřebu, musí prokázat dobrou pověst, odbornou způsobilost, finanční způsobilost a musí mu být udělena k tomuto druhu podnikání koncese. Samotný přístup na dopravní trh pak může být dále podmíněn například udělením eurolicence. Zákon klasifikuje silniční dopravu jako živnost koncesovanou, kdy se koncese týkají jednotlivých druhů dopravy dle hmotnosti a zda se jedná vnitrostátní nebo mezinárodní dopravu. Pokud fyzické a právnické osoby běžně provozují dopravu, převážná část bude podřazena zákonu o silniční dopravě, obsahující mnoho předpisů a vyhlášek (Němec, Miletín, 2009).

Silniční doprava je tedy činnost, podléhající zákonu o silniční dopravě a souvisejících právních předpisech, s výjimkou však silniční dopravy provozované pro soukromé potřeby fyzických osob bez provedení úplat. Jedná se o souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí vozidly po pozemních komunikacích jako jsou dálnice, silnice, místní komunikace, veřejně přístupné účelové komunikace a volný terén (Kočí, Kučerová, 2009).

Tato činnost je podle zákona o silniční dopravě členěna na dvě základní skupiny dopravy. Doprava může být provozována pro vlastní potřeby nebo pro cizí potřeby.

„Silniční doprava pro vlastní potřeby je doprava, kterou zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí“ (Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě). Doprava pro vlastní

potřeby může být například, když si podnikatel ve stavebnictví dopravuje materiál vlastním vozidlem.

„Silniční doprava pro cizí potřeby je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy (dopravcem) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí“ (Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě). Podnikatelsky provozovaná silniční nákladní doprava tak předpokládá přepravní smlouvu mezi dopravcem a objednavatelem přepravy. Tento typ dopravy charakterizuje mezinárodní kamionovou dopravu, ve které dochází k zajišťování dopravy dopravcem pro různé subjekty. Každý, kdo má zájem o provozování silniční dopravy pro cizí potřeby musí mít dobrou pověst, být odborně způsobilý, prokázat finanční způsobilost, mít koncesi nebo povolení od dopravního úřadu (Kočí, Kučerová, 2009).

Silniční doprava je dále členěna na dopravu vnitrostátní a dopravu mezinárodní, které jsou provozovány vozidly o celkové hmotnosti do 3,5 tuny nebo o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny. Členění podle tonáže je důležité z důvodu, že pro dopravu provozovanou vozidly nižší tonáže není nutné dokazovat odbornou a finanční způsobilost. Což pro provozování silniční dopravy vozidly o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny, musí podnikatel v dopravě prokázat svojí odbornou i finanční způsobilost a dále dobrou pověst (Kočí, Kučerová, 2009).

„Vnitrostátní silniční doprava je doprava, kdy výchozí místo, cílové místo a celá dopravní cesta leží na území jednoho státu“ (Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě).

„Mezinárodní silniční doprava se považuje za dopravu, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu“ (Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě). Mezinárodní silniční nákladní doprava je bezpodmínečně nepostradatelný dopravní obor vyznačující se rychlostí, dostupností a flexibilitou. Pro ty, kteří v něm podnikají, se neustále vystavují velkému množství rizik. Podnikatel v mezinárodní silniční dopravě by se měl vyznačovat flexibilitou a především znalostmi v oboru.

„Pro provozování mezinárodní silniční dopravy po území Evropského společenství, z území členského státu Evropského společenství do státu, který není součástí Evropského společenství, nebo naopak, musí mít dopravce pro část cesty na území členského státu

povolení Společenství, tzv. eurolicenci. Vydává se v souladu s nařízením rady č. 881/1992, o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států, ve znění nařízení Rady Evropského parlamentu a rady (EH) č. 482/2002“ (Němec, Miletín, 2009).

Každý tuzemský dopravce v silniční mezinárodní dopravě musí podat žádost o eurolicenci u příslušného dopravního úřadu. Příslušný dopravní úřad na základě žádosti obdržené od dopravce ověří, jestli jsou dodrženy a splněny podmínky pro provozování mezinárodní silniční dopravy a zda odpovídá příslušný počet vozidel. Pokud jsou podmínky dodrženy a žádné skutečnosti nejsou s nimi v rozporu, je vydána podnikateli eurolicence, a to ve lhůtě nejpozději do 15 pracovních dnů od dne doručení žádosti úřadu. Podnikateli je vydáno tolik číslovaných opisů eurolicence, kolik má nahlášených vozidel u dopravního úřadu. Naopak pokud nejsou podmínky pro provozování mezinárodní silniční dopravy splněny, úřad vydá rozhodnutí o neudělení a nevydání eurolicence. Veškeré náklady týkající se vydání eurolicence hradí dopravce a jejich výši určuje dopravní úřad (Kočí, Kučerová, 2009).

„Provozovatel silniční dopravy (doprovce) je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu. Tuzemský dopravce je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena státní poznávací značka Českou republikou. Zahraniční dopravce je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem mimo území České republiky, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena státní poznávací značka cizím státem“ (Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě).

Zákon o silniční dopravě rozlišuje povinnosti podnikatele v dopravě a povinnosti dopravce. Povinnosti dopravce se rozlišují na povinnosti tuzemského dopravce a povinnosti zahraničního dopravce. Jelikož praktická část diplomové práce analyzuje konkrétní českou mezinárodní autodopravu, jsou zmíněny pouze povinnosti tuzemského dopravce.

Zákon o silničním provozu stanovuje tuzemskému dopravci řadu důležitých povinností, které musí při provozování silniční dopravy dodržovat. Mezi základní povinnosti tuzemského dopravce provozujícího mezinárodní silniční dopravu patří

používání evidovaného vozidla v České republice se státní poznávací značkou České republiky, od jehož technické prohlídky a měření emisí neuplynula delší doba, než je stanovena dle zákona č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích. Dopravce je povinen zajistit, aby řidiči dodržovali dobu řízení, dobu bezpečnostních přestávek a dobu odpočinku v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady. Dále, aby práce řidiče z povolání vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů z povolání a poté úspěšně absolvovala přezkoušení z pravidel silničního provozu dle vyhlášky č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel. Práce řidiče z povolání by měla vykonávat osoba, která se podrobila pravidelné lékařské prohlídce a je uznána jako zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel. Práci řidiče v mezinárodní nákladní dopravě s nákladním vozidlem o celkové hmotnosti vyšší než 7,5 tuny, může vykonávat pouze bezúhonná osoba, která před nastoupením výkonu činnosti řidiče pracovala nejméně dva roky jako řidič nákladního vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny. Povinnost tuzemského dopravce v mezinárodní dopravě je také zajistit, aby najaté vozidlo bylo používáno pouze za předpokladu, že bylo najato bez řidiče. Vozidlo řídí sám dopravce nebo jeho zaměstnanec. Pokud není řidič zároveň dopravcem, musí být ve vozidle umístěna smlouva o nájmu s uvedením registrační značky najatého vozidla a pracovní smlouva řidiče. Při provozu vozidla musí být dopravcem zajištěny doklady, jako je záznam o provozu vozidla, záznam o době řízení vozidla a bezpečnostních přestávkách a doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu. Podnikatel v silniční dopravě je povinen označit svým obchodním jménem tahače a nákladní vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny, která používá k podnikání (Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě).

3.2 Podmínky provozování mezinárodní silniční dopravy

3.2.1 Dvoustranné dohody

Nárůst silniční dopravy dal podnět k vypracování právního rámce pro mezinárodní silniční dopravu. Došlo k vytvoření a přijetí mezinárodních dohod a úmluv. Dvoustranné dohody jsou uzavírány na mezinárodní úrovni, vyjadřují zásady dopravní politiky, kterou si každý stát určuje a stanovuje samostatně a svrchovaně. V praxi se jedná například o omezování jízd různých druhů a typů vozidel a přeprav. Jejich význam v dopravě postupně

klesá, z důvodu integračních tendencí mezi státy, kdy se v rámci hospodářských či politických útvarů nahrazují jedinou dohodou, která ruší jejich platnost nebo je jim nadřazena. To se odehrálo vstupem České republiky do Evropské unie, kdy sice dvoustranné dohody s členskými státy Evropské unie zůstaly v platnosti, ale některé jejich části byly nahrazeny unijními nařízeními. Dvoustranné dohody o silniční dopravě upravují oblast dopravy nákladní a také osobní. Pojem nákladní doprava není přesně vymezen, proto se vztahuje na všechny přepravy jakéhokoliv množství, objemu a druhu silničního vozidla. Česká republika má v současnosti uzavřeny dohody prakticky se všemi evropskými státy. Výjimkou je však Malta a některé státy vzniklé rozdělením větších státních celků, jako je Socialistická federativní republika Jugoslávie a Svaz sovětských socialistických republik. Dále nejsou dohody uzavřeny s Lichtenštejnem, Islandem, Monakem, Andorou a Vatikánem. Dvoustranné dohody navazují na doporučení Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN), Konference ministrů dopravy evropských států (CEMT), Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU), Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) a Evropské unie. Dohody stanovují omezování silniční dopravy, omezování přístupu na trh, zavádí regulace počtu jízd, omezuje přepravy. Vztahují se i na jízdy prázdných vozidel. Pokud neexistuje mezi státy žádný smluvní vztah, pak se silniční doprava řídí vnitrostátními předpisy obou států. Pak je obvykle omezován vstup vozidel, například vydáváním povolení ke vstupu za poplatek, kdy jeho výše dosahuje až několikatisícové výše (Němec, Miletín, 2009).

3.2.2 Evropská unie

Po vstupu České republiky do Evropské unie dne 1. května 2004, nabyla platnosti řada předpisů upravující provozování silniční dopravy. Mají formu nařízení a směrnic, které jsou přímo aplikovatelné ve všech členských státech. Pro dopravce bylo nejvýznamnější, že uzavřené dohody omezující přístup na trh neboli dvoustranné dohody byly nahrazeny unijními předpisy. Zjednodušil se tak přístup českých dopravců na unijní trh, což má i slabou stránku v otevření českého trhu pro zahraniční dopravce. Po vstupu do Evropské unie bylo významnou změnou zrušení až na výjimky celního řízení. Tím se zjednodušily přepravy a také došlo ke zrušení limitů na dovážené pohonné hmoty v nádržích vozidel. Došlo k odstranění celních bariér přeprav nákladů mezi členskými státy, kdy místo nakládky a místo vykládky leží na území dvou různých států. Pokud dojde k závažnému

porušení nebo k opakovaným menším porušením předpisů, má nárok příslušný orgán členského státu, v němž sídlí dopravce, dočasně nebo částečně odebrat eurolicenci a udělení sankce (Miletín, 2007).

3.2.3 Povolovací řízení mezinárodní dopravy

Nejvýznamnějším bodem dvoustranných dohod z pohledu dopravce jsou ustanovení o povolovacím režimu v oblasti mezinárodní silniční nákladní dopravy. Dohody stanovují, jaké typy přeprav podléhají a nepodléhají povolení. Povolení musí mít u sebe dopravce, respektive řidič vozidla. V rámci Evropské unie jsou všechna povolení nahrazena eurolicencema, které musí mít řidič povinně u sebe a na požádání kontrolního orgánu ji musí být schopen předložit (Miletín, 2007).

Povolení se člení na dva základní druhy povolení, a to povolení jednorázová a povolení trvalá. Jednorázová povolení lze použít na jednu cestu tam a zpět v průběhu kalendářního roku, na který jsou vydána. Trvalá povolení platí na neomezený počet jízd v určitém období a mohou být dopravcem použita na přepravu s kterýmkoliv jeho vozidlem. Od roku 2006 nejsou v Česku používána, s výjimkou povolení CEMT. Se všemi státy se vyměňují pouze jednorázová povolení. (Mezi další druhy povolení patří mnohostranná povolení CEMT, která jsou vydávána jako trvalá povolení s tím, že se používají na kalendářní rok, nebo i měsíc. Existují další povolení, které splňují určité ekologické nebo bezpečnostní podmínky. Například povolení pro tzv. zelená vozidla, která splňují stanovené normy pro emise a hluk (EURO 1). Dále povolení pro zelenější vozidla, splňující přísnější normy (EURO 2) a povolení pro bezpečná vozidla (EURO 3), také vozidla splňující jiné normy (EURO 4) a další (Miletín, 2007).

„Evropská konfederace ministrů dopravy (CEMT) byla vytvořena v roce 1953, s cílem zkoumat celkovou situaci a jednotlivé problémy evropské vnitrozemské dopravy a vypracovávat doporučení pro své členské státy a mezinárodní organizaci“ (Němec, Miletín, 2009). Česká republika se stala členem v roce 1991 ještě jako ČSFR. Jedním z výsledků této organizace bylo od roku 1974 zavedení mnohostranných povolení pro mezinárodní silniční nákladní dopravu.

3.3 Mezinárodní smlouvy

Provozování mezinárodní silniční dopravy je řízeno mnohými mezinárodními smlouvami, upravující vztahy v silniční dopravě, které jsou bezprostředně právně závazné. Mezi nejvýznamnější mnohostranné mezinárodní smlouvy platné v silniční dopravě patří Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR), Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP), Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) a Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě Karnetu TIR (Krofta, 2009).

3.3.1 Dohoda CMR

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě byla sjednána roku 1956 v Ženevě. V platnost vstoupila roku 1961 a v bývalém Československu byla přijata roku 1974. Vznikla s cílem vytvoření jednotného systému mezinárodně platných přepravních podmínek vztahujících se na jednocení mezinárodní silniční přepravní smlouvy platné pro mezinárodní silniční nákladní dopravu. Dohoda se tedy vztahuje pouze na mezinárodní silniční dopravu a je zahrnuta v národním právu České republiky. Nelze dohodu použít mimo rozsah její platnosti, například ve vnitrostátní silniční dopravě. Nejedná se o dohodu o mezinárodní silniční nákladní přepravě, pouze se vztahuje na problematiku některých obsahových náležitostí přepravních smluv. Dohoda se vztahuje na smlouvy charakteru silniční přepravy zásilek za úplatu, která je realizována silničním vozidlem, přičemž místo převzetí zásilky a jejího dodání se vyskytují ve dvou různých státech, kdy alespoň jeden stát je smluvním státem této dohody. Přepravy v rámci CMR mohou být realizovány se všemi možnými zbožovými komoditami, s výjimkou přeprav mrtvol, stěhování svršků a poštovních přeprav (<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1975-11>).

Právními subjekty přepravní smlouvy vystupují dopravce a odesílatel, což je zadavatel neboli objednavatel přepravy. Dopravce má odpovědnost za jednání a opomenutí všech osob, které použije při provádění přepravy za předpokladu, že osoby jednají v rámci svých pracovních úkolů, kterými byli pověřeni dopravcem (Novák, 2000).

Základním přepravním dokumentem je nákladní list CMR, který je dokladem o akceptaci přepravních podmínek. Je to věrohodný doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy v rámci dohody CMR, ale i o převzetí zásilky dopravcem. Musí obsahovat řadu nezbytných údajů jako je místo a datum vystavení, jméno a adresu odesílatele, dopravce a příjemce, místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení, pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu, počet kusů, hrubou hmotnost, náklad spojené s přepravou, pokyny k přepravě, údaj o doložce podléhající dohodě CMR a i nepovinné údaje (Krofta, 2009).

3.3.2 Dohoda AETR

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě byla sjednána v roce 1970 v Ženevě a do naší legislativy byla začleněna v roce 1976. Dohoda se vztahuje na mezinárodní silniční nákladní dopravu, s výjimkou té, která je prováděna vozidly s celkovou hmotností přívěsu nebo návěsu nepřekračující 3,5 tuny (Novák, 2003).

Dohoda AETR se týká především požadavků:

- Minimální věk řidičů
- Denní a týdenní doba řízení
- Přestávky v řízení
- Doba a místo odpočinku
- Kontrolní zařízení (tachograf, záznamové listy)

Minimální věk řidičů mezinárodní silniční nákladní dopravy musí být 18 let nebo 21 let. Od 18 let může být osoba řidičem nákladního vozidla, jehož maximální celková hmotnost včetně přívěsu a návěsu nepřesahuje 7,5 tun. Pro ostatní vozidla přesahující maximální celkovou hmotnost se může stát řidičem osoba starší 21 let. Navíc řidiči nákladních vozidel o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny musí mít alespoň dvouletou praxi (http://soubory.proridice.eu/aetr_narizeni561_2006/Narizeni_561_2006.pdf).

Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin, a dvakrát týdně může být dokonce prodloužena na 10 hodin. Týdenní doba řízení nesmí překročit 56 hodin. Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin o období dvou po sobě následujících týdnů. Pokud nezačne doba odpočinku, jsou pro řidiče povinny nejméně 45 minutové přestávky po

čtyřech a půl hodinách řízení. Řidič musí mít povinný týdenní odpočinek po nejvýše šesti denních dobách řízení (Nařízení evropského parlamentu a rady č. 561/2006).

Důležitá ustanovení v dohodě se týkají kontrolního zařízení neboli tachografu a elektronických přístrojů. Tachograf je přístroj zabudovaný ve vozidle, který automaticky nebo poloautomaticky zaznamenává údaje i provozu tohoto vozidla a o pracovních časech řidičů. Zaznamenává údaje jako je vzdálenost ujetá vozidlem, rychlost vozidla, doba řízení, doba ostatní práce nebo pracovní pohotovosti, přerušení práce a denní doba odpočinku, otevření skříňky obsahující záznamový list. Elektronický přístroj pracuje na základě signálů, které se přenášejí elektrickým snímačem. Kontrolní zařízení je považováno za důkazní prostředek (Novák, 2003).

3.3.3 Dohoda ATP

Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy byla vypracována v roce 1970 a do naší legislativy byla začleněna roku 1982 (Novák, 2000).

Mnoho firem zabývajících se mezinárodní kamionovou dopravou se zaměřuje na přepravu zboží pod kontrolovatelnou teplotou. „Jedná se o přepravu velkého množství rozličných komodit zboží, věcí, látek a předmětů nejrůznější povahy, u nichž je k co možná nejlepšímu zachování původních vlastností a kvality třeba nejen odpovídající volba speciálně konstruovaných a vybavených dopravních či přepravních prostředků, ale také co nejprísnější dodržování příslušných opatření zajišťujících co nejstálější teplotu, resp. její možné ovlivňování během přepravy. V praxi jde o činnost nazývanou se vyhříváním chlazením či mrazením, ale také udržování konkrétní teploty“ (Novák, 2003). Tyto přepravy jsou velmi často zajišťovány v ucelených logisticky orientovaných systémech. Dohoda se vztahuje kromě mezinárodní silniční dopravy i na železniční přepravu. Smluvní strany jsou povinny přijímat a dodržovat všechna opatření týkající se této dohody a zejména je kontrolovat (Novák, 2003).

Dle dohody jsou rozlišeny dopravní a přepravní prostředky určené k mezinárodním přepravám zkazitelných potravin.

„Dopravní a přepravní prostředky jsou:

- Izotermické („I“) – S normální a zesílenou izolací.
- Chlazené („R“) - Bez strojního zařízení s chladicí látkou, která umožňuje snižovat vnitřní teplotu prázdné skříně a udržovat při průměrné vnější teplotě +/- 30 stupňů Celsia na konkrétní teplotní hranici. Členěny na třídy: třída A (nejvýše +7 stupňů Celsia, třída B (nejvýše – 10 stupňů Celsia, třída C (nejvýše – 20 stupňů Celsia), třída D (nejvýše 0 stupňů Celsia).
- Chladicí a mrazicí („F“) - Se strojním chladícím zařízením, které dokáže při průměrné vnější teplotě +/- 30 stupňů Celsia snížit vnitřní teplotu prázdné skříně trvale ji udržet na konkrétní teplotní hranici. Členěny na třídy: třída A (+12 až 0 stupňů Celsia), třída B (+12 až – 10 stupňů Celsia), třída C (+12 až – 20 stupňů Celsia, třída D (0 stupňů Celsia a nižší), třída E (-10 stupňů Celsia a nižší), třída F (-20 stupňů Celsia a nižší).
- Vyhřívací („C“) - Vybaveny vytápěcím zařízením schopným zvýšit teplotu uvnitř prázdné skříně a poté ji bez dodatečného přívodu tepla udržet po dobu nejméně 12 hodin na stejné úrovni nejméně 12 stupňů Celsia při průměrné vnější teplotě“ (Novák, 2003).

Dopravní prostředky mohou být vybaveny tepelnou izolací. Vozidla jsou pak označována jako normální („N“) nebo jako zesílená („R“).

Mezinárodní kamionová doprava pod kontrolovatelnou teplotou je velmi složitá, náročná a vyžaduje vysoké nároky na profesionalitu dopravců a přepravců. Obzvláště přeprava chlazených potravin z důvodu nejpřísnějšího dodržování teplot se považuje za nejnáročnější. Mnoho přepravců má bezpodmínečné nároky na vybavení vozidel termografy, což jsou zařízení sloužící pro grafický záznam vnitřních teplot v přepravním prostoru (Novák, 2003).

3.3.4 Dohoda ADR

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí vznikla roku 1957, v platnost vstoupila roku 1968 a do našeho práva byla zahrnuta v roce 1987. Jedná se o základní mezinárodní legislativní normu, která upravuje vztahy a podmínky při realizování přeprav nebezpečných věcí a řeší procedurální problematiku. Dohoda ADR

platí pouze pro silniční dopravu a vztahuje se i na vnitrostátní silniční přepravu nebezpečných věcí (Pernica, Novák a kol. 2001).

„V pojetí této dohody jsou za nebezpečné věci považovány všechny látky, materiál a předměty, jejichž fyzikálněchemické vlastnosti mohou v případě dopravní nehody nebo v případě mimořádné události negativně ohrozit život nebo zdraví lidí či zvířat nebo bezpečnost materiálních statků či životního prostředí. Mezi tyto vlastnosti patří především hořlavost, výbušnost, jedovatost, podpora hoření, samozápalnost, ale např. i radioaktivita či infekčnost apod.“ (Novák, 2003).

Dohoda se skládá ze stručného obsahu a ze dvou rozsáhlých příloh. Příloha A obsahuje všeobecná ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech a o jejich způsobech balení. Dále uvádí látky a věci, které lze či naopak nelze přepravovat a zařazuje nebezpečné věci do výlučných a volných tříd. V příloze B jsou uvedena ustanovení o silničních dopravních prostředcích určených k přepravě nebezpečných věcí a o provozních požadavcích na přepravu. Dále obsahuje ustanovení o způsobech manipulace během nakládky, překládky a vykládky (Němec, Miletín, 2009).

3.3.5 Tranzitní režim TIR

Tranzitní celní režim TIR je jeden z nejvýznamnějších a nejucelenějších celních systému používaných v mezinárodní silniční nákladní dopravě. První verze úmluvy byla uzavřena v roce 1949, ale v roce 1975 došlo k jejímu přepracování a byla přijata jako mezinárodní dohoda přístupná všem členským státům OSN. Stala se jednou z nejdůležitějších a i nesložitějších záležitostí mezinárodní kamionové přepravy a jako jediná se komplexně zabývá tranzitní celní problematikou v mezinárodní kamionové dopravě (<http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/karnet-tir.aspx>). Po vstupu České republiky do Evropské unie se tranzitní celní režim začal týkat pouze nečlenských států.

„Základní charakteristika celého tranzitního systému TIR :

- Zboží je přepravováno pouze v celně prověřených a celně bezpečných dopravních nebo přepravních prostředcích.
- Cla a eventuální daně či další poplatky jsou po dobu dopravy zajištěny mezinárodně platnou zárukou.

- Přepravované zboží je doprovázeno mezinárodně uznaným tzv. karnetem TOR vstupujícím v platnost ve státě odeslání a sloužícím jako kontrolní doklad ve státě odeslání, v tranzitních státech a ve státě určení.
- Všechna opatření uskutečňovaná během celého tranzitního režimu jsou uznávána ve všech smluvních státech, a to všemi kompetentními orgány podílejícími se na realizaci takto prováděných přeprav.
- Kontrolovaný přístup pro zaručení sdružení a dopravce, Úmluvou jsou stanoveny minimální podmínky a požadavky, které musí splňovat jak Sdružení, tak dopravce, aby mohli být účastníkem systému TIR“ (Novák, 2003).

3.4 Daně v mezinárodní dopravě

Podnikatelé provozující svou podnikatelskou činnost v České republice jsou zatíženi daňovými povinnostmi. Avšak na podnikatele dopravce se vztahují i některé charakteristické nástroje zpoplatnění silniční dopravy. Jedná se o silniční daň a poplatky za užívání pozemních komunikací ve formě výkonového a časového zpoplatnění.

3.4.1 Silniční daň

3.4.1.1 Obecná charakteristika

Silniční daň je přímá daň, která zdaňuje využívání silniční a dálniční sítě v České republice pro tuzemské a zahraniční uživatele pozemních komunikací silničními motorovými vozidly a jejich přípojnými vozidly.

V České republice je silniční daň regulována zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších právních předpisů. Silniční daň se týká především osobních a nákladních motorových vozidel, registrovaných a provozovaných na území České republiky v rámci podnikatelské a samostatné výdělečné činnosti. Vzhledem k předpokladu, že daň silniční se týká používání silničních vozidel, je ke správnému uplatnění této daně nezbytná znalost zejména zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Upravuje například oblast evidence vozidel, rozdělení vozidel do druhů a kategorií, státních poznávacích značek, technických průkazů,

zápisů do nich a dalších prepisů, které se týkají vozidel a přímo nebo nepřímo silniční daně (Němec, Miletín, 2009).

Zákon o dani silniční není příliš rozsáhlý, a proto je často i dosti podceňován. Není zde zcela důležité, kdo je vlastníkem vozidla, zda se jedná o osobu právnickou nebo fyzickou, ale to, jestli je vozidlo předmětem daně. Až po tomto zjištění se lze zabývat řešením dalších problémů, jako je zjišťování vlastníka vozidla neboli poplatníka daně, kdy a v jaké výši se má daň zaplatit a zda je možno si uplatnit daň jako daňový náklad (Němec, Miletín, 2009).

3.4.1.2 Předmět daně

Nejdůležitější částí zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, je ustanovení § 2, jelikož určuje, které vozidlo a za jakých podmínek je předmětem daně. Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v §2 tedy vymezuje předmět silniční daně a naopak co předmětem daně není. „Předmětem daně silniční jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná v České republice, jsou-li používána k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti nebo jsou používána v přímé souvislosti s podnikáním anebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu. Bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikání, jsou předmětem daně vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice“ (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

3.4.1.3 Poplatníci daně

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v § 4 vymezuje poplatníka daně. Poplatníkem daně může být jak fyzická tak i právnická osoba, která provozuje vozidlo registrované v České republice v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu vozidla, nebo pokud osoba užívá vozidlo, v jehož technickém průkazu je zapsána jako provozovatel osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena, anebo vozidlo, jehož provozovatel je odhlášen z registru vozidel. Poplatníkem daně je také zaměstnavatel, který vyplácí cestovní náhrady zaměstnancům za užívání osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, pokud tedy daňová povinnost nevznikla už provozovateli vozidla. Poplatníkem daně je i osoba používající vozidlo registrované a určené jako mobilizační rezerva nebo

pohotovostní zásoba. Dále je poplatníkem silniční daně stálá provozovna nebo organizační složka osoby, která má sídlo nebo trvalý pobyt v zahraničí. Pokud se stane, že u stejného vozidla je více poplatníků, daň platí všichni společně a bez nějakého rozdílu (Marková, 2011).

3.4.1.4 Osvobození od daně

U silniční daně lze uplatnit možnost osvobození od daně, což znamená, že poplatník daně si nemusí předmět zahrnout do základu daně, jelikož se z něho daň nevybírání. „Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v § 3 vyjmenovává vozidla, která jsou od daně osvobozena. Jedná se o tyto vozidla:

- vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly zapsaná v technickém průkazu vozidla jako kategorie L a jejich přípojná vozidla,
- vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je zaručena vzájemnost
- vozidla zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období,
- vozidla provozovaná ozbrojenými silami, vozidla civilní obrany, vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou, vozidla bezpečnostních sborů, obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, vozidla zdravotnické, důlní a horské záchranné služby a poruchové služby plynárenských a energetických zařízení; vozidla musí být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu k vozidlu. Pro vozidla zdravotnická nevybavená zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy je rozhodné jejich označení v technickém průkazu vozidla (např. sanitní, ambulanti apod.),
- vozidla speciální samosběrná (zametací), speciální jednoúčelová vozidla značkovače silnic a vozidla správců komunikací nebo osob pověřených správcem komunikací, která jsou používána výlučně k zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti pozemních komunikací, s výjimkou osobních automobilů,

vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která mají elektrický pohon, mají hybridní pohon kombinující

spalovací motor a elektromotor, používají jako palivo zkapalněný ropný plyn označovaný jako LPG nebo stlačený zemní plyn označovaný jako CNG nebo jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a etanolu 85 označovaného jako E85“ (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

3.4.1.5 Základ, sazby a výše daně

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v § 5 vymezuje základ silniční daně. Roční sazba daně se zjišťuje pro každé vozidlo podle uvedených údajů v technických dokladech k vozidlu. Základ daně je různý jak pro osobní vozidla, tak pro nákladní vozidla.

„Základem daně je:

- U osobních automobilů - zdvihový objem motoru v cm³ s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon. (tabulka č. 1)
- U návěsů - součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav. (tabulka č. 2,3,4,5)
- U ostatních druhů vozidel - největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel jako jsou autobusy, nákladní vozidla, speciální vozidla, tahače, přípojná vozidla, osobní automobily na elektrický pohon“ (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

Tabulka 1: Roční sazba daně ze základu daně podle zdvihového motoru v cm³ u osobních automobilů k 31. 12. 2011

Zdvihový objem motoru	Sazba daně
<i>Do 800 cm³</i>	1 200 Kč
<i>Nad 800 cm³ do 1250 cm³</i>	1 800 Kč
<i>Nad 1250 cm³ do 1500 cm³</i>	2 400 Kč
<i>Nad 1500 cm³ do 2000 cm³</i>	3 000 Kč
<i>Nad 2000 cm³ do 3000 cm³</i>	3 600 Kč
<i>Nad 3000 cm³</i>	4 200 Kč

Zdroj: Zákon o dani silniční, rok 2011

**Tabulka 2: Roční sazba daně ze základu daně pro 1 nápravu hmotnosti v tunách
k 31. 12. 2011**

1 NÁPRAVA			
<i>Do 1 tuny</i>	1 800 Kč	<i>nad 5 t do 6,5 t</i>	6 900 Kč
<i>nad 1 t do 2 t</i>	2 700 Kč	<i>nad 6,5 t do 8 t</i>	8 400 Kč
<i>Nad 2 t do 3,5 t</i>	3 900 Kč	<i>nad 8 t</i>	9 600 Kč
<i>Nad 3,5 t do 5 t</i>	5 400 Kč		

Zdroj: Zákon o dani silniční, rok 2011

**Tabulka 3: Roční sazba daně ze základu daně pro 2 nápravy hmotnosti v tunách
k 31. 12. 2011**

2 NÁPRAVY			
<i>Do 1 tuny</i>	1 800 Kč	<i>nad 12 t do 13 t</i>	12 600 Kč
<i>nad 1 t do 2 t</i>	2 400 Kč	<i>nad 13 t do 14 t</i>	14 700 Kč
<i>nad 2 t do 3,5 t</i>	3 600 Kč	<i>nad 14 t do 15 t</i>	16 500 Kč
<i>nad 3,5 t do 5 t</i>	4 800 Kč	<i>nad 15 t do 18 t</i>	23 700 Kč
<i>nad 5 t do 6,5 t</i>	6 000 Kč	<i>nad 18 t do 21 t</i>	29 100 Kč
<i>nad 6,5 t do 8 t</i>	7 200 Kč	<i>nad 21 t do 24 t</i>	35 100 Kč
<i>nad 8 t do 9,5 t</i>	8 400 Kč	<i>nad 24 t do 27 t</i>	40 500 Kč
<i>nad 9,5 t do 11 t</i>	9 600 Kč	<i>nad 27 t</i>	46 200 Kč
<i>nad 11 t do 12 t</i>	10 800 Kč		

Zdroj: Zákon o dani silniční, rok 2011

**Tabulka 4: Roční sazba daně ze základu daně pro 3 nápravy hmotnosti v tunách
k 31. 12. 2011**

3 NÁPRAVY			
<i>Do 1 tuny</i>	1 800 Kč	<i>nad 17 t do 19 t</i>	15 900 Kč
<i>Nad 1 t do 3,5 t</i>	2 400 Kč	<i>nad 19 t do 21 t</i>	17 400 Kč
<i>Nad 3,5 t do 6 t</i>	3 600 Kč	<i>nad 21 t do 23 t</i>	21 300 Kč
<i>Nad 6 t do 8,5 t</i>	6 000 Kč	<i>nad 23 t do 26 t</i>	27 300 Kč
<i>nad 8,5 t do 11 t</i>	7 200 Kč	<i>nad 26 t do 31 t</i>	36 600 Kč
<i>Nad 11 t do 13 t</i>	8 400 Kč	<i>nad 31 t do 36 t</i>	43 500 Kč
<i>Nad 13 t do 15 t</i>	10 500 Kč	<i>nad 36 t</i>	50 400 Kč
<i>Nad 15 t do 17 t</i>	13 200 Kč		

Zdroj: Zákon o dani silniční, rok 2011

**Tabulka 5: Roční sazba daně ze základu daně pro 4 a více náprav hmotnosti v tunách
k 31. 12. 2011**

4 NÁPRAVY A VÍCE			
<i>Do 18 tun</i>	8 400 Kč	<i>nad 27 t do 29 t</i>	28 200 Kč
<i>nad 18 t do 21 t</i>	10 500 Kč	<i>nad 29 t do 32 t</i>	33 300 Kč
<i>nad 21 t do 23 t</i>	14 100 Kč	<i>nad 32 t do 36 t</i>	39 300 Kč
<i>nad 23 t do 25 t</i>	17 700 Kč	<i>nad 36 t</i>	44 100 Kč
<i>nad 25 t do 27 t</i>	22 200 Kč		

Zdroj: Zákon o dani silniční, rok 2011

Roční sazba daně se zjišťuje pro každé jednotlivé vozidlo podle uvedených údajů v technickém průkazu vozidla. Je-li poplatník daně zaměstnavatel, který vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu, sazba daně činí 25 Kč za každý den použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla. Stanovené výše daně nemusí být konečné. Podle zákona o silniční dani lze umožnit její snížení za předpokladu splněných určitých podmínek. Sazby daně se u vozidel snižují o 25 %, pokud je vozidlo využíváno pro činnost výrobní povahy v rostlinné výrobě. Práce výrobní povahy v rostlinné výrobě znamená, provozuje-li poplatník daně zemědělskou činnost. Sazby daně se u vozidel snižují o 48 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců od data jejich

první registrace, o 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců, a o 25 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců. Nárok na příslušné snížení sazby daně vzniká začátkem kalendářním měsícem první registrace vozidla a končí u stejného vozidla po 108 kalendářních měsících. Pokud dojde ke změně provozovatele vozidla s tímto nárokem na snížení sazby daně, lze ho u něj uplatnit po zápisu změny provozovatele v technickém průkazu vozidla. Snížení sazby daně se však nevztahuje na vozidla, která byla registrovaná od 1. ledna roku 1999. Vozidla dovezená ze zahraničí mají nárok na snížení sazby daně v případě, prokáže-li poplatník daně nárok na snížení sazby potvrzením nebo jiným dokladem o první registraci vozidla. Sazba daně se zvyšuje o 25 %, když bylo vozidlo registrované poprvé v České Republice nebo zahraničí do 31. prosince 1989. Sazba daně se snižuje o 100 % u nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a návěsů s povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, v případě že tyto vozidla nejsou používána k podnikání nebo v přímé souvislosti s podnikáním nebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů nebo nejsou provozována pro cizí potřeby. To však platí, používá-li vozidlo subjekt, který není založen za účelem podnikání, pro výcviková vozidla a používá-li ho fyzická osoba. Sazba daně se u nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a návěsů s největší povolenou hmotností 12 a více tun snižuje o 48 % za určitých podmínek, uvedených v paragrafu 9 daňové povinnosti (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

Výše silniční daně se stanovuje postupem uvedeným v daňovém přiznání. Do počtu měsíců trvání daňové povinnosti se nezahrnuje počet celých kalendářních měsíců, pro které lze uplatit prominutí daně. Pro stanovení výše daně se musí správně stanovit základ daně, sazba daně a doba, po kterou je vozidlo předmětem daně. Roční daňová povinnost se stanoví dle výpočtu (1) a denní daňová povinnost se stanovuje dle výpočtu (2).

$$D = RS \times (100 + P) / 100 / 12 \times M - O - S \quad (1)$$

$$D = 25 \times d \quad (2)$$

Deklarace proměnných

D.....Výše daně v Kč (daňová povinnost)

RS..... Roční sazba daně v Kč.

P (+ -)... Zvýšení nebo snížení roční sazby daně v %.

M..... Počet kalendářních měsíců daňové povinnosti ve zdaňovacím období.

O..... Osvobození od daně.

S..... Sleva na dani.

d..... Počet kalendářních dnů použití vozidla zaměstnancem na pracovních cestách ve zdaňovacím období celkem (Němec, Miletín, 2009).

3.4.1.6 Daňová povinnost

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v § 8 se zabývá vznikem a zánikem daňové povinnosti. U vozidel vzniká daňová povinnost začátkem neboli počínaje kalendářním měsícem, v kterém byly splněny rozhodné skutečnosti. Každý poplatník silniční daně podává daňové přiznání u místně příslušného správce daně. Daňová povinnost zaniká v kalendářním měsíci, v kterém pominuly rozhodné skutečnosti. Pokud dojde ve zdaňovacím období ke změně poplatníka, zanikne daňová povinnost původnímu poplatníkovi uplynutím kalendářního měsíce, který předchází před měsícem, kdy vzniká daňová povinnost novému poplatníkovi daně (Marková, 2011).

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v § 9 pojednává o výši daňové sazby při vzniku nebo zániku daňové povinnosti během zdaňovacího období. Daň tedy činí poměrnou výši daňové sazby, která odpovídá součinu jedné dvanáctiny roční daňové sazby a počtu kalendářních měsíců počínaje začátkem zdaňovacího období nebo kalendářním měsícem, v kterém vznikla daňová povinnost, do konce zdaňovacího období anebo do konce kalendářního měsíce, v němž došlo k zániku daňové povinnosti. Zánik nároku na osvobození od daně se posuzuje stejně jako vznik daňové povinnosti a vznik nároku na osvobození od daně stejně jako zánik daňové povinnosti (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v § 10 stanovuje zálohy na daň, které poplatník je povinen platit a to vždy do 15. den následujícího po čtvrtletí. Rozhodné

období pro placení záloh je kalendářní čtvrtletí bezprostředně předcházející kalendářnímu měsíci, v kterém byl určen datum splatnosti zálohy. Zálohy na daň jsou splatné:

- do 15. dubna za vozidla, která byla předmětem daně v lednu, únoru, březnu
- 15. července za vozidla, která byla předmětem daně v dubnu, květnu, červnu
- 15. října za vozidla, která byla předmětem daně v červenci, srpnu, září
- 15. prosince za vozidla, která byla předmětem daně v říjnu, listopadu

Vozidla, která byla předmětem daně v prosinci, se záloha na daň neplatí. Daňová povinnost se u těchto vozidel vyrovná až během placení daně. Jejich výše se vypočítá jako 1/12 příslušené roční sazby daně za každý kalendářní měsíc, ve kterém trvala, vznikla nebo zanikla daňová povinnost v rozhodném zdaňovacím období. V případě vozidel s nárokem na osvobození se zálohy na daň neplatí. Pokud poplatník daně provozuje vozidla se sníženou sazbou daně, tak platí pouze jednu zálohu na daň a to ve výši 70 % roční daňové povinnosti splatné do 15. prosince zdaňovacího období. Povinnost každého poplatníka je vést evidenci o zaplacené dani a také o zaplacených zálohách na daň podle jednotlivých vozidel

(<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/dan-silnicni/dan-silnicni/1001648/43034/#ds06a>).

3.4.1.7 Sleva na dani

Poplatník daně za daných podmínek také může uplatnit daňové zvýhodnění, přesně řečeno slevu na dani. Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v § 12 vymezuje slevy na dani. Sleva na dani se týká kombinované dopravy, pokud úsek po železnici nebo vnitrostátní vodní cestě přesahuje vzdálenost 100 kilometrů vzdušnou čarou a je-li pro počátek nebo konec úseku zvolena přeprava po pozemní komunikaci mezi místem nakládky a vykládky zboží a nejbližší železniční stanicí, která je překladištěm dopravy nebo mezi místem nakládky a vykládky zboží a vnitrostátním přístavem, nepřesahující vzdálenost 150 kilometrů vzdušnou čarou (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

Sleva na dani se vztahuje na vozidlo využívané k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy a činí 100 %. U vozidel v kombinované dopravě jsou slevy na daň určeny podle počtu jízd vozidla (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

Tabulka 6: Slevy na daň určeny podle počtu jízd vozidla v kombinované dopravě k 31. 12. 2011

Počet jízd za zdaňovací období	Výše slevy na dani
<i>Více než 120 jízd</i>	90 % daně
<i>od 91 do 120 jízd</i>	75 % daně
<i>od 61 do 90 jízd</i>	50 % daně
<i>od 31 do 60 jízd</i>	25 % daně

Zdroj: Zákon o dani silniční, rok 2011

Poplatník prokazuje nárok na slevu na dani přepravními doklady s potvrzením, že se jednalo o kombinovanou dopravu, která má nárok na tuto slevu a uplatní ji u místně příslušného úřadu (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

3.4.1.8 Zdaňovací období a daňové přiznání

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v § 13 určuje zdaňovací období, čímž je u silniční daně kalendářní rok. Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v § 15 určuje povinnosti týkající se daňového přiznání.

Poplatník, jemuž vzniká daňová povinnost, podává daňové přiznání nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období. Toto se týká i poplatníka, kterému daňové přiznání zpracovává daňový poradce a také poplatníka v insolvenčním řízení. Povinnost poplatníka je v daňovém přiznání si daň vypočítat a zaplatit ji příslušnému správci daně ve lhůtě pro podání přiznání. Poplatník může při výpočtu daně změnit postup zvolený při placení záloh, ale při stejného osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla nelze sazbu daně kombinovat. Poplatníci se sníženou sazbou daně nepodávají daňové přiznání, pokud nemají daňovou povinnost u jiného vozidla (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

Daňový kalendář pro silniční daň pro rok 2012 :

- 31. 1. 2012 - Termín pro odevzdání přiznání k dani silniční za rok 2011
- 16. 4. 2012 - Termín splatnosti zálohy na daň silniční za I. čtvrtletí 2012
- 16. 7. 2012 - Termín splatnosti zálohy na daň silniční za II. čtvrtletí 2012

- 15. 10. 2012 -Termín splatnosti zálohy na daň silniční za III. čtvrtletí 2012
- 15. 12. 2012-Termín splatnosti zálohy na daň silniční za měsíc říjen a listopad 2011

(<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/dan-silnicni/dan-silnicni/1001648/43034/#ds05>).

Shrnutí správného postupu uplatnění silniční daně je, zjistit zda vozidlo je předmětem daně silniční a zda je osoba poplatníkem této daně. Pokud jsou splněny obě podmínky, poplatník si zjistí, jestli vozidlo není náhodou osvobozeno od daně. Dalším krokem je zjištění, ve kterých kalendářních měsících bylo vozidlo předmětem daně, zjistit si sazbu daně a povinnost jejího navýšení nebo snížení. Posléze se stanoví výše zálohy na daň, která se musí povinně zaplatit ve správných termínech. Na konci roku se stanoví výše daňové povinnosti za vozidlo a celkové daňové povinnosti za zdaňovací období. Nakonec se podá daňové přiznání, uhradí se daň a zjistí se, zda se může daň silniční uplatnit jako uznatelný náklad (Němec, Miletín, 2009).

3.5 Zpoplatnění mezinárodní silniční nákladní dopravy

Mezi zpoplatněné aspekty mezinárodní silniční dopravy kromě již zmíněné silniční daně patří povinné poplatky. Jedná se o časové a výkonové zpoplatnění za užívání pozemních komunikací, která jsou vztažena za ujetou vzdálenost po zpoplatněné pozemní komunikaci mezi dvěma body. Obecné užívání pozemních komunikací nepodléhá zpoplatnění, však v některých a zákonem definovaných případech, je to naopak. Zpoplatnění užívání pozemních komunikací podléhá pozemní komunikace, které jsou označeny dopravní značkou označující zpoplatnění stanoveným druhem motorového vozidla. Pokud se zpoplatnění pozemní komunikace určuje podle druhu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné komunikaci, jedná se o mýtné. Je-li to dle časového období užívání pozemní komunikace, jde o časový poplatek. Nelze uložit současně časový poplatek a mýtné za užití zpoplatněné komunikace (Kočí, Kučerová, 2009).

Zpoplatnění užívání vybraných pozemních komunikací je definováno zákonem č.13/Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky

Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Od 1. ledna roku 1995 bylo stanoveno správci dálnic vymezit na základě rozhodnutí vlády úseky dálnic a silnic, které podlehly zpoplatnění za jejich užívání. Užití vybraných dálnic a silnic se prokazovalo nálepkou, která se vylepovala na vozidla. Česká republika jako druhá země v Evropě, hned po Švýcarsku zavedla systém časového zpoplatnění za užívání vybraných pozemních komunikací. Od 1. ledna 1998 mohly používat dálnice a rychlostní silnice silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly nebo jízdní soupravy pouze po zaplacení poplatku za užití těchto silnic. Poplatek byl zaplacen před užitím dálnic a silnic a prokazoval se dvojdílným kuponem, kdy jedna jeho část byla přilepena ve vozidle, a druhou část měl u sebe sám řidič. Od 31. prosince roku 2006 podlehly zpoplatnění úseky dálnic a rychlostních silnic, které byly označeny speciálními dopravními značkami, pokud tedy nebyly doplněny dodatkovou tabulí, že se jednalo o úseky bez poplatku (Miletín, 2007).

Od 1. ledna 2007 došlo k podstatným změnám v oblasti zpoplatnění vybraných pozemních komunikací. Jako podstatná změna byla ta, že zpoplatnění se přestalo týkat pouze dálnic a rychlostních silnic, ale začal být důležitý i druh vozidla. Vozidla byla rozdělena podle jejich celkové hmotnosti do 3,5 tuny, nad 3,5 tuny, do 12 tun, a nad 12 tun. Poplatky za silniční vozidla s nejvyšší povolenou hmotností 12 tun a výše se vybíraly na vybraných pozemních komunikacích v České republice automaticky, prostřednictvím elektronického mýtného. V České republice existovaly dva druhy mýtného, které se mezi sebou rozlišovaly. Jednalo se o časové mýtné, týkající se motorových vozidel s nejvyšší povolenou celkovou hmotností do 12 tun a mýtné v závislosti na jízdním výkonu, týkající se motorových vozidel s nejvyšší povolenou hmotností 12 tun a výše. Časové mýtné se realizovalo pomocí dálničních známek neboli časového zpoplatnění a mýtné v závislosti na jízdním výkonu prostřednictvím elektronického mýtného (<http://www.estav.cz/zpravy/clanky/mytne-cr.html>).

Od 1. ledna 2010 došlo k dalším změnám podmínek v systému elektronického mýtného, které jsou platné i v současné době. Podle zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích každé silniční motorové vozidlo nejméně se čtyřmi koly a s největší povolenou hmotností více než 3,5 tuny, užívající zpoplatněné pozemní komunikace,

podléhá úhradě mýtného. Silniční motorové vozidlo s celkovou hmotností do 3,5 tuny včetně, je zpoplatněno pouze časovým poplatkem. Bez ohledu na přípojně vozidlo, na typ vozidla nebo způsobu použití k soukromým nebo podnikatelským účelům. Vozidla převyšující celkovou hmotnost nad 3,5 tuny podléhají elektronickému mýtnému (<http://www.prodopravce.cz/zprava-i7683.php>).

Od 1. ledna 2012 došlo ke změnám sazeb výkonového zpoplatnění na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy pro vozidla s hmotností nad 3,5 tuny v emisních třídách Euro0 až EuroIV. Pro vozidla v emisní třídě EuroV a vyšší zůstávají sazby mýtného stejné jako v roce 2011. U časového zpoplatnění dochází k růstu cen ve srovnání s předchozím rokem 2011 (<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/doprava/mdcr-sazby-mytneho-v-roce-2012/1000470/62871>). Síť zpoplatněných pozemních komunikací v České republice je uvedena v příloze č. 1.

3.5.1 Časové zpoplatnění - Časový poplatek

Časovému zpoplatnění při užití zpoplatněné pozemní komunikace podléhají silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí do 3,5 tuny včetně. Vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny podléhají povinnosti úhrady mýtného (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Časový poplatek možno pořídít s platností jednoho kalendářního roku, měsíce nebo deseti dnů. Výše časových poplatků a výše sazeb mýtného pro silniční motorová vozidla vychází z nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací (Němec, Miletín, 2009).

Ceny časových poplatků za vozidla v systému časového zpoplatnění jsou uvedeny v následující tabulce č. 7. Jelikož od 1. ledna 2012 došlo k nárůstu cen dálničních kupónů, je v tabulce uvedena i jejich aktuální cena pro rok 2012.

Tabulka 7: Cena časového poplatku pro rok 2011, 2012 v Kč

Období	Rok	
	2011	2012
<i>Za kalendářní měsíc</i>	1 200 Kč	1 500 Kč
<i>Za jeden měsíc</i>	350 Kč	440 Kč
<i>Za deset dnů</i>	250 Kč	310 Kč

Zdroj:<http://www.dalnicni-znamky.com>

Časový poplatek se hradí před použitím zpoplatněné pozemní komunikace a zaplacení se prokazuje dvoudílným kuponem. První část musí být nalepena na vnitřní straně předního skla ve vozidle a druhou část si ponechá řidič u sebe pro případnou kontrolu pověřenými osobami. Na obou částech dálniční známky musí být vypsána registrační značka vozidla. Obrázek dálniční známky je uveden v příloze č. 2.

3.5.2 Výkonové zpoplatnění – Mýtné v ČR

3.5.2.1 Obecná charakteristika

Nejdůležitějším poplatkem za užívání částí silniční infrastruktury ve státech Evropské unie je mýtné neboli mýto. Používá ho celá řada států ke zpoplatnění pozemních komunikací, především dálnic a jiných investičně nebo provozně nákladných úseků dopravní infrastruktury pomocí elektronického sledování pohybu vozidel.

Výkonové zpoplatnění se od 1. ledna 2010 týká všech silničních motorových vozidel s nejméně čtyřmi koly a s největší povolenou hmotností více než 3,5 tuny. Mýtné se vybírá pomocí elektronického systému za užívání zpoplatněných komunikací, jako jsou dálnice, rychlostní silnice a vyznačené úseky silnic 1. třídy. Vozidla musí být nezbytně vybavena nepřenositelným palubním elektronickým zařízením. Nepřenositelné elektronické palubní zařízení je vázáno na konkrétní vozidlo, které je v evidenci systému elektronického mýtného (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Ve světě se používají dva základní typy mýtných systémů, a to mikrovlnný systém nebo satelitní systém. Mikrovlnný systém funguje na principu sledování vozidel pomocí mýtných bran, což jsou portály nad vozovkou s detektory neboli snímači mikrovlnných

signálů s kamerami. Tento typ systému je používán ve většině zemí Evropské unie. Druhý typ, satelitní systém, umožňuje celoplošné sledování vozidel, i mimo speciálně vybavené komunikace. Používá se především v Německu

(http://www.mytocz.cz/fileadmin/MYTO_CZ/downloads/MYTOCZ_301_e-toll_guide_2012_CS.pdf).

V České republice vybudovala elektronický mýtný systém rakouská společnost Kapsch TrafficCom, která vyhrála výběrové řízení. Systém elektronického mýta pracuje na již zmíněné mikrovlnné technologii, která je využita ve většině zemí pro svou nenáročnost, jednoduchost a bez negativního vlivu na životní prostředí. Mýtné je vybíráno při průjezdu vozidla mýtnou bránou a o jeho odúčtování je řidič informován akustickým signálem palubního zařízení, nazývaným Premid, umístěném v každém vozidle. Pro účely kontroly musí mít palubní zařízení i vozidla, která jsou osvobozena od placení mýtného. Mýtné se účtuje bez zásahu plně automaticky, což dovoluje řidiči vozidla jet v libovolném jízdním pruhu, bez zastavování a snižování rychlosti jízdy. Mezi velkou výhodou elektronického mýtného patří okamžitá akustická signalizace, podle které řidič vozidla pozná, že mýtná transakce proběhla správně

(http://www.mytocz.cz/fileadmin/MYTO_CZ/downloads/MYTOCZ_301_e-toll_guide_2012_CS.pdf).

Výše mýtného se stanovuje sazbou mýtného za jeden kilometr a jeho součinem s ujetou vzdáleností po zpoplatněné pozemní komunikaci. Sazby mýtného jsou rozlišeny podle emisní třídy vozidla, druhu vozidla, počtu náprav vozidla nebo jízdni soupravy a dále jejich výši ovlivňuje časové období. Při stanovení sazeb mýtného nesmí celkový výnos z mýtného překročit poměrnou část nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace za období kalendářního roku. Mezi vynaložené náklady patří náklady na výstavbu, údržbu, opravu zpoplatněných pozemních komunikací, na správu související s jejich provozem a dále na výstavbu a provoz systému elektronického mýtného. Nastane-li situace, že výnos z mýtného překročí poměrnou část nákladů, sazby mýtného se upraví do dvou let (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Dálnice, rychlostní silnice a vybrané silnice I. třídy podléhající mýtnému systému, jsou označeny dopravní značkou kombinací směrovek doplněným černožlutým symbolem

M. Obrázek dopravní značky je umístěn v příloze č. 3. Obrázky mýtné brány, palubní jednotky Premid a ukázka fungování mýtného systému jsou uvedeny v příloze č. 4, 5, 6.

3.5.2.2 Povinnosti v mýtném systému

Provozem systému elektronického mýtného a výběrem mýtného se zabývá a zajišťuje Ministerstvo dopravy České republiky, které má také pravomoc pověřit provozem systému a výběrem mýtného organizaci jím zřízenou na základě souhlasu vlády. Ministerstvo dopravy ČR a organizace jím pověřená spolupracují s Policií České republiky za účelem vytvoření organizačních a technických předpokladů pro dohled na bezpečnost a plynulost dopravních proudů, mimořádných situací a provozu na síti dálnic a rychlostních silnicích (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Provozovatel mýtného systému je povinen určit druhy elektronického palubního zařízení. Běžná vozidla používají palubní jednotky Premid Standart, vozidla s pokoveným čelním sklem používají jednotku Premid Plus a vozidla osvobozena od placení mýtného musí mít jednotku Premid (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Mezi základní podmínku v systému elektronického mýtného patří snadná propojitelnost se systémy elektronického mýtného v rámci Evropských společenství, v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Radě o interoperabilitě systémů elektronického silničního mýtného ve Společenství. Systém nesmí v žádném případě diskriminovat tuzemské uživatele ani uživatele z jiných členských států Evropských společenství. Dohoda o interoperabilitě předpokládá, že v budoucnosti bude v České republice a v ostatních státech Evropské unie používána pouze jedna společná palubní jednotka (Němec, Miletín, 2009).

Provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného je povinen poskytnout provozovateli systému elektronického mýtného veškeré údaje nezbytné k zaevidování provozovaného vozidla do systému. Dále je povinen nainstalovat palubní elektronické zařízení do vozidla a poučit řidiče o jeho způsobu nakládání a používání. Provozovatel musí být schopen zajistit úhradu mýtného podle sjednaných podmínek s provozovatelem elektronického mýtného. Provozovateli vozidla je zakázáno použít již zaevidované elektronické zařízení do jiného vozidla a také přikázat, dovolit nebo svěřit řízení vozidla v systému elektronického mýtného na zpoplatněné pozemní komunikaci, pokud vozidlo

není zaevidováno a vybaveno elektronickým zařízením (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

Pokud nebyly povinnosti splněny provozovatelem vozidla, tak řidič vozidla v systému elektronického mýtného je povinen před užitím zpoplatněné pozemní komunikace zaevidovat vozidlo v systému, nainstalovat elektronické zařízení do vozidla a zadat do zařízení potřebné údaje umožňující správné stanovení mýtného. Řidič vozidla je povinen po celou dobu jízdy po zpoplatněné pozemní komunikaci uchovávat zařízení v provozu a měl by s ním nakládat stanoveným způsobem. Nebylo-li uhrazené mýtné provozovatelem vozidla, musí mýtné uhradit řidič vozidla. Řidič musí umožnit kontrolu úhrady mýtného a funkčnost zařízení na výzvu policisty nebo celníka. Pro řidiče platí zákaz řízení vozidla v systému elektronického mýtného po zpoplatněné pozemní komunikaci, pokud není vozidlo zaevidováno a vybaveno zařízením (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

3.5.2.3 Evidence a platba mýtného

Evidence zahrnuje přihlášení vozidla do režimu placení předem nebo následného placení mýtného. Evidence obsahuje údaje o provozovateli vozidla, registrační značky, hmotnosti vozidla, počet náprav a emisní třídy motoru. Emisní třída vozidla se prokazuje osvědčením o registraci vozidla, technickým průkazem nebo certifikátem CEMT. Pokud nejsou doklady doloženy, tak se vozidlo automaticky zařazuje do emisní třídy EURO II. Evidence údajů o mýtném obsahuje tyto informace a k tomu dále číslo evidence vozidla, režim a způsob placení a veškeré informace potřebné k identifikaci karty (Němec, Miletín, 2009).

Platba mýtného je možná dvěma způsoby. Buď proběhne platba předem (pre-pay) nebo po (post-pay) ujetí úseku na zpoplatněné pozemní komunikaci.

Platba předem (pre-pay) je platba před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci, při které musí být vložen vklad. Při průjezdu vozidla pod mýtnou bránou se z předem vloženého vkladu odečte odpovídající částka. Platba může být splněna prostřednictvím hotovosti, kreditní nebo tankovací karty. Při poskytnutí palubní jednotky Premid se skládá kauce maximálně ve výši 1550 Kč, která poté bude vyplacena zpět po vrácení nepoškozené jednotky. V režimu placení předem musí registrující osoba vyplnit registrační formulář, předložit doklady k vozidlu, které obsahují všechny důležité údaje o vozidle. Nastane-li

situace, že stav předplaceného kreditu klesne pod stanovenou hranici, která činí 600 Kč, tak palubní zařízení bude akusticky informovat řidiče vozidla při průjezdu mýtnou bránou, aby byl kredit doplněn (<http://www.prodopravce.cz/informace-39.php>).

Platba po ujetí (post-pay) je platba, u které nemusí být předem vložen vklad. Je zde uzavřena smlouva mezi provozovatelem vozidla a provozovatelem elektronického mýtného systému, podle které dochází k pravidelnému vyúčtování mýtných transakcí. Mýtné lze hradit fakturou a inkasem z bankovního účtu, kde se neskládá kauce, jelikož je zde kauce zajištěna bankovní zárukou. Další způsob platby je inkasem z tankovací karty, při které je kauce hrazena z účtu tankovací karty, při čemž je vrácena po vrácení nepoškozené jednotky Premid. Mezi výhody následné platby patří, že není potřeba nabíjet palubní jednotku a sledovat stav kreditu, nedochází k vázání peněžních prostředků nabíjením kreditu mýtného, úspora času, snadná kontrola, snazší a bezpečnější užívání. Řidič se nemusí starat o akustické signály o nedostatku kreditu a jeho dobíjení. Další výhodou je menší administrativní činnost díky přehlednému vyúčtování, které uživatel pravidelně obdrží (<http://www.prodopravce.cz/informace-39.php>).

3.5.2.4 Sazby a výpočet mýtného

Sazby mýtného za užívání dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy se člení podle:

- a) Emisní třídy vozidla na sazby pro vozidla:
 1. Do třídy EURO II
 2. Do třídy EURO III a IV
 3. Do třídy EURO V a vyšší
- b) Počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy na sazby pro vozidla:
 1. S dvěma nápravami
 2. S třemi nápravami
 3. Se čtyřmi nebo více nápravami

Sazby mýtného pro dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy jsou stanoveny podle časového období, ve kterém je vykonávána přeprava (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

Tabulka 8: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice pro časové období v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin včetně k 31. 12. 2011 v Kč/km

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 – II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88

Zdroj: Česmad Bohemia, rok 2011

Tabulka 9: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice pro ostatní časová období v týdnu k 31. 12. 2011 v Kč/km

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 – II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
2,83	4,54	6,63	2,09	3,56	5,15	1,67	2,85	4,12

Zdroj: Česmad Bohemia, rok 2011

Tabulka 10: Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro časová období v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin včetně k 31. 12. 2011 v Kč/km

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 – II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
1,71	3,15	4,55	1,25	2,45	3,50	1,00	1,96	2,80

Zdroj: Česmad Bohemia, rok 2011

Tabulka 11: Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro ostatní časová období v týdnu v Kč/km

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 – II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
1,35	2,21	3,19	0,99	1,71	2,45	0,79	1,37	1,96

Zdroj: Česmad Bohemia, rok 2011

V roce 2012 došlo ke zvýšení sazeb mýtného v České republice. Zvýšení sazeb se týká nákladních vozidel, patřících do ekologické třídy 0 až IV. Tyto sazby pro rok 2012 jsou uvedeny v příloze práce č. 7.

3.5.3 Zpoplatnění ve vybraných zemích Evropy

3.5.3.1 Německo

Společnost Toll Collect, která působí ve Spolkové republice Německo, vyvinula a následně vybuodovala mýtný systém, kombinující techniku satelitního určování polohy s moderní mobilní komunikační technologií v jeden celistvý systém. Mýtné je vybíráno v závislosti na zpoplatněné trase, počtu náprav a emisní třídě. Tento mýtný systém je vytvořený tak dobře, že neomezuje plynulost provozu, jelikož řidič vozidla nemusí omezovat rychlost, zastavovat a přejíždět do předepsaných jízdnic pruhů. Mýto je možno zaúčtovat třemi způsoby a to buď automaticky pomocí palubního přístroje, manuálně na poplatkovém terminálu nebo manuálně na internetu. Pro automatické zaúčtování je zapotřebí nainstalovaná palubní jednotka OBU. Jednotka stanovuje polohu vozidla a pomocí zadaných údajů jako je emisní třída vozidla a počtu náprav dokáže vypočítat poplatek, který následně pošle do centrály společnosti Toll Collect. Pro automatické zaúčtování je potřeba registrace uživatele, který je povinen odvádět mýto. Od 1. ledna 2005 se mýto vybíralo pouze na německých dálnicích od všech vozidel s přípustnou celkovou hmotností nejméně do 12 tun dle ujeté vzdálenosti. Od 1. ledna 2007 se zpoplatnily i určité úseky silnic (<http://www.toll-collect.de/microsites/cestina.html>).

Povinnost hradit mýto mají nákladní vozidla nebo soupravy vozidel s přípustnou celkovou hmotností minimálně 12 tun, která jsou určena k přepravě nákladů. Mýto platí všichni uživatelé bez rozdílu na zemi jejich původu. Každý registrovaný uživatel obdrží pravidelně jednou za měsíc výpis vyúčtování mýta, které musí v následujících dnech uhradit. Výše mýta se stanovuje emisní třídou, počtem náprav nákladního vozidla a délkou zpoplatněné trasy. Všechny vozidla se nejdříve musí zařadit podle své emisní třídy do jedné z kategorií A, B, C, D (<http://www.toll-collect.de/microsites/cestina.html>). Sazby mýtného v Německu jsou uvedeny v příloze č. 8

3.5.3.2 Rakousko

Od 1. ledna 2004 je v provozu mýtný systém v Rakousku, který se týká všech vozidel s přípustnou celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Jeho vznik byl podmíněn důvody jako v ostatních zemích, a to pro získání financí na údržbu a výstavbu dálniční sítě. Mýtný systém stejně jako v České republice funguje na principu mikrovlnné technologie a mýtných bran, který umožňuje odvedení mýtného bez zpomalování, zastavování a přejíždění vozidla do určitých jízdních pruhů. Systém funguje prostřednictvím mýtních portálů a přístrojů ve vozidlech. Palubní přístroj se nazývá GO-Box a každé vozidlo s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny musí být přístrojem vybaveno. Když vozidlo podléhající mýtnému systému projede mýtným portálem, tak palubní přístroj komunikuje s portálem pomocí mikrovln a tak zajistí údaje pro zpracování částky mýtného (http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_au.html).

Částka mýtného může být vyúčtována dvěma způsoby. Způsobem (Post-Pay), kdy se v datové centrále uloží zúčtovací data a následně poté zákazník uhradí mýtné pomocí debetní, kreditní, tankovací karty, nebo způsobem (Pre-Pay), kdy se částka mýtného odúčtuje přímo z vkladu uloženého v samotném Go-Boxu. Go-Box má rozměry malé krabičky o rozměru 110 x 66 x 27 mm a váží kolem 100 gramů, je umístěn na předním čelním skle vozidla. Akusticky informuje řidiče, že mýtné bylo řádně odúčtováno. Výše poplatku se stanovuje dle ujetých kilometrů po zpoplatněné silnici, počtu náprav vozidla a od roku 2010 i v malé míře na emisní třídě vozidla (http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_au.html).

Však od 1. ledna 2012 začaly platit nové tarify pro výběr mýtného dle EURO emisní kategorie, přičemž se tarify rozdělují do čtyř skupin (A, B, C, D). Na některých

úsecích dálnic se uplatňuje přírážka k mýtnému z důvodu citlivosti ekosystému a zamezení přesunu dopravy do Švýcarska. Na Brennerské dálnici je mýtné i závislé na denní době. V noci platí vozidla se čtyřmi a více nápravami výrazně vyšší sazby (<http://www.prodopravce.cz/zprava-i7802.php>).

Sazby mýtného v Rakousku jsou uvedeny v příloze práce č. 9, kde jsou uvedeny v základních sazbách bez zvláštních tarifů na vybrané úseky rakouských silnic.

3.5.3.3 Slovensko

Od 1. ledna 2010 Slovenská republika spustila výběr mýtného od všech vozidel s přípustnou celkovou hmotností nad 3,5 tuny, určené pro přepravu zboží a motorová vozidla pro přepravu více než 9 osob. Mýtné se vybírá na síti dálnic, rychlostních silnic, ale i na značných částích silnic I třídy. Mýtný systém je založen na stejných základních prvcích, jako je v Německu. Mýtný systém zde využívá nepřenositelné elektronické palubní zařízení, nazývajícím se palubní jednotka OBU. Jejím prostřednictvím se identifikuje poloha vozidla. Zařízení je malá krabička o rozměru 145 x 126 x 41,2 mm a váží kolem 480 gramů. Jako všechny ostatní palubní jednotky využívající se v ostatních zemích se umísťuje na přední čelní sklo vozidla a akusticky informuje řidiče (<http://www.prodopravce.cz/zprava-i6879.php>).

Sazba mýta je stanovena za jeden kilometr ujeté vzdálenosti po zpoplatněné dálnici či silnici. Vozidla se dělí do tří emisních kategorií a do sedmi kategorií podle svého účelu a hmotnosti, což je dle počtu náprav vozidla. Sazby mýta se určují pro kategorie vozidel nad 3,5 tuny celkové hmotnosti (<http://www.prodopravce.cz/informace-39.php>). Sazby mýtného na Slovensku jsou uvedeny v příloze č. 10.

3.5.3.4 Polsko

Od 1. července 2011 začal platit v Polsku elektronický mýtný systém VIATOLL. Povinnost platby se týká všech vozidel s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a to včetně souprav, tvořených motorovým vozidlem s přívěsem nebo návěsem. Systém je založen na technologii bezdrátové komunikace s krátkým dosahem. Funguje prostřednictvím mýtných bran a zařízení Viabox umístěným ve vozidle. Viabox je malé zařízení umístěné na palubní desce vozidla. Po každém projetí vozidla mýtnou bránou se

odečte poplatek za průjezd konkrétného úseku placené silnice a akusticky informuje o transakci řidiče vozidla. Pokud se vozidlo pohybuje mimo zpoplatněnou komunikaci, nemusí být vybaveno jednotkou ViaBox (<http://www.prodopravce.cz/zprava-i4530.php>).

Sazby elektronického mýtného se dělí pro státní silnice třídy A a S a dále pro státní silnice třídy GP a G a jejich úseky. Sazby mýtného v Polsku jsou uvedeny v příloze č. 11.

3.5.3.5 Belgie, Nizozemí, Lucembursko, Dánsko, Švédsko

Od 1. října 2008 spojuje Belgii, Nizozemí, Lucembursko, Dánsko a Švédsko stejný mýtný systém, nazývaný Eurovignette neboli elektronické viněty. Tento systém se vztahuje na užívání dálnic nákladními vozidly nad 12 tun celkové hmotnosti. Systém je dostupný pro uživatele na internetu, který umožňuje dopravním společností jednodušší postup při placení dálničních poplatků. Způsob platby umožňuje poplatek v jedné ze smluvních zemí a zároveň ho tak použít v jiné ze smluvních zemí. Dálniční známka, nazývaná se E-známka je dostupná s kartou Eurotrafic na příslušných místech a čerpacích stanicích. Její platnost je na dobu 1 dne, 1 týdne, 1 měsíce a 1 roku. Pro Dánsko a Nizozemí nelze zakoupit roční známku (http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_be.html).

V Belgii je zpoplatněn i pro ostatní vozidla tunel v Antverpách. Výše mýta v Belgii závisí na výšce vozidla. Vozidla s výškou menší než 2,75 m jsou zpoplatněna 5 Eur za jeden průjezd. Ostatní vyšší vozidla platí 17 Eur za jeden průjezd. V Nizozemí se mýtné týká tunelu Westerscheldetunnel. I zde je mýto stanoveno pomocí výšky vozidla. V Dánsku se mýtné týká mostu Great Belt-Storebaelt a mostem Oresund mezi Švédskem a Dánskem. Mýtné za jednotlivá vozidla se zde určují na základě výšky a délky vozidla (http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_be.html). Sazby mýtného jsou uvedeny v příloze č. 12.

3.5.3.6 Francie

Mýtné se ve Francii vybírá v určených stanovištích a silnicích prvních tříd a vztahuje se na veškerá vozidla v závislosti na emisní třídě. Platit mýtné je možné dvěma způsoby. Jeden způsob je prováděn plně automatizovaným placením mýtného pomocí metody Liber-t, která je určena pro vozidla a přívěsné vozíky s výškou pod dva metry a hmotností nepřesahující 3,5 tuny. Tento způsob platby má své vyhrazené speciální brány, které po projetí vozidla napočítají automaticky mýtné. To je pak následně vyúčtováno a

jednou měsíčně zasláno na uvedenou adresu uživatele. Mezi další možnosti úhrady mýtného patří palivové a kreditní karty, hotovost a poštovní šeky

(http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_fr.html).

3.5.3.7 Itálie

Dálniční mýto v Itálii se platí za užití určitého úseku dálnice a týká se všech vozidel, které se dělí do určitých kategorií. Pro výpočet mýtného má uživatel k dispozici jednotné tarify, ke kterým se ještě přičítá příplatek výše zmíněné organizace ANAS. Výše mýtného se odvíjí od typu dopravního prostředku, což je rozděleno do pěti tříd a typ úseku dálnice. Pokud je typ úseku dálnice náročnější na správu a údržbu, je mýto dražší

(http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_it.html).

4. Analytická část

4.1 Charakteristika firmy

Firma Breth Trans s.r.o. provozuje mezinárodní kamionovou dopravu s vlastními nákladními soupravami vozidel. Společnost zahájila své působení v roce 1994, založil jí pan Viktor Breth, který měl odjakživa kladný vztah k automobilům. Sám pracoval jako řidič ve firmě Aramis s.r.o., provozující mezinárodní kamionovou dopravu. Právě tam se mu naskytla životní příležitost, odkoupit od firmy nákladní soupravu, s kterou jezdil osobně jako řidič a začít tak sám provozovat nákladní autodopravu. Bylo to obtížné rozhodování a i přes velké obavy se rozhodl pan Breth pro odkup nákladní soupravy na splátky. Jednalo se o soupravu s celkovou hmotností 40 tun, tahač značky Renault Magnum 380 AE a mrazírenský návěs značky Lamberet pro přepravu zboží pod kontrolovatelnou teplotou. Pan Viktor Breth získal koncesi na mezinárodní silniční dopravu a jako fyzická osoba začal provozovat mezinárodní kamionovou dopravu s jednou chladírenskou soupravou. Ve stejném roce přijal prvního zaměstnance, vykonávajícího pozici řidiče a s ním společně nebo střídavě jezdil přepravy. V roce 1995 došlo k prvnímu nákupu zcela nové nákladní soupravy za nesnadných a finančně náročných podmínek. Nákup nákladního vozu značky Renault Magnum 420 a návěsu značky Lamberet byl financován leasingovou společností Isis Leasing Svitavy. Lze zde poukázat na dřívější odlišné podmínky leasingových společností se současnými, především v navýšení leasingových plateb. Podmínkou finančního leasingu byla prvotní 30 % akontace s 41 % leasingovým navýšením na dobu čtyř let, což je ve srovnání s dnešními podmínkami leasingových společností opravdu nesrovnatelné. Znamenalo to, že celková nákladní souprava stála okolo 5 000 000 Kč, nákladní vůz stál 3 000 000 Kč a návěs 2 000 000 Kč a vzhledem k leasingovému navýšení byla celková pořizovací cena nákladní soupravy přes 7 000 000 Kč. S prvotní akontací byla spojena řada problémů s pořízením peněz, v té době se jednalo o vysoký finanční obnos a tak si pan Breth musel půjčit finanční prostředky od rodiny a od přátel. V této době přijal dalšího řidiče a tak podnikal se dvěma auty a dvěma zaměstnanci. V roce 1997 došlo k nákupu třetí nákladní soupravy, šlo o nákladní vůz značky Renault Magnum 430 AE s návěsem značky Lamberet, opět formou finančního leasingu, kde byly obdobné podmínky jako u předchozího vozu. Od té doby až po

současnost docházelo každý rok k nákupu nových nákladních souprav a s každým novým vozidlem byl přijat i další řidič. Při dosažení pěti vozidel byl v roce 2000 přijat do firmy první zaměstnanec na pozici dispečera, technika, účetního v jedné osobě. Vedla se účetní evidence pomocí softwaru Abra a pro dopravní záležitosti se používal software Doprava 2000. Provozovna společnosti byla umístěna v Praze 5 - Lipencích. Z důvodu povodní v roce 2001, muselo dojít k přemístění provozovny do Stodůlek, kde působí i v současné době. V roce 2001 došlo ke změně právní formy společnosti, fyzická osoba se přeměnila na právnickou osobu jako společnost s ručením omezeným s názvem Breth Trans s.r.o. Došlo k přechodu na podvojný účetnictví a v roce 2002 byla přijata zaměstnankyně na pozici účetní. V téže roce se flotila vozidel rozrostla na 15 souprav, takže byl zaměstnán druhý dispečer. V roce 2002 firma vyměnila výrobce tahačů Renault za tahače Volvo, z důvodu větší spolehlivosti a menších provozních nákladů, kterým je věrná až do současné doby.

V roce 2004 po vstupu České republiky do Evropské unie se změnila řada věcí pro dopravce podnikající v mezinárodní dopravě. Dopravci nemuseli žádat Česmad Bohemia¹, který byl pověřen Ministerstvem dopravy ČR k přerozdělování vstupních povolení do jednotlivých států Evropy. Povolení byla vydávána na základě koncesní listiny, finanční a odborné způsobilosti. V potaz se bralo stáří vozidel a ekologická třída. Firma Breth Trans s.r.o. měla výhodu před konkurencí, jelikož provozovala nový vozový park s nejvyšší ekologickou třídou v dané době. Další výhodou po vstupu do Evropské Unie byla, že odpadla řada administrativních opatření. Postupně došlo k zániku hraničních přechodů, což výrazně ovlivnilo a zrychlilo dobu přeprav. Pro firmu to znamenalo, že za dobu co vozidlo dříve čekala na hranicích, tak za stejnou dobu vozidlo ujelo vzdálenost například do Nizozemska, Belgie, Francie nebo jiných destinací v dosahu až 500km. Jako důkaz o kvalitě a růstu firmy, jak po stránce profesionality poskytovaných služeb, tak po stránce vybavení byl v roce 2004 udělen Certifikát ISO 9001:2000 a Certifikát IRU Academy. Společnost průběžně navyšovala počet nákladních souprav a zaměstnanců (řidičů).

¹ Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA je největší zájmové sdružení dopravců v České Republice, podnikající ve vnitrostátní a mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě. Vzniklo v roce 1992 a sdružuje téměř 2000 podnikatelských subjektů, provozujících kolem 20 000 vozidel. Patří mu nezastupitelné místo při tvorbě a úpravě legislativy týkající se silniční dopravy, mezinárodních dohod a smluv v této oblasti. Členům a veřejnosti podává informace, poskytuje a zprostředkovává služby, vydává publikace a časopis Transport Magazin a celkově zastupuje zájmy svých členů. Je členem Mezinárodní Unie silniční dopravy IRU a jejím prostřednictvím může vyjadřovat a ovlivňovat legislativu Evropské Unie a vykonává funkci sdružení podle Celní úmluvy TIR (<http://www.dopravci.cz/>).

Koncem roku 2008 zasáhla firmu celosvětová ekonomická krize. V té době byla firma na vrcholu, dosáhla největšího obrátu za svoji existenci, provozovala 34 nákladních souprav, zaměstnávala 8 administrativních pracovníků a 49 řidičů. Krize způsobila úpadek mnoha konkurenčních společností. Firma Breth Trans s.r.o. zareagovala rychle, propustila několik zaměstnanců, snížila vozový park na 30 souprav a veškeré investice se pozastavily. Důsledky krize se nejvýrazněji projeví v roce 2009, kdy se firma dostala do ztráty a byla nucena rozpustit veškeré finanční rezervy, které si vytvořila v předešlých letech. V roce 2010 se firmě začaly navyšovat zakázky, tak byla nucena začít zvyšovat počet vozidel vozového parku a také tedy počet zaměstnanců.

V současné době se společnost zabývá mezinárodní silniční kamionovou dopravou a okrajově i zasilatelskou činností. Disponuje 36 nákladními soupravami, tahači značky Volvo a mrazírenskými návěsy značky Lamberet. Firma přepravuje zboží pod kontrolovanou teplotou v rozmezí od -25°C do 25°C , v režimu ATP, rychle se kazící potraviny jako je čerstvé ovoce, zelenina, maso, ryby, ale také květiny. Nepřeváží se pouze potravinové zboží, ale v posledních letech se firma také zaměřuje na převoz zboží s vysokou hodnotou, jako jsou například paměťové karty, počítače a počítačové komponenty. Z důvodu bezpečnosti se zboží převáží v mrazírenských návěsech, jelikož jsou vybaveny bezpečnostními zámky a elektronickým sledovacím zařízením. Firma Breth Trans je schopna zajistit přepravu do všech zemí Evropy, nejčastěji však zajišťuje přepravy na území západní Evropy, konkrétně jde o Německo, Velkou Británii, Francii, Benelux, Španělsko, Itálii, Rakousko a dále Slovensko, Maďarsko, Slovinsko a příležitostně i do jiných států dle domluvy s objednavatelem. Všechna vozidla jsou vybavena satelitním komunikačním zařízením, prostřednictvím kterého se mohou vozidla online sledovat a tím je zajištěna nepřetržitá kontrola nad vozidlem a řidičem. Podává informace o pozici, rychlosti, činnosti vozidla a zprostředkovává komunikaci. Toto sledování velmi usnadňuje práci zaměstnanců vykonávající dispečerské pozice.

Ve společnosti pracuje celkem 48 zaměstnanců, z toho 39 řidičů. Veškerou dispečerskou činnost a práci s tímto spojenou vykonávají dva dispečeři s dvěma asistenty, přičemž jeden z nich je pravou rukou jednatele, má důležitou funkci a postavení ve společnosti, dá se říci, že je lidským a nenahraditelným kapitálem. V účtárně pracuje hlavní účetní a pomocná účetní, která zároveň vykonává práci personalistky. O technický

stav vozidel se stará jeden technik s jedním mechanikem a to v pronajaté dílně, vybavené pro základní servisní úkony.

Společnost Breth Trans s.r.o. má sídlo v Praze 5, kde zaujímá výhodnou strategickou pozici pro napojování vozidel na důležité silniční a dálniční komunikace. Pro svojí podnikatelskou činnost využívá objekt, který má v pronájmu. Objekt obsahuje dvě budovy a odstavnou plochu pro vozový park s vlastní čerpací stanicí pohonných hmot. V jedné budově sídlí vedení firmy a administrativa, dále se tu nachází odpočinková místnost a sociální zázemí pro řidiče. Druhá budova slouží jako dílna a skladové prostory. K vybudování vlastní čerpací stanice došlo z důvodu snížení nákladů na nákup nafty, jelikož je to nepochybně nejvyšší nákladová položka v dopravě tohoto typu. Pátá nejvyšší nákladová položka je za opravy vozidel, takže v roce 2011 došlo k pronájmu budovy, sloužící k opravám a základnímu servisu vozidel. V této dílně jsou zaměstnání dva automechanici.

Společnost Breth Trans s.r.o. má k dispozici v současné době 39 nákladních souprav, 2 dodávky na rozvozy a 8 osobních vozidel používaných jako referentská vozidla. Tahače jsou značky VOLVO FH 12 a FH 13, z toho 16 vozidel splňuje emisní limity EURO 3 a 20 vozidel splňuje nejvyšší emisní limity EURO 5. Vozidla do roku výroby 2006 mají kotoučkové tachografy a od roku 2007 digitální tachografy. Chladírenské návěsy jsou značky Lamberet. Všechny návěsy mají certifikát ATP, splňují požadavky na přepravu zboží pod kontrolovanou teplotou. Nejstarší návěsy byly pořízené v roce 2000 a nejnovější v roce 2011, a mezi tím se pořizovaly dle potřeby k tahačům. Vozový park se firma snaží obnovovat a to především z ekologického důvodu, kdy se vozidla zařazují do ekologických tříd EURO dle emisních podmínek vozidel. Firma se snaží mít vozidla dle norem EURO5 a tím si zajišťuje nižší sazby mýtného.

Obrázek 1: Logo společnosti Breth Trans s.r.o.



Zdroj: Firma Breth Trans s.r.o.

Obrázek 2: Ukázka vozového parku firmy Breth Trans s.r.o.



Zdroj: Firma Breth Trans s.r.o., rok 2011

4.2 Náklady v jednotlivých letech

V této části práce jsou analyzovány náklady firmy, a to konkrétně v letech 2007 až 2011. V jednotlivých letech jsou uvedeny konkrétní náklady, specifické pro provozování mezinárodní silniční dopravy, včetně poplatků a silniční daně. Analýze jsou tedy podrobeny náklady, které jsou z hlediska významnosti pro firmu velice důležité a jsou s ní úzce spojeny. Proto zde není věnována pozornost všem nákladům, ale pouze těm specifickým pro mezinárodní silniční nákladní dopravu. Analyzovány jsou nákladové položky, jako jsou nákup pohonných hmot, oprava a údržba, pneumatiky, tunely, trajekty, parkovné, leasing vozidel, mzdové náklady, pojistné, odpisy, daň silniční, dálniční poplatky v tuzemsku a v zahraničí. Zbylé náklady jsou spojeny dohromady a uvedeny pod názvem ostatní náklady.

Pro každý jednotlivý rok je vytvořena tabulka, kde jsou uvedeny zmíněné náklady, které úzce souvisí s provozováním mezinárodní silniční dopravy. V tabulce jsou uvedeny výše jednotlivých nákladových položek, jejich výše přepočítaná na jeden ujetý kilometr a jejich podíl na celkových nákladech uvedených v procentech.

4.2.1 Rok 2007

V roce 2007 firma provozovala 34 nákladních souprav, vozů značky Volvo a chladírenských návěsů značky Lamberet. V tomto roce zaměstnávala 53 zaměstnanců, z toho 47 řidičů. Celkové náklady firmy dosahovaly částky 136 549 672 Kč, celkové výnosy 140 225 682 Kč. Firma vykazovala zisk ve výši 3 676 010 Kč.

Tabulka 12: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2007

Rok	2007		
<i>Celkový počet zaměstnanců</i>	53		
<i>Celkový počet chladírenských souprav</i>	34		
<i>Celkový počet kilometrů</i>	5 518 327		
Popis položek	Náklady	Podíl	Kč/km
<i>Nákup PHM</i>	39 454 551 Kč	28,9%	7,15 Kč
<i>Mzdové náklady (včetně odvodů a diet)</i>	26 670 159 Kč	19,5%	4,83 Kč
<i>Leasing vozidel</i>	22 735 733 Kč	16,7%	4,12 Kč
<i>Oprava, údržba</i>	11 730 635 Kč	8,6%	2,13 Kč
<i>Pneumatiky</i>	1 328 950 Kč	1,0%	0,24 Kč
<i>Tunely, trajekty, parkovné</i>	2 070 016 Kč	1,5%	0,38 Kč
<i>Pojistné</i>	3 814 598 Kč	2,8%	0,69 Kč
<i>Odpisy</i>	1 888 324 Kč	1,4%	0,34 Kč
<i>Daň silniční</i>	792 427 Kč	0,6%	0,14 Kč
<i>Dálniční poplatky</i>	12 496 459 Kč	9,2%	2,26 Kč
<i>Ostatní náklady</i>	13 567 820 Kč	9,9%	2,46 Kč
<i>Celkem</i>	136 549 672 Kč	100,0%	24,74 Kč

Zdroj: Účetní výkaz firmy, 2007

V roce 2007 bylo celkem najeto 5 518 327 km, z nichž se vykalkulovaly výše jednotlivých nákladových položek přepočtených na jeden ujetý kilometr nákladními soupravami. Po sečtení všech nákladů přepočtených na jeden ujetý kilometr vyplynulo, že výše těchto vyjádřených nákladů se rovnala 24,74 Kč.

Z tabulky je zřejmé, že nejnákladnější položkou firmy byl nákup pohonných hmot, který v roce dosáhl částky 39 454 551 Kč a na jeden ujetý kilometr činil 7,15 Kč. Cena nafty je ovlivněna průměrnou cenou za litr paliva a průměrnou spotřebou vozidla. V roce 2007 byla průměrná cena nafty stanovena v částce 23,30 Kč/l bez DPH (28,76 Kč/l s DPH).

Mzdové náklady zahrnují hrubé mzdy a odvody za sociální a zdravotní pojištění placené zaměstnavatelem a dále cestovní náhrady. Celková výše mzdových nákladů včetně cestovních náhrad byl druhý nejvyšší náklad firmy. Mzdové náklady za všech 53 zaměstnanců dosáhly částky 26 670 159 Kč a přepočet na jeden ujetý kilometr činil 4,83 Kč. Náklad na leasing vozidel dosahoval v roce 22 735 733 Kč a v přepočtu na jeden ujetý kilometr byl 4,12 Kč. Během kalendářního roku bylo financováno prostřednictvím finančního leasingu celkem 48 nákladních tahačů a chladírenských návěsů.

Další významnou nákladovou položkou firmy je oprava a údržba vozidel, vykonávaná v externích servisech. V roce 2007 činila 11 730 635 Kč a náklad na jeden ujetý kilometr byl v částce 2,13 Kč. Podobným nákladem jsou pneumatiky, kde se financuje jejich výměna a oprava. Je ovlivňována počtem vozidel, ujetými kilometry a cenou pneumatiky. Počet pneumatik za rok 2007 byl 156 kusů za průměrnou cenu 8500 Kč. Náklad byl ve výši 1 328 950 Kč a přepočet na jeden ujetý kilometr byl 0,24 Kč.

Tunely, trajekty a parkovné jsou ovlivňovány především destinacemi dané přepravy. Cesta do každé destinace obsahuje různá specifika, jako jsou tunely, trajekty a parkovné. Z částky 2070 016 Kč je zřejmé, že se často jezdilo do Velké Británie, kam se vozidla přepravují trajektem nebo Eurotunelem. Náklad na ujetý kilometr byl ve výši 0,38 Kč.

Další položkou nákladů je platba za pojistné vozidel, ovlivněné počtem vozidel a typem pojištění. Skládá se ze zákonného, havarijního pojištění a pojištění nákladu. Dosáhlo celkem částky 3 814 598 Kč, s přepočtem na ujetý kilometr bylo za 0,69 Kč. Dalším

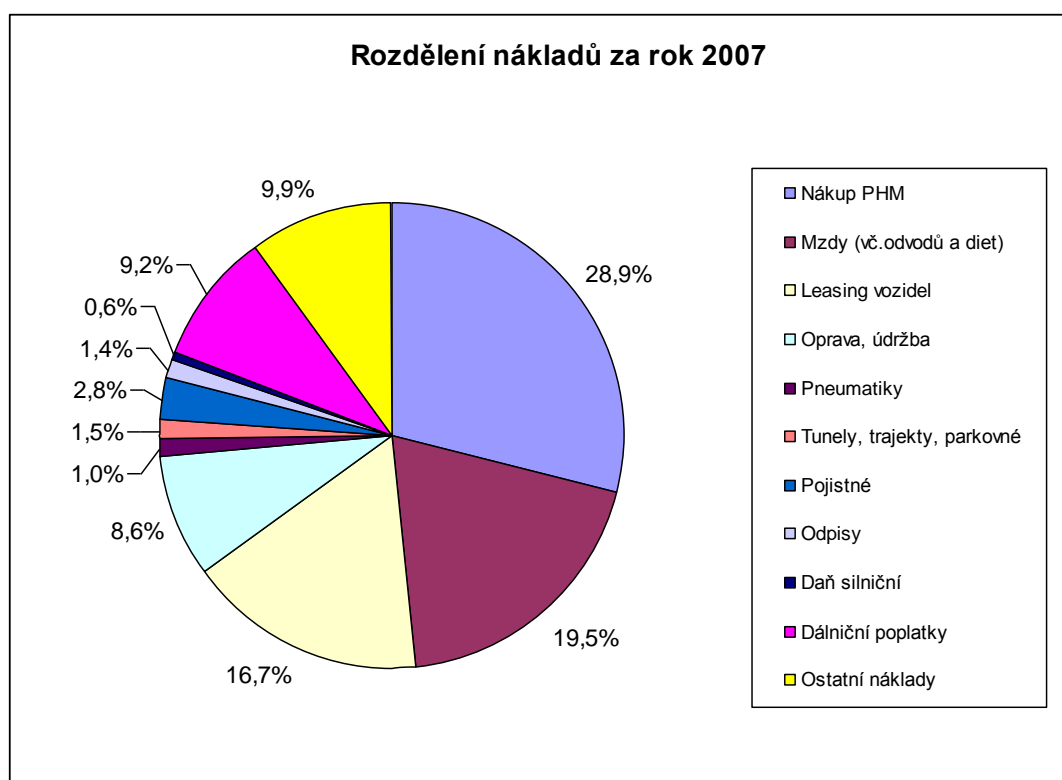
důležitým nákladem jsou daňové odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, dosahující částky 1 888 324 Kč.

Celková výše daně silniční za rok 2007 byla stanovena ve výši 792 427 Kč. Na zálohách bylo uhrazeno během kalendářního roku celkem 991 110 Kč a to v částkách 291 110 Kč, 200 000 Kč, 200 000 Kč a 300 000 Kč. Došlo tedy k přeplacení na dani v částce 198 683 Kč, které bylo v následném roce vyrovnáno.

Dálniční poplatky dosahovaly částky 12 496 459 Kč. Tato částka je později analyzována rozčleněním na jednotlivé státy v tabulce č. 13. Položka ostatní náklady je tvořena všemi zbylými náklady, zahrnuje náklady jako je například nájemné a režijní náklady. Celkem dosáhly výše 13 567 820 Kč a na jeden ujetý kilometr byly přepočteny na 2,46 Kč.

Všechny nákladové položky z tabulky č. 12 jsou znázorněny grafem č. 1, kde jsou uspořádány podle jejich podílu na celkových nákladech v procentech.

Graf 1: Rozdělení nákladů firmy za rok 2007 v %



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Z grafu je zřejmé, že mezi prvních pět nejvýznamnějších nákladů firmy v roce 2007 patřil nákup pohonných hmot, mzdové náklady včetně odvodů a cestovních náhrad, leasing vozidel, ostatní náklady a dálniční poplatky. Největší podíl na celkových nákladech tvořil nákup pohonných hmot, dosahující 28,9 % z celkových nákladů. Druhým významným nákladem byly mzdové náklady s cestovním a tvořily 19,5 % celkových nákladů. Třetím nejvyšším nákladem byl leasing vozidel s 16,7 % z celkových nákladů. Čtvrtým nákladem firmy byly ostatní náklady, v nichž je zahrnuto nájemné, režijní náklady a další. Pátým nákladem byly dálniční poplatky, které dosahují 9,2 % z celkových nákladů. Po těchto prvních pěti největších nákladech následoval náklad za opravu a údržbu vozidel s 8,6 %. Z grafu jsou dále patrné náklady, které nedosáhly tak vysokých částek ve srovnání s těmito zmíněnými náklady. Těmito náklady bylo pojistné, tunely, trajekty, parkovné, odpisy, pneumatiky a nejmenšího podílu z celkových nákladů dosáhla silniční daň s 0,6 %.

Dálniční poplatky, které patří mezi jednu z nejnákladnějších položek firmy, jsou v následující tabulce č. 13 rozčleněny na území tuzemska a na jednotlivé evropské státy.

Tabulka 13: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2007

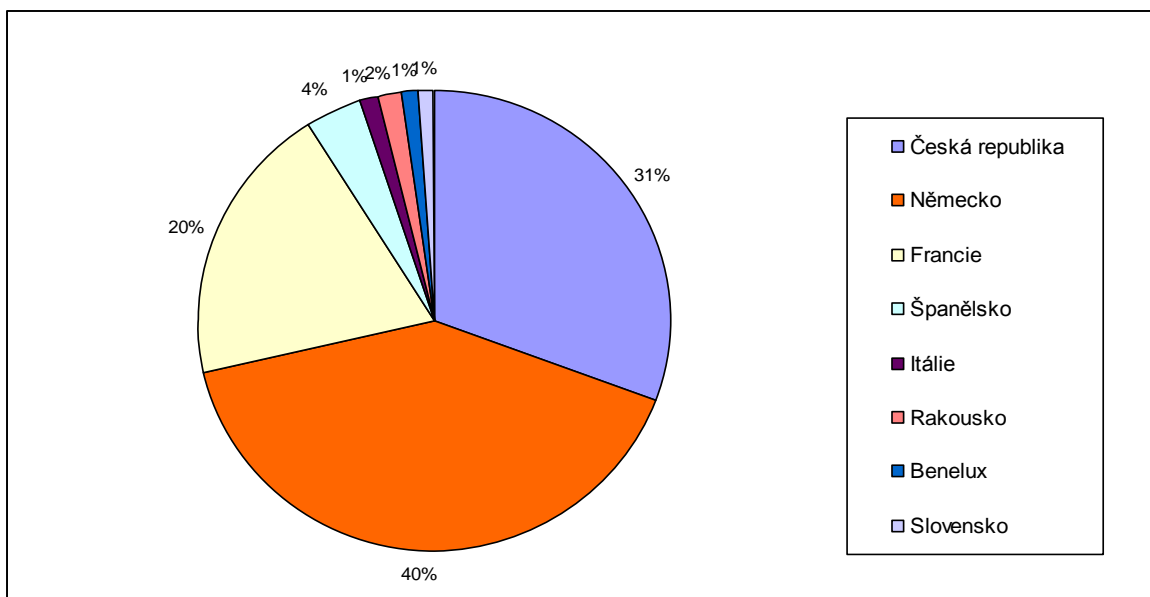
Země	Náklady v Kč	Podíl z mýta v %
<i>Česká republika</i>	3 824 831,00 Kč	30,61%
<i>Německo</i>	5 079 325,00 Kč	40,65%
<i>Francie</i>	2 476 394,00 Kč	19,82%
<i>Španělsko</i>	497 580,00 Kč	3,98%
<i>Itálie</i>	116 785,00 Kč	0,93%
<i>Rakousko</i>	225 469,00 Kč	1,80%
<i>Benelux</i>	154 272,00 Kč	1,23%
<i>Slovensko</i>	121 803,00 Kč	0,97%
<i>Celkem</i>	12 496 459,00 Kč	100,00%

Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2007

V roce 2007 bylo zapláceno za dálniční poplatky celkem 12 496 459 Kč. Nejvíce přeprav bylo tranzitně směřováno přes Německo, proto má nejvyšší podíl na celkových dálničních poplatcích. Na celkové částce dálničních poplatků se dále podílelo ve vysoké míře tuzemsko a Francie. Dále Španělsko, Rakousko, Benelux, Slovensko a Itálie.

Údaje z tabulky č. 13 jsou uvedeny v následujícím grafu č. 2, z kterého je patrný podíl jednotlivých zemí na celkových dálničních poplatcích firmy.

Graf 2: Dálniční poplatky podle zemí za rok 2007 v %



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

4.2.2 Rok 2008

V roce 2008 firma provozovala svou činnost 34 nákladními vozidly značky Volvo a chladiřenskými návěsy značky Lamberet. V tomto roce zaměstnávala 57 zaměstnanců, z toho 51 řidičů. Celkové náklady dosahovaly částky 144 627 055 Kč, celkové výnosy 144 690 301 Kč. Firma vykazovala zisk ve výši 63 246 Kč.

Tabulka 14: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2008

Rok	2008		
Celkový počet zaměstnanců	57		
Celkový počet chladírenských souprav	34		
Celkový počet kilometrů	5 689 400		
Popis položek	Náklady	Podíl	Kč/km
<i>Nákup PHM</i>	46 348 444 Kč	32,0%	8,15 Kč
<i>Mzdy (vč.odvodů a diet)</i>	27 126 217 Kč	18,8%	4,77 Kč
<i>Leasing vozidel</i>	22 408 903 Kč	15,5%	3,94 Kč
<i>Oprava, údržba</i>	12 134 734 Kč	8,4%	2,13 Kč
<i>Pneumatiky</i>	1 829 230 Kč	1,3%	0,32 Kč
<i>Tunely, trajekty, parkovné</i>	3 300 467 Kč	2,3%	0,58 Kč
<i>Pojistné</i>	3 689 030 Kč	2,6%	0,65 Kč
<i>Odpisy</i>	2 517 592 Kč	1,7%	0,44 Kč
<i>Daň silniční</i>	939 520 Kč	0,6%	0,17 Kč
<i>Dálniční poplatky</i>	12 946 918 Kč	9,0%	2,28 Kč
<i>Ostatní náklady</i>	11 386 000 Kč	7,9%	2,00 Kč
<i>Celkem</i>	144 627 055 Kč	100,0%	25,42Kč

Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2008

Za rok 2008 bylo celkem najeto 5 689 400 km a po sečtení všech nákladů přepočtených na jeden ujetý kilometr vyplynulo, že výše nákladů na jeden ujetý kilometr se rovnal částce 25,42 Kč. Z tabulky je zřejmé, že nejnákladnější položkou firmy byl opět nákup pohonných hmot, dosahující částky 46 348 888 Kč, v přepočtu na jeden ujetý kilometr byl 8,15Kč. V roce 2008 byla průměrná cena nafty za 25,66 Kč/l bez DPH (31,68 Kč/l s DPH).

Náklad na leasing dosahoval výše 22 408 903Kč a na jeden ujetý kilometr činil 3,94 Kč. Během kalendářního roku bylo financováno prostřednictvím finančního leasingu celkem 50 nákladních tahačů a chladiřských návěsů. Celková výše mzdových nákladů činila 10 782 346 Kč, na ujetý kilometr 2,04 Kč.

V roce 2008 činila nákladová položka oprava a údržba 11 730 635 Kč s nákladem na jeden ujetý kilometr 2,13 Kč. Náklad za pneumatiky, jejich opravu a výměnu byl 1 829 230 Kč. Počet pneumatik za rok 2008 byl 205 kusů za průměrnou cenu 8900Kč. Náklad pneumatik na jeden kilometr byl 0,32 Kč. Náklad za tunely, trajekty a parkovné dosahovaly částky 3 300 467 Kč, kdy náklad za ujetý kilometr byl za 0,58 Kč.

Platba za pojistné, skládající se ze zákonného a havarijního pojištění dosáhla celkem částky 3 389 030 Kč s nákladem na ujetý kilometr v částce 0,65 Kč. Dalším důležitým nákladem byly odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, dosahující částky 2517 592 Kč.

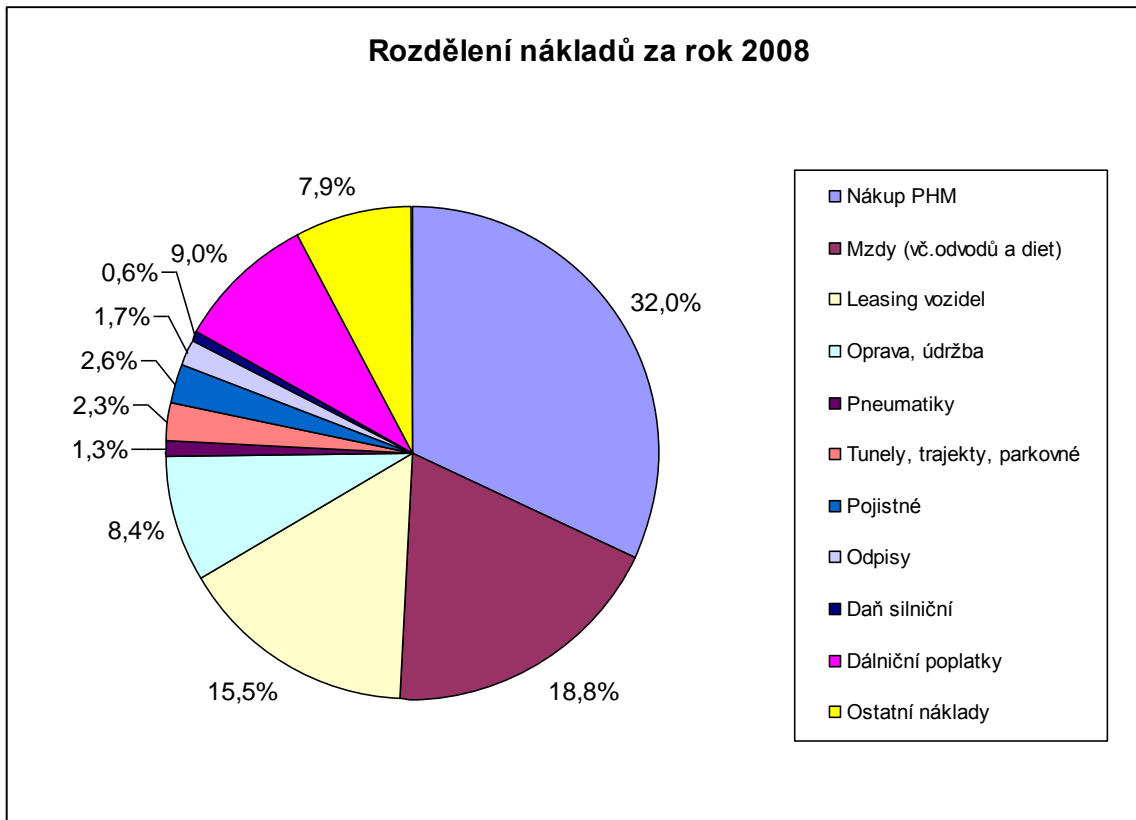
Celková výše daně silniční za rok 2008 byla stanovena ve výši 939 520 Kč. Na zálohách bylo zapláceno během kalendářního roku celkem 957 378 Kč a to v částkách 100 000 Kč, 200 000 Kč, 210 000 Kč a 200 000 Kč. K dorovnání daně zbývalo tedy doplatit částku 81 672 Kč.

Dálniční poplatky dosahovaly výše 12 496 459 Kč. Mýto na jeden ujetý kilometr stálo 2,28 Kč. Celková částka dálničních poplatků je později analyzována rozčleněním na jednotlivé státy v tabulce č. 15.

Položka ostatní náklady tvořena všemi zbylými náklady jako jsou náklady na nájemné, režijní náklady a ostatní, dosáhly částky 11 386 000 Kč a jejich podíl na jeden ujetý kilometr byl přesně 2 Kč.

Všechny nákladové položky z tabulky č. 14 jsou vyjádřeny v grafu č. 3, kde jsou uspořádány podle jejich podílu na celkových nákladech v procentech.

Graf 3: Rozdělení nákladů firmy za rok 2008 v %



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Z grafu je zřejmé, že pozici prvních pěti nejvýznamnějších nákladů tvořily podobné nákladové položky jako v předchozím roce, ale s rozlišným procentuálním podílem na celkových nákladech a tak i pořadím. Byl to nákup pohonných hmot, mzdové náklady s cestovním, leasing vozidel, dálniční poplatky a oprava a údržba. Největší podíl na celkových nákladech tvořil nákup pohonných hmot, dosahující 32 %. Druhým největším nákladem byly mzdy včetně odvodů a cestovního s 18,8 % z celkových nákladů. Třetím nákladem byl leasing vozidel s 15,5 % z celkových nákladů. Čtvrtým nákladem firmy byly dálniční poplatky, které tvořily přesně 9 % celkových nákladů. Pátým nákladem byly v tomto roce náklady na opravu a údržbu vozidel a tvoří 8,4 % z celkových nákladů firmy. Až za nimi se vykytovaly ostatní náklady se 7,9 % a stejně jako v předchozím roce bylo ve stejném pořadí dále pojistné, tunely, trajekty, parkovné, odpisy, pneumatiky a nejmenší podíl z celkových nákladů měla opět silniční daň s 0,6 %

Dálniční poplatky, patřící mezi jednu z nejnákladnějších položek firmy, jsou v následující tabulce č. 15 rozčleněny na území tuzemska a na jednotlivé evropské státy.

Tabulka 15: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2008

Země	Náklady v Kč	Podíl z mýta v %
<i>Česká republika</i>	3 736 128,00 Kč	28,86%
<i>Německo</i>	5 340 121,00 Kč	41,25%
<i>Francie</i>	2 692 407,00 Kč	20,80%
<i>Španělsko</i>	505 170,00 Kč	3,90%
<i>Itálie</i>	133 441,00 Kč	1,03%
<i>Rakousko</i>	260 848,00 Kč	2,01%
<i>Benelux</i>	149 696,00 Kč	1,16%
<i>Slovensko</i>	129 107,00 Kč	1,00%
Celkem	12 946 918,00 Kč	100,00%

Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2008

V roce 2008 bylo zapláceno za dálniční poplatky celkem 12 946 918 Kč. Stejně jako v předešlém roce byly přepravy směřovány do stejných zemí s podobným podílem na celkovém mýtu. Nejvíce přeprav bylo směřováno přes Německo, Českou republiku, Francii. Dále Španělsko, Rakousko, Benelux, Itálii a Slovensko. Údaje z tabulky č. 15 jsou znázorněny grafem, který je uveden v příloze č. 14.

4.2.3 Rok 2009

V roce 2009 firma provozovala 32 nákladních souprav, vozů značky Volvo a chladírenských návěsů značky Lamberet. V tomto roce zaměstnávala 46 zaměstnanců, z toho 40 řidičů. Celkové náklady dosahovaly částky 118 171 651Kč, celkové výnosy 115 977 073Kč. Firma vykazovala ztrátu ve výši 2 194 577 Kč.

Tabulka 16: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2009

Rok	2009		
<i>Celkový počet zaměstnanců</i>	46		
<i>Celkový počet vozidel</i>	32		
<i>Celkový počet kilometrů</i>	4 799 539		
Popis položek	Náklady	Podíl	Kč/km
<i>Nákup PHM</i>	33 187 108 Kč	28,1%	6,91 Kč
<i>Mzdy (vč.odvodů a diet)</i>	19 730 512 Kč	16,7%	4,11 Kč
<i>Leasing vozidel</i>	22 360 239 Kč	18,9%	4,66 Kč
<i>Oprava, údržba</i>	10 984 121 Kč	9,3%	2,29 Kč
<i>Pneumatiky</i>	1 200 637 Kč	1,0%	0,25 Kč
<i>Tunely, trajekty, parkovné</i>	1 373 293 Kč	1,2%	0,29 Kč
<i>Pojistné</i>	3 191 123 Kč	2,7%	0,66 Kč
<i>Odpisy</i>	2 506 698 Kč	2,1%	0,52 Kč
<i>Daň silniční</i>	1 003 869 Kč	0,8%	0,21 Kč
<i>Dálniční poplatky</i>	16 394 501 Kč	13,9%	3,42 Kč
<i>Ostatní náklady</i>	6 239 550 Kč	5,3%	1,30 Kč
<i>Celkem</i>	118 171 651 Kč	100,0%	24,62Kč

Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2009

V roce 2009 bylo celkem najeto 4 799 539 km. Po sečtení všech nákladů přepočtených na jeden ujetý kilometr vyplynulo zjištění, že výše nákladů na jeden ujetý kilometr byl v částce 24,62 Kč.

Nejnákladnější položkou firmy byl stejně jako v předchozích letech nákup pohonných hmot, který v roce dosáhl částky 33 187 108 Kč a na jeden ujetý kilometr činil 6,91 Kč. V roce 2009 byla průměrná cena nafty za 23,08 Kč/l bez DPH (28,50 Kč/l s DPH).

Náklad na leasing dosahoval výše 22 360 239Kč, na jeden ujetý kilometr 4,66 Kč. Během kalendářního roku bylo financováno prostřednictvím finančního leasingu celkem 38 nákladních tahačů a chladírenských návěsů. Celková výše mzdových nákladů činila 10 075 654 Kč a na jeden ujetý kilometr v částce 2,10 Kč.

V roce 2009 činila nákladová položka oprava a údržba 10 984 121 Kč s nákladem na jeden ujetý kilometr 2,29 Kč. Náklad za nákup, opravu a výměnu pneumatik dosahoval částky 1 200 637 Kč. Počet pneumatik za rok 2009 byl 132 kusů za průměrnou cenu 9100Kč. Náklad na jeden ujetý kilometr byl v částce 0,25 Kč. Náklad za tunely, trajekty a parkovné dosahoval částky 1 373 293 Kč, kdy náklad za ujetý kilometr byl za 0,29 Kč.

Platba za pojistné, skládající se ze zákonného a havarijního pojištění dosáhla celkem částky 3 191 123 Kč, s nákladem na ujetý kilometr v částce 0,66 Kč. Dalším důležitým nákladem byly odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, které dosáhly částky 2 506 698 Kč.

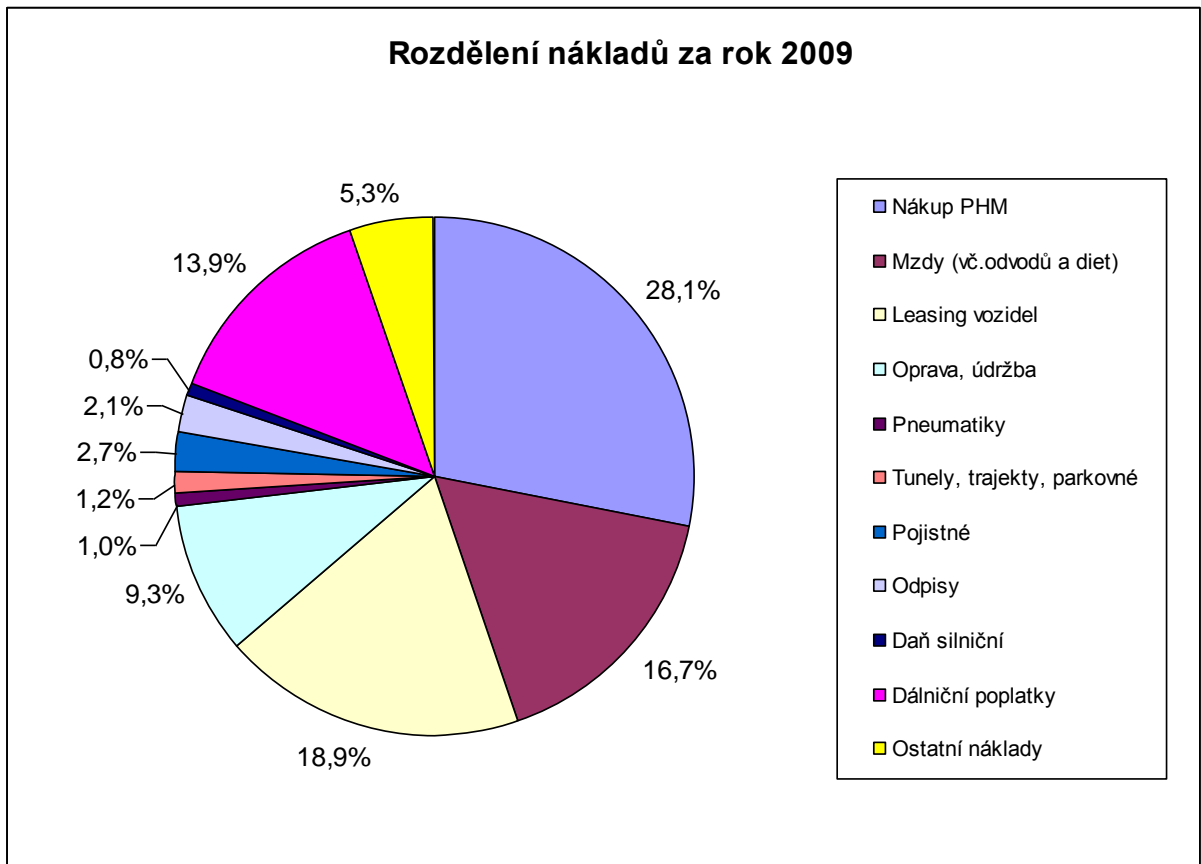
Celková výše daně silniční za rok 2009 byla stanovena ve výši 1 003 869 Kč. Na zálohách bylo zapláceno během kalendářního roku celkem 800 000 Kč a to v částkách 200 000 Kč, 200 000 Kč, 200 000 Kč a 200 000 Kč. K dorovnání daně zbývalo tedy doplatit 203 869 Kč.

Dálniční poplatky v roce 2009 dosahovaly částky 16 394 501 Kč, kdy jeden ujetý kilometr stál 3,42 Kč. Celková částka dálničních poplatků je rozčleněna na jednotlivé státy v tabulce č. 17.

Položka ostatní náklady tvořena všemi zbylými náklady jako jsou náklady na nájemné, režijní náklady a ostatní, dosáhly částky 6 239 550 Kč a jejich podíl na jeden ujetý kilometr byl 1,30 Kč.

Všechny nákladové položky z tabulky č. 16 jsou znázorněny grafem č. 4, kde jsou uspořádány podle jejich podílu v procentech na celkových nákladech.

Graf 4: Rozdělení nákladů firmy za rok 2009 v %



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Z grafu je patrné, že pozici prvních pěti nejvýznamnějších nákladů tvořil nákup pohonných hmot, leasing vozidel, mzdové náklady s cestovním, dálniční poplatky, oprava a údržba. Největší podíl na celkových nákladech měl nákup pohonných hmot, dosahující 28,1 %. Druhým významným nákladem byl leasing vozidel s 18,9 % z celkových nákladů, který se poprvé dostal na pozici nejvyššího nákladu hned po nákupu nafty. Třetím nákladem jsou mzdové náklady včetně cestovního s 16,7% z celkových nákladů. Čtvrtým nákladem v pořadí byly opět dálniční poplatky s 13,9 % a pátým oprava a údržba vozidel s 9,3 %. Ostatní náklady se v tomto roce poměrně snížily. Jejich podíl na celkových nákladech činil 5,3 %. Na menším podílu z celkových nákladů se opět podílelo pojistné, odpisy, tunely, trajekty, parkovné, pneumatiky. Nejmenší podíl z celkových nákladů měla opět silniční daň s 0,8 %.

Dálniční poplatky, které patří mezi jednu z nejnákladnějších položek firmy, jsou v následující tabulce č. 17 rozčleněny na území tuzemska a na jednotlivé evropské státy.

Tabulka 17: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2009

Země	Náklady v Kč	Podíl mýta v %
<i>Česká republika</i>	3 167 872,00 Kč	19,32%
<i>Německo</i>	8 529 686,00 Kč	52,03%
<i>Francie</i>	3 170 599,00 Kč	19,34%
<i>Španělsko</i>	510 442,00 Kč	3,11%
<i>Itálie</i>	231 302,00 Kč	1,41%
<i>Rakousko</i>	392 638,00 Kč	2,39%
<i>Benelux</i>	221 843,00 Kč	1,35%
<i>Slovensko</i>	170 119,00 Kč	1,04%
Celkem	16 394 501,00 Kč	100,00%

Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2009

V roce 2009 bylo zapláceno za dálniční poplatky celkem 16 394 501 Kč. Nejvíce přeprav bylo opět směřováno do Německa, České republiky, Francie. Z tabulky je zřejmé, že peněžní částky zaplacené v Německu dosahovaly vyšších hodnot v porovnání s předchozími roky. Dále byly přepravy směřovány do Španělska, Rakouska, Beneluxu, Itálie a Slovenska. Údaje z tabulky č. 17 jsou znázorněny grafem, který je uveden v příloze práce č. 15.

4.2.4 Rok 2010

V roce 2010 firma provozovala 34 chladírenských souprav, vozů značky Volvo a chladírenských návěsů značky Lamberet. V tomto roce zaměstnávala 47 zaměstnanců, z toho 39 řidičů. Celkové náklady dosahovaly částky 124 284 034 Kč, celkové výnosy 125 309 416 Kč. Firma vykazovala zisk ve výši 1 025 382 Kč.

Tabulka 18: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2010

Rok	2010		
<i>Celkový počet zaměstnanců</i>	47		
<i>Celkový počet vozidel</i>	34		
<i>Celkový počet kilometrů</i>	5 349 753		
Popis položek	Náklady	Podíl	Kč/km
<i>Nákup PHM</i>	41 589 308 Kč	33,5%	7,77 Kč
<i>Mzdy (vč.odvodů a diet)</i>	20 492 701 Kč	16,5%	3,83 Kč
<i>Leasing vozidel</i>	14 806 026 Kč	11,9%	2,77 Kč
<i>Oprava, údržba</i>	11 447 063 Kč	9,2%	2,14 Kč
<i>Pneumatiky</i>	2 071 559 Kč	1,7%	0,39 Kč
<i>Tunely, trajekty, parkovné</i>	1 410 886 Kč	1,1%	0,26 Kč
<i>Pojistné</i>	3 065 050 Kč	2,5%	0,57 Kč
<i>Odpisy</i>	2 366 431 Kč	1,9%	0,44 Kč
<i>Daň silniční</i>	1 110 503 Kč	0,9%	0,21 Kč
<i>Dálniční poplatky</i>	17 767 264 Kč	14,3%	3,32 Kč
<i>Ostatní náklady</i>	8 157 243 Kč	6,6%	1,52 Kč
<i>Celkem</i>	124 284 034 Kč	100,0%	23,23Kč

Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2010

V roce 2010 bylo celkem najeto 5 349 753 km, a po sečtení všech nákladů přepočtených na jeden ujetý kilometr vyplynulo, že výše nákladů na jeden ujetý kilometr byla v částce 23,23 Kč.

Z tabulky vyplývá, že nákup pohonných hmot dosáhl částky 41 589 308 Kč, přičemž na jeden ujetý kilometr činil 7,77 Kč. V roce 2010 byla průměrná cena nafty za 21,76 Kč/l bez DPH (27,20 Kč/l s DPH).

Náklad na leasing dosahoval výše 14 806 026 Kč, a na jeden ujetý kilometr 2,77 Kč. Během kalendářního roku bylo financováno prostřednictvím finančního leasingu celkem 40 nákladních tahačů a chladírenských návěsů. Celková výše mzdových nákladů činila 10 269 457 Kč a 1,92 Kč na jeden ujetý kilometr.

V roce 2010 činila nákladová položka oprava a údržba 11 447 063 Kč s nákladem na jeden ujetý kilometr 2,14 Kč. Náklad za nákup, výměnu a opravu pneumatik činil v roce 2010 v částce 2 071 559 Kč. Počet pneumatik za rok 2010 byl 218 kusů při průměrné ceně 9500 Kč. Náklad na jeden kilometr byl 0,39 Kč. Náklad za tunely, trajekty a parkovné dosahoval částky 1 410 886 Kč, kdy náklad za ujetý kilometr byl 0,26 Kč.

Platba za pojistné, skládající se ze zákonného a havarijního pojištění dosáhla celkem částky 3 065 050 Kč s nákladem na ujetý kilometr v částce 0,57 Kč. Dalším důležitým nákladem byly odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, dosahující částky 2 366 431 Kč.

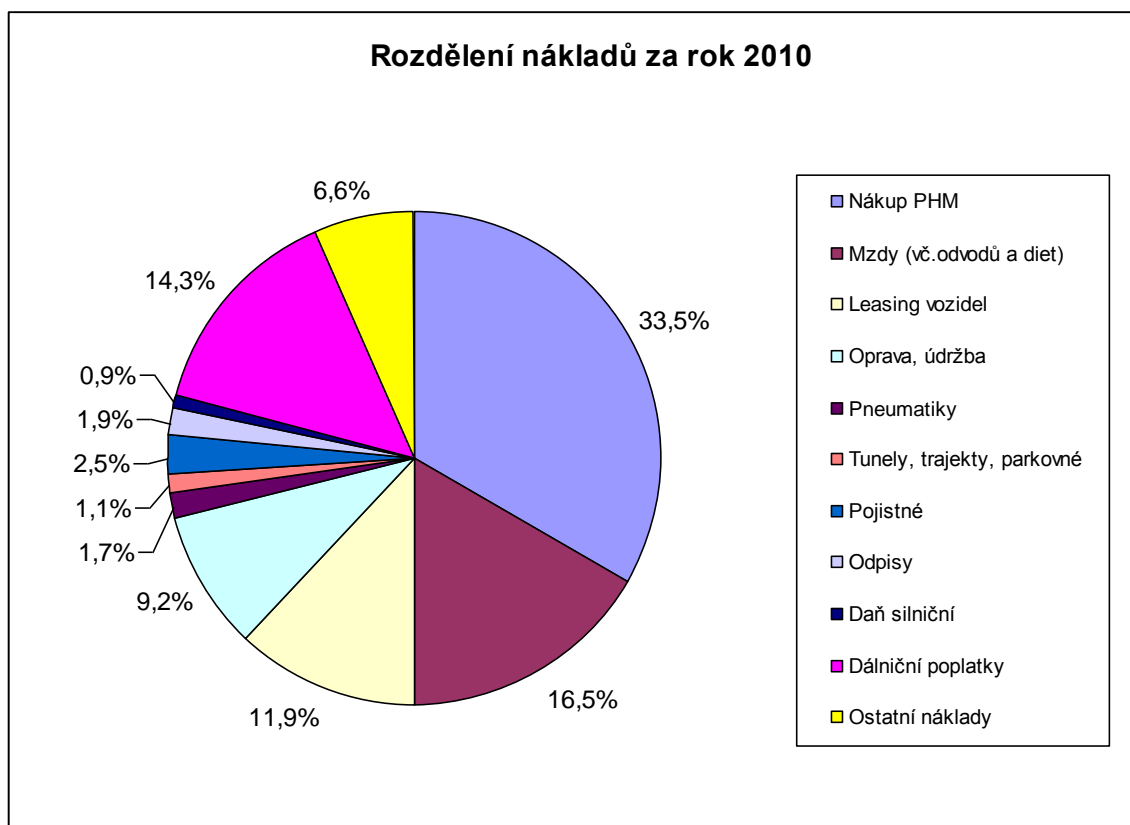
Celková výše daně silniční za rok 2010 byla stanovena ve výši 1 110 503 Kč. Na zálohách bylo uhrazeno během kalendářního roku celkem 700 000 Kč a to v částkách 200 000 Kč, 100 000 Kč, 200 000 Kč a 200 000 Kč. K doplacení daně zbývalo tedy 410 503 Kč.

Dálniční poplatky dosáhly v roce 2010 celkem částky 17 767 264 Kč a jeden ujetý kilometr po zpoplatnění pozemní komunikaci stál 3,32 Kč. Celková částka dálničních poplatků je rozčleněna v tabulce č. 19 na jednotlivé státy.

Položka ostatní náklady tvořena všemi zbylými náklady jako jsou náklady na nájemné, režijní náklady a ostatní, dosáhla částky 19 604 306 Kč a jejich podíl na jeden ujetý kilometr byl 3,66 Kč.

Všechny nákladové položky z tabulky č. 18 jsou vyjádřeny grafem č. 5, kde jsou uspořádány podle jejich podílu na celkových nákladech v procentech.

Graf 5: Rozdělení nákladů firmy za rok 2010 v %



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Z grafu vyplývá, že mezi prvních pět nejvýznamnějších nákladů firmy patřil nákup pohonných hmot, mzdové náklady včetně odvodů a cestovného, dálniční poplatky, leasing vozidel, oprava a údržba. Nejvyšší podíl na celkových nákladech měl nákup pohonných hmot, dosahující 33,5 %. Druhým nákladem byly mzdové náklady s cestovným, které tvořily 16,5 % celkových nákladů. Třetím významným nákladem byly dálniční poplatky, které tvořily 14,3 % z celkových nákladů. Čtvrtým nejvyšším nákladem byl leasing vozidel s 11,9 %, který ve srovnání s předchozími lety klesl. Pátým nákladem firmy byla oprava a údržba s 9,2 % z celkových nákladů. Dalším vysokým nákladem byly ostatní náklady s 6,6 %. Na menším podílu z celkových nákladů se podílelo v rozdílném pořadí od předchozího roku pojistné, odpisy, pneumatiky, tunely, trajekty, parkovné. Nejmenší podíl z celkových nákladů měla opět silniční daň s 0,9 %.

Dálniční poplatky, které patří mezi jednu z nejnákladnějších položek firmy, jsou v následující tabulce č. 19 rozčleněny na území tuzemska a na jednotlivé evropské státy.

Tabulka 19: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2010

Země	Náklady v Kč	Podíl mýta v %
<i>Česká republika</i>	3 582 604,00 Kč	20,16%
<i>Německo</i>	9 168 001,00 Kč	51,60%
<i>Francie</i>	3 130 361,00 Kč	17,62%
<i>Španělsko</i>	544 854,00 Kč	3,07%
<i>Itálie</i>	249 333,00 Kč	1,40%
<i>Rakousko</i>	516 029,00 Kč	2,90%
<i>Benelux</i>	289 826,00 Kč	1,63%
<i>Slovensko</i>	286 256,00 Kč	1,61%
Celkem	17 767 264,00 Kč	100,00%

Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2010

V roce 2010 bylo zapláceno za dálniční poplatky celkem 17 767 264 Kč. Nejvíce přeprav bylo opět směřováno přes Německo, Českou republiku a Francii. Z tabulky je zřejmé, že peněžní částky zaplacené v Německu, dosahovaly opět vysokých hodnot. Dále byly přepravy směřovány do Španělska, Rakouska, Beneluxu, Slovenska a Itálie. Údaje z tabulky č. 19 jsou znázorněny grafem, který je uveden v příloze č. 16.

4.2.5 Rok 2011

V roce 2011 firma provozovala 36 chladírenských souprav, vozů značky Volvo a chladírenských návěsů značky Lamberet. Zaměstnávala 48 zaměstnanců, z toho 39 řidičů. Celkové náklady dosahovaly částky 127 395 742 Kč, celkové výnosy částky 131 472 001 Kč. Firma vykazovala zisk 4 076 259 Kč.

Tabulka 20: Nákladové položky firmy k 31. 12. 2011

Rok	2011		
<i>Celkový počet zaměstnanců</i>	48		
<i>Celkový počet vozidel</i>	36		
<i>Celkový počet kilometrů</i>	5 586 674		
Popis položek	Náklady	Podíl	Kč/km
<i>Nákup PHM</i>	49 208 281 Kč	38,6%	8,81 Kč
<i>Mzdy (vč.odvodů a diet)</i>	21 921 272 Kč	17,2%	3,92 Kč
<i>Leasing vozidel</i>	8 353 800 Kč	6,6%	1,50 Kč
<i>Oprava, údržba</i>	11 719 747 Kč	9,2%	2,10 Kč
<i>Pneumatiky</i>	1 993 109 Kč	1,6%	0,36 Kč
<i>Tunely, trajekty, parkovné</i>	1 271 519 Kč	1,0%	0,23 Kč
<i>Pojistné</i>	2 593 145 Kč	2,0%	0,46 Kč
<i>Odpisy</i>	2 225 209 Kč	1,7%	0,40 Kč
<i>Daň silniční</i>	1 217 584 Kč	1,0%	0,22 Kč
<i>Dálniční poplatky</i>	18 399 380 Kč	14,4%	3,29 Kč
<i>Ostatní náklady</i>	8 492 696 Kč	6,7%	1,52 Kč
<i>Celkem</i>	127 395 742 Kč	100,0%	22,80Kč

Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2011

V roce 2011 bylo celkem najeto 5 586 674 km, po sečtení všech nákladů přepočtených na jeden ujetý kilometr vyplynulo zjištění, že výše nákladu na jeden ujetý kilometr se rovnal částce 22,80 Kč.

Nejnákladnější položkou firmy byl stejně jako v předchozích letech nákup pohonných hmot, který v roce 2011 dosáhl částky 49 208 281 Kč, a na jeden ujetý kilometr činil 8,81 Kč. V roce 2011 byla průměrná cena nafty za 24,64 Kč/l bez DPH (30,80 Kč/l s DPH).

Náklad na leasing dosahoval výše 8 353 800 Kč, přičemž na jeden ujetý kilometr činil 1,50 Kč. Během kalendářního roku bylo financováno prostřednictvím finančního leasingu celkem 27 nákladních vozidel a návěsů. Celková výše mzdových nákladů činila 11 700 966 Kč a 2,09 Kč na jeden ujetý kilometr.

V roce 2011 činila nákladová položka oprava a údržba 11 719 747 Kč s nákladem na jeden ujetý kilometr 2,10 Kč. Náklad za pneumatiky, jejich opravu a výměnu byl ve výši 1 993 109 Kč. Počet pneumatik za rok 2011 byl 201 kusů za průměrnou cenu 9 900 Kč. Náklad na jeden kilometr byl 0,36 Kč. Náklad za tunely, trajekty a parkovné dosahoval částky 1 271 519 Kč, kdy náklad za ujetý kilometr byl za 0,23 Kč.

Platba za pojistné, skládající se ze zákonného a havarijního pojištění dosáhla celkem částky 2 593 145 Kč s nákladem na ujetý kilometr v částce 0,46 Kč. Dalším důležitým nákladem jsou odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, které dosáhly částky ve výši 2 225 209 Kč.

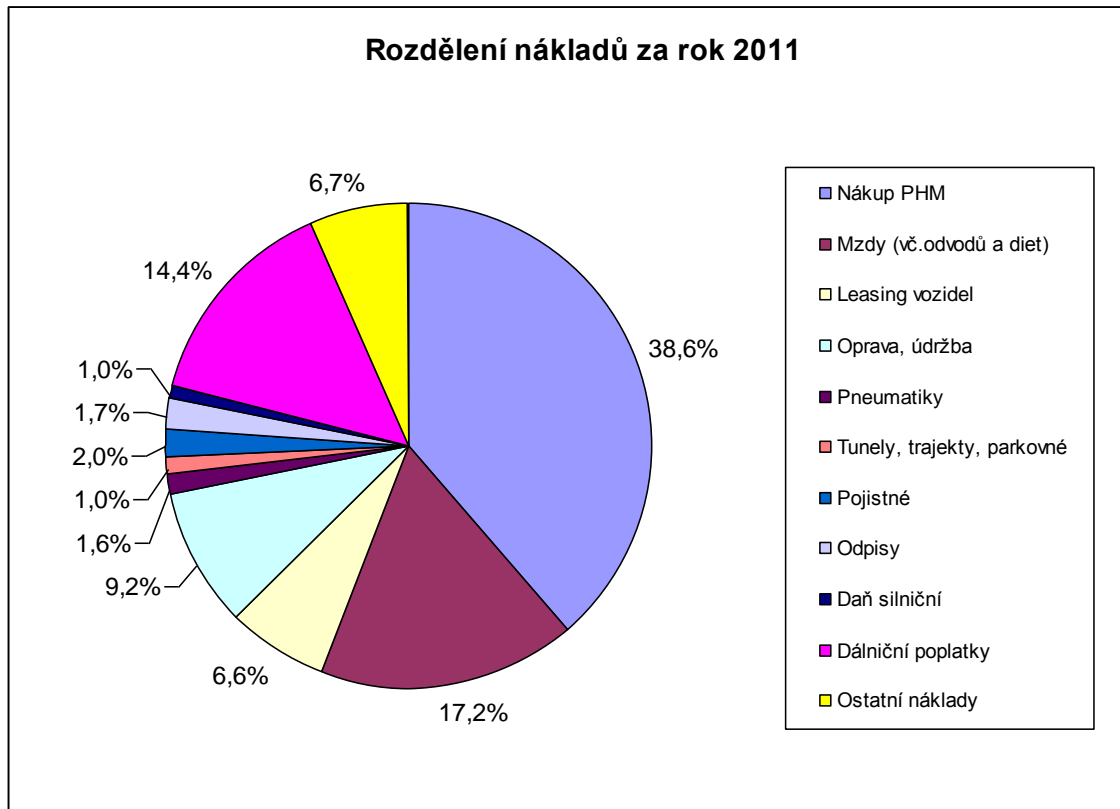
Celková výše daně silniční za rok 2011 byla stanovena ve výši 1 217 584 Kč. Na zálohách bylo zapláceno během kalendářního roku celkem 1 001 628 Kč a to v částkách 200 000 Kč, 401 628 Kč, 200 000 Kč a 200 000 Kč. K zaplacení dani zbývalo 215 956 Kč.

Dálniční poplatky v roce 2011 dosáhly celkové výše 18 399 380 Kč. Jeden ujetý kilometr po zpoplatnění pozemní komunikaci stál 3,29 Kč. Celková částka dálničních poplatků je uvedena dle rozčlenění na jednotlivé státy v tabulce č. 21.

Položka ostatní náklady je tvořena všemi zbylými náklady jako jsou náklady na nájemné, režijní náklady a ostatní, dosáhla částky 8 157 243 Kč a jejich podíl na jeden ujetý kilometr činil 1,52 Kč.

Všechny nákladové položky z tabulky č. 20 jsou vyjádřeny grafem č. 6, kde jsou uspořádány podle jejich podílu na celkových nákladech v procentech.

Graf 6: Rozdělení nákladů firmy za rok 2010 v %



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Z grafu vyplývá, že v pořadí mezi prvních pět nejvýznamnějších nákladů firmy patřil nákup pohonných hmot, mzdové náklady s cestovním, dálniční poplatky, oprava a údržba a ostatní náklady. Nejvyšší podíl na celkových nákladech měl jako vždy nákup pohonných hmot, dosahující 38,6 %. Druhým významným nákladem byly mzdové náklady s cestovním, které tvořily 17,2 % z celkových nákladů. Třetím nákladem byly dálniční poplatky, které tvořily 14,4 % z celkových nákladů. Čtvrtým nákladem byla oprava a údržba s 9,2 % z celkových nákladů. Pátým nákladem firmy byly ostatní náklady s 6,7 %. Až po něm následoval leasing vozidel s 6,6 % z celkových nákladů. V tomto roce poprvé nepatřil leasing vozidel mezi nejnákladnější položky firmy. Na nižším podílu z celkových nákladů se podílelo pojistné, odpisy a pneumatiky. Se stejně vysokým podílem se dále podílel náklad na tunely, trajekty, parkovné a silniční daň s 1 % z celkových nákladů.

Dálniční poplatky, které patří mezi jednu z nejnákladnějších položek firmy, jsou v následující tabulce č. 21 rozčleněny na území tuzemska a na jednotlivé evropské státy.

Tabulka 21: Rozdělení dálničních poplatků podle zemí v roce 2011

Země	Náklady v Kč	Podíl mýta v %
<i>Česká republika</i>	4 158 907,00 Kč	22,60%
<i>Německo</i>	9 341 634,00 Kč	50,77%
<i>Francie</i>	2 885 031,00 Kč	15,68%
<i>Španělsko</i>	662 574,00 Kč	3,60%
<i>Itálie</i>	226 763,00 Kč	1,23%
<i>Rakousko</i>	601 569,00 Kč	3,27%
<i>Benelux</i>	358 496,00 Kč	1,95%
<i>Slovensko</i>	164 406,00 Kč	0,89%
<i>Celkem</i>	18 399 380,00 Kč	100,00%

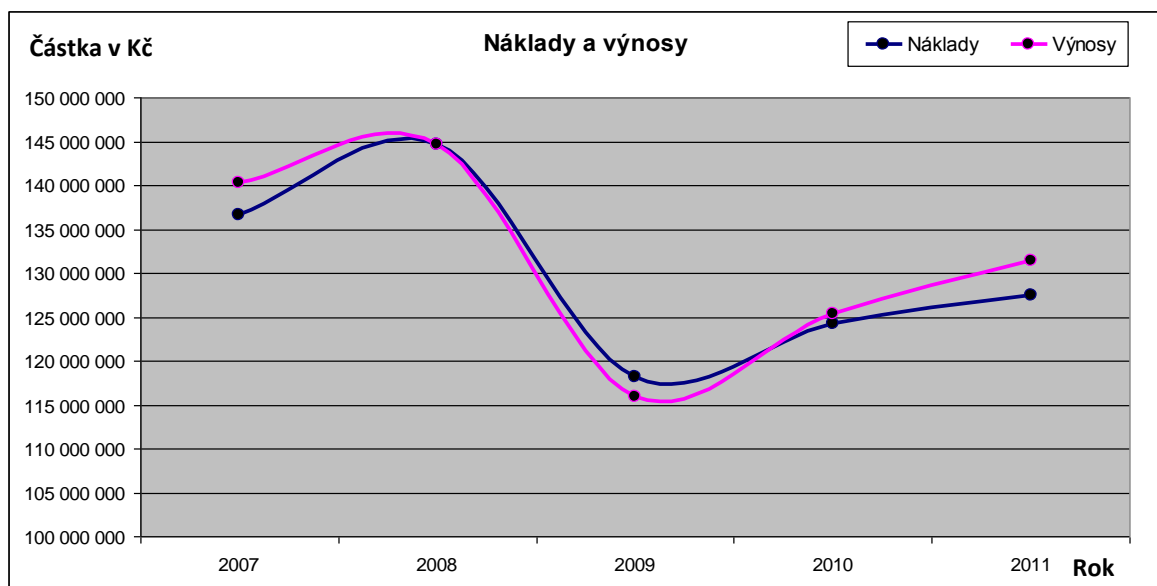
Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2011

V roce 2011 bylo zapláceno za dálniční poplatky celkem 18 399 380 Kč. Nejvíce přeprav bylo opět směřováno do Německa, České republiky a Francie. Dále byly přepravy směřovány do Španělska, Rakouska, Beneluxu, Slovenska a Itálie. Údaje z tabulky č. 21 jsou znázorněny grafem, který je uveden v příloze č. 17.

5. Zhodnocení výsledků

V roce 2011 firma vykonávala svou činnost s nejvyšším počtem nákladních souprav, kdy jich provozovala celkem 36. V roce 2008 firma zaměstnávala 57 osob, což byl nejvyšší počet zaměstnanců za sledované období. Náklady dosáhly nejvyšší hodnoty v roce 2008 ve výši 144 627 055 Kč, kdy byly i nejvyšší výnosy ve výši 144 690 301 Kč. Náklady a výnosy firmy za sledované období jsou znázorněny v grafu č. 7 a hospodářský výsledek v grafu č. 8.

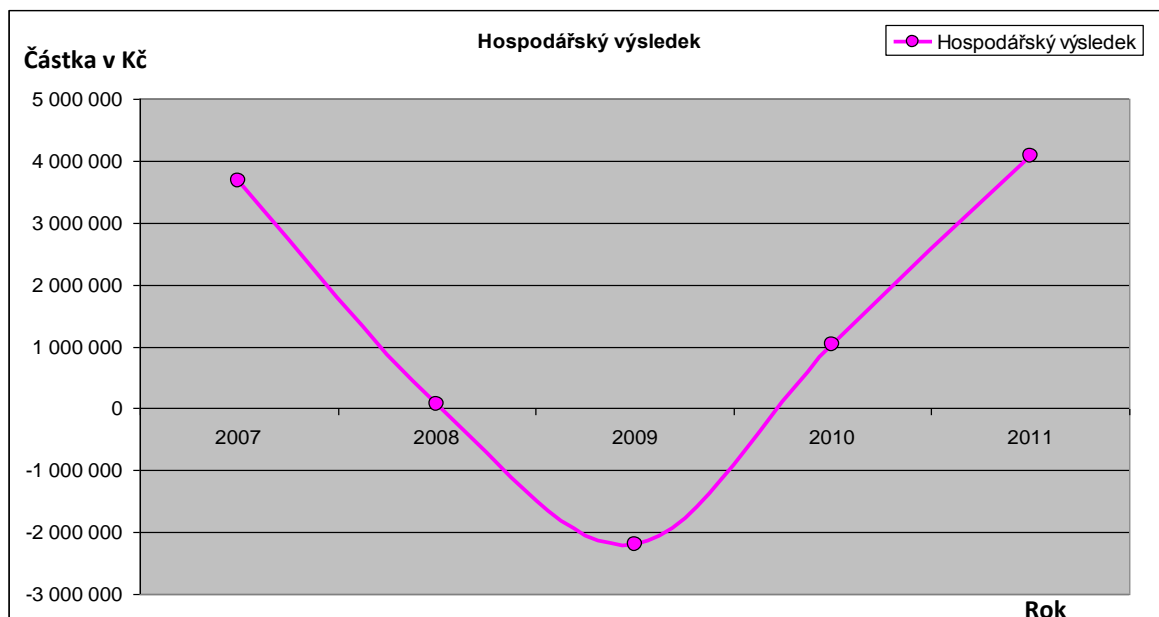
Graf 7: Náklady a výnosy firmy v období 2007 -2011 v Kč



Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2011

Z grafu nákladů a výnosů je patrné, že od začátku sledovaného období náklady stouply a v roce 2008 firma vykazovala své nejvyšší náklady. Během následujícího roku poklesly náklady o 26 455 400 Kč. Výrazný pokles byl způsoben hospodářskou krizí, která poznamenala firmu právě v roce 2009. Snížil se počet zakázek, poklesly ceny přeprav, to způsobilo méně ujetých placených kilometrů a tím zvýšení částky při rozpočítávání fixních nákladů na kilometr. Firma udělala potřebné kroky ke snížení nákladů, přesto zůstala fixní částka nákladů (leasing, nájemné, mzdy) vysoká, což způsobilo to, že se firma dostala do ztráty. Po složité situaci se firma v roce 2010 z krize vzpamatovala a objem zakázek se zvýšil, což vedlo ke snížení jednotkových nákladů a tím i zvýšení rentability.

Graf 8: Hospodářský výsledek firmy v letech 2007-2011 v Kč



Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2011

Z grafu hospodářského výsledku je zřejmé, že v roce 2007 firma vykázala zisk ve výši 3 676 010 Kč. V roce 2008 zapříčinily podobně vysoké náklady a výnosy vykazovaný zisk pouze ve výši 63 246 Kč. Z důvodu hospodářské krize, která se dotkla firmy v roce 2009, byla vykázána ztráta ve výši 2 194 577 Kč. I přesto, že tento rok měla firma nižší náklady než v předchozích letech, tak výnosy byly ještě nižší a proto se firma dostala do ztráty. V roce 2010 se začal hospodářský výsledek lepší a byl vykázán zisk ve výši 1 025 382 Kč. Od té doby až po současnost vykazuje firma zisk, který je stále rostoucí. V roce 2011 byl vykázán ve výši 4 076 259 Kč.

Jednotlivé nákladové položky, které byly analyzovány v jednotlivých letech, jsou uvedeny ve srovnávací tabulce č. 22, kde je znázorněn i přehled počtu zaměstnanců, vozidel a celkově ujetých kilometrů za sledované období.

Tabulka 22: Srovnání nákladových položek firmy v letech 2007 - 2011 v Kč

Rok	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Celkový počet zaměstnanců</i>	53	57	46	47	48
<i>Celkový počet vozidel</i>	34	34	32	34	36
<i>Celkový počet kilometrů</i>	5 518 327	5 689 400	4 799 539	5 349 753	5 586 674

Rok	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Nákup PHM</i>	39 454 551	46 348 444	33 187 108	41 589 308	49 208 281
<i>Mzdy</i>	26 670 159	27 126 217	19 730 512	20 492 701	21 921 272
<i>Leasing vozidel</i>	22 735 733	22 408 903	22 360 239	14 806 026	8 353 800
<i>Oprava, údržba</i>	11 730 635	12 134 734	10 984 121	11 447 063	11 719 747
<i>Pneumatiky</i>	1 328 950	1 829 230	1 200 637	2 071 559	1 993 109
<i>Tunely, trajekty, park.</i>	2 070 016	3 300 467	1 373 293	1 410 886	1 271 519
<i>Pojistné</i>	3 814 598	3 689 030	3 191 123	3 065 050	2 593 145
<i>Odpisy</i>	1 888 324	2 517 592	2 506 698	2 366 431	2 225 209
<i>Daň silniční</i>	792 427	939 520	1 003 869	1 110 503	1 217 584
<i>Dálniční poplatky</i>	12 496 459	12 946 918	16 394 501	17 767 264	18 399 380
<i>Ostatní náklady</i>	13 567 820	11 386 000	6 239 550	8 157 243	8 492 696
<i>Celkem</i>	136 549 672 Kč	144 627 055 Kč	118 171 651 Kč	124 284 034 Kč	127 395 742 Kč

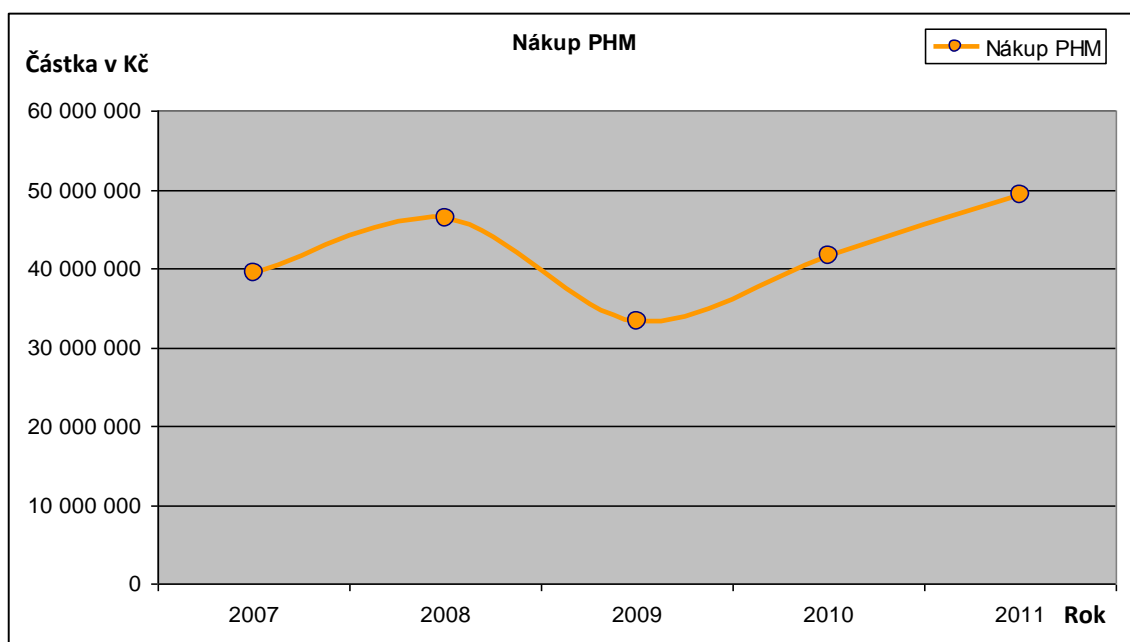
Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2007-2011

Jak už bylo uvedeno, nejvíce nákladným rokem pro firmu byl rok 2008, kdy vykazovala celkové náklady ve výši 144 627 055 Kč a naopak nejméně nákladný rok 2009, způsobený ekonomickou krizí. Mezi nejvyšší nákladové položky firmy patří nákup

pohonných hmot, mzdové náklady a cestovné, leasing vozidel, dálniční poplatky, oprava a údržba vozidel.

Z analýzy nákladů vyplynulo, že nejvyšším nákladem firmy je bezpochyby nákup pohonných hmot. Výše daného nákladu se odvíjí od ceny nafty a spotřeby vozidla v závislosti na počtu ujetých kilometrů. Dále je ovlivňován technickým stavem vozidla, způsobem jízdy, vahou přepravovaného zboží a členitostí trasy přepravy. Nafta je pochopitelně nezbytným palivem pro provoz nákladních silničních motorových vozidel a také tedy pro existenci dopravní společnosti. Její cenu však takováto společnost nedokáže ovlivnit. Náklad na nákup nafty lze snížit pouze výběrem nejlevnějšího a kvalitního dodavatele nafty do vlastní čerpací stanice, kde jsou řidiči povinni v tuzemsku tankovat. Pokud je nutné, aby řidič natankoval mimo areál, je tak povinen učinit na určitých čerpacích stanicích prostřednictvím tankovacích karet Routex. Náklady na nákup nafty v jednotlivých letech lze znázornit pomocí grafu č. 9.

Graf 9: Nákup pohonných hmot v letech 2007 – 2010 v Kč



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Z grafu je patrné, že v roce 2008 a 2011 dosahovaly náklady na nákup nafty nejvyšších hodnot. Vysoký náklad na naftu je způsoben růstem průměrné ceny nafty, vzrůstajícím počtem kilometrů a počtem vozidel. V roce 2008 bylo celkově najeto nejvíce

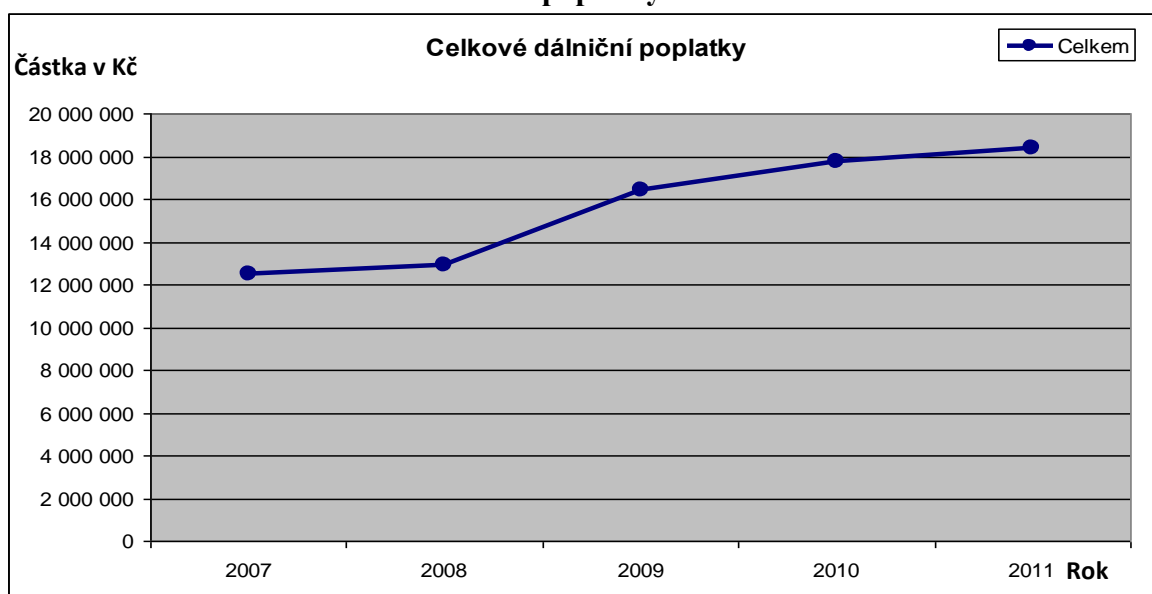
kilometrů za sledované období a průměrná cena nafty v tento rok dosahovala také nejvyšších hodnot a to v částce 25,66 Kč/l bez DPH. Po roce 2008 začaly náklady za naftu výrazně klesat z důvodu ekonomické krize. Bylo méně zakázek a tak se méně jezdilo, proto byla menší spotřeba nafty. Po roce 2009 se začalo opět více jezdit a tak rostl počet najetých kilometrů a tím rostly náklady na nákup pohonných hmot. Jelikož má cena nafty největší vliv na výši nákladu na nákup nafty, je v příloze č. 18 uveden graf vývoje průměrné ceny nafty ve sledovaném období po čtvrtletích.

Mzdové náklady jsou hned po nákupu nafty druhým nejvyšším nákladem firmy. Zahrnují hrubé mzdy, povinné odvody sociálního a zdravotního pojištění odváděné zaměstnavatelem a dále jsou k nim přiřazeny cestovní náhrady neboli cestovné či diety. Cestovné je vypláceno podle sazeb pro zahraniční cesty vydávaných Ministerstvem financí ČR. Zaměstnavatel může ovlivnit výši hrubých mezd, ale výši cestovného již ovlivnit nelze. Nejvyšších hodnot mzdové náklady dosahovaly v roce 2008, kdy firma zaměstnávala nejvíce osob za dobu své existence. Nejméně naopak v roce 2009 z důvodu zmiňované krize vedoucí k ukončení části pracovních poměrů. Mzdové náklady jsou vyjádřeny grafem v příloze č. 19.

Třetím významným nákladem je bezesporu leasing vozidel, bez kterého by si však společnost nedokázala nákladní soupravy z důvodu vysoké pořizovací hodnoty v hotovosti pořizovat. V roce 2007 byla zaznamenána největší částka na leasing vozidel a to ve výši 22 735 733 Kč. V roce 2007, 2008 a 2009 byly náklady na leasing vykazovány v podobně vysokých hodnotách, přesahujících 20 milionů korun. Vysoké náklady na leasing byly způsobeny poměrně vysokým počtem financovaných nákladních tahačů a návěsů. V roce 2010 a 2011 tento náklad rapidně klesl. Pokles byl způsoben doplacením takřka poloviny leasingových smluv. Dalším důvodem snížení nákladů na leasing je skutečnost, že firma je stálým zákazníkem u leasingové společnosti, spadající pod společnost Volvo a tím tak získává každé nákladní auto s lepšími a výhodnějšími podmínkami. Leasing vozidel je vyjádřen grafem v příloze č. 20.

Čtvrtým nejvyšším nákladem firmy jsou platby za dálniční poplatky, kterým společnost hradí užívání zpoplatněných pozemních komunikací. Jsou uvedeny v následujícím grafu č. 10, ve kterém jsou zahrnuty celkové výše dálničních poplatků za jednotlivé roky ve sledovaných letech 2007 až 2011.

Graf 10: Celkové dálniční poplatky v letech 2007-2011 v Kč



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Z grafu je zřejmé, že ve sledovaném období mají dálniční poplatky neustále rostoucí charakter. Od roku 2007 do roku 2008 jsou náklady za dálniční poplatky mírně rostoucí. Po roce 2008 rapidním způsobem rostou a ani v období krize se růst nezastaví. V roce 2009, tedy v období hospodářské krize došlo dokonce k nejvyššímu růstu plateb dálničních poplatků společnosti. Stalo se tak především z důvodu zvýšení cen mýtného v Německu, kde firma najíždí obecně nejvíce kilometrů. Dalším důvodem se pak stalo rozšíření mýtného v České republice. Do roku 2011 dálniční poplatky neustále rostou. Výše dálničních poplatků je ovlivněna počtem ujetých kilometrů, cenami mýtného v tuzemsku a dalších destinacích, přes jejichž území jsou přepravy vykonávány.

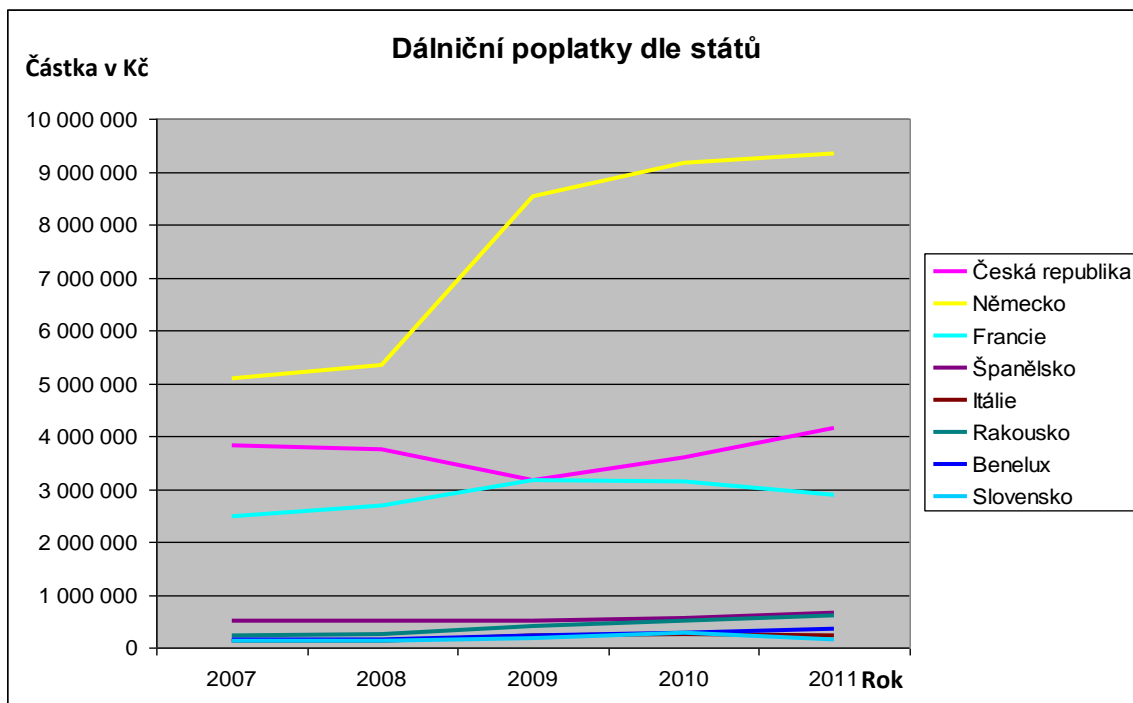
Dálniční poplatky za jednotlivé roky jsou shromážděny v tabulce č. 23 a grafu č. 11 podle jednotlivých států, ve kterých se dálniční poplatky uhradily.

Tabulka 23: Srovnání dálničních poplatků podle zemí ve sledovaném období 2007-2011 v Kč

Země	2007	2008	2009	2010	2011
Česká republika	3 824 831	3 736 128	3 167 872	3 582 604	4 158 907
Německo	5 079 325	5 340 121	8 529 686	9 168 001	9 341 634
Francie	2 476 394	2 692 407	3 170 599	3 130 361	2 885 031
Španělsko	497 580	505 170	510 442	544 854	662 574
Itálie	116 785	133 441	231 302	249 333	226 763
Rakousko	225 469	260 848	392 638	516 029	601 569
Benelux	154 272	149 696	221 843	289 826	358 496
Slovensko	121 803	129 107	170 119	286 256	164 406
Celkem	12 496 459	12 946 918	16 394 501	17 767 264	18 399 380

Zdroj: Účetní výkaz firmy, rok 2011

Graf 11: Dálniční poplatky podle států v letech 2007-2011 v Kč



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Z grafu vyplývá, že firma uhradí nejvíce dálničních poplatků v Německu. Je nutné zde podotknout, že to není způsobeno tím, že by v Německu byly sazby mýtného extrémně vysoké. Důvod je jiný a to ten, že většina přeprav je vedena právě přes území Německa. Dálniční poplatky za Německo mají ve sledovaném období neustále rostoucí charakter, který rapidně vzrostl v roce 2009. Druhou nejvíce nákladnou zemí z hlediska plateb mýtného je Česká Republika, přestože zde firma najíždí méně kilometrů než v Německu, Francii či Španělsku. Důvodem je každoroční zvyšování mýta, které neodpovídá kvalitě dálniční sítě. Raritou v Evropě je zvýšení mýta v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin. Dále se platí mnoho finančních prostředků za dálniční poplatky ve Francii, která je z velké části pro firmu tranzitní zemí do Španělska. Jejich výše byla nejvyšší v roce 2009 a od té doby mírně klesají z důvodů snahy jízdy po neplacených úsecích. Mezi další státy, kde se platí dálniční poplatky, patří Španělsko, Rakousko, Benelux a Slovensko. Všechny tyto státy se pohybují v podobně vysokých výších, ale nejvíce kilometrů se najede na území Španělska, jelikož z míst vykládek do míst nakládek se často přejíždí několik set kilometrů. Zde je však obvykle možnost výběru mezi placenou a neplacenou dálnicí.

Pátou nejvyšší nákladovou položkou, která se vysoce podílí na celkových nákladech firmy, je oprava a údržba. Vztahuje se na nákup náhradních dílů, opravu a údržbu nákladních vozidel a návěsů. Náklady na opravu a údržbu se pohybují ve sledovaném období v podobně vysokých částkách. Nejvyšší však byly v roce 2008, kdy firma najezdila nejvíce ujetých kilometrů. Nejnižší náklady na opravu a údržbu byly v období krize, kdy se méně jezdilo a tak bylo zapotřebí méně oprav vozidel. Ceny za opravy vozidel v externích servisech jsou finančně náročné, a z důvodů snížení těchto nákladů se firma rozhodla v roce 2011 pronajmout halu, kterou přestavěla podle svých představ na dílnu. Zaměstnala mechanika, který v dílně provádí základní servis s údržbou tahačů a návěsů. Přestavba dílny, měsíční nájemné a mzda mechanika je částka poměrně vysoká, ale nedosahuje částek, jako kdyby firma nechávala návěsy a tahače opravovat v externích servisech. Dále je tu i časová úspora a flexibilita, která se rovná nižším nákladům. Náklady na opravu a údržbu vozidel jsou vyjádřeny grafem v příloze č. 21.

Po boku těchto nejvýznamnějších nákladů se dále na celkových nákladech společnosti podílí pojistné, pneumatiky, odpisy, trajekty, tunely a parkovné a daň silniční. Pojistné je ovlivňováno typem pojištění a počtem nákladních vozidel. Je vztaženo na tahače, návěsy a osobní automobily. Do pojistného je zahrnuto zákonné a havarijní

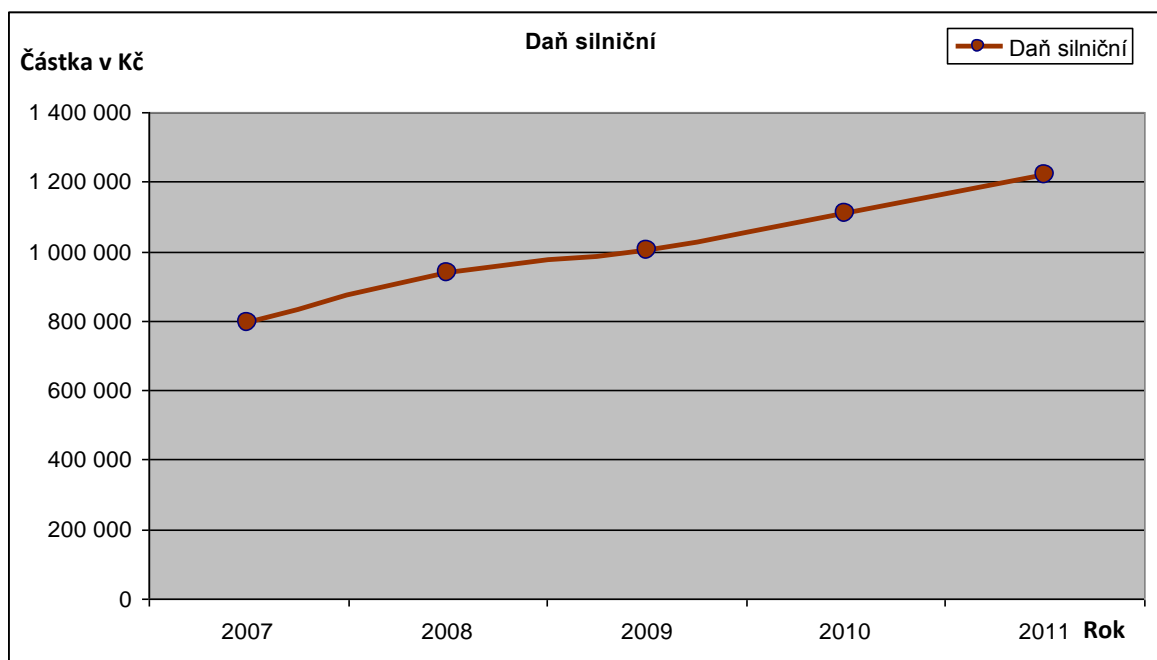
pojištění a dále pojištění nákladu CMR. Nejvíce se vynaložilo finančních prostředků na pojistné v roce 2007 a 2008, naopak nejméně v roce 2011. Příčinou klesajícího trendu je smlouva s pojišťovacím makléřem, který firmě spravuje pojistné smlouvy a každoročně vypisuje výběrové řízení mezi pojišťovny. Pojistné je vyjádřeno grafem v příloze č. 22.

Mezi další nákladové položky patří tunely, trajekty a parkovné, které byly nejvyšší v roce 2007 a nejnižší v roce 2011. Jejich výše je ovlivňována především destinací přepravy a cenami. Pokud jede vozidlo do Velké Británie, využívá podmořský tunel pod Lamanšským průlivem, zvaný Eurotunel. A to z důvodu větší bezpečnosti naloženého návěsu a rychlejšímu způsobu přepravy. Při zpáteční cestě využívají vozidla trajekty, jelikož už mají většinou prázdné návěsy a nespěchají na vykládku. Dále se využívají tunely, vedoucí přes Alpy především v Rakousku a Itálii. Co se týče parkovného, tak musí odpovídat podmínkám stanoveným v manuálu určeném pro přepravu zboží s vysokou hodnotou, ve kterém jsou uvedeny placená a bezpečná parkoviště po celé Evropě. Právě tam jsou řidiči povinni zaparkovat nákladní soupravy, pokud mají povinnou přestávku mezi jízdami nebo čekáním na nakládku či vykládku. Parkoviště jsou hlídána a vybavena sociálním a stravovacím zařízením pro řidiče, aby nebyli nuceni opouštět prostor areálu.

Náklad za pneumatiky se vztahuje k nákupu, výměně a opravě pneumatik. Je ovlivňován počtem vozidel a návěsů, ujetých kilometrů a cenou za pneumatiky, která každoročně roste. Nejvyšší náklady za ně byli v roce 2010 a 2011, naopak nejméně v roce 2009, kdy se jezdilo ze všech sledovaných let nejméně. Firma má smlouvu s firmou Good-Year, která zaručuje nízké ceny pneumatik a servisních úkonů na území celé Evropy.

Z analýzy nákladů vyplynulo zjištění, že nejmenším nákladem charakteristickým pro provozování mezinárodní silniční dopravy je daň silniční. Je však nejmenším nákladem pouze v porovnání s ostatními náklady společnosti. Je důležité zde podotknout, že firma odvádí daň silniční za jednu nákladní soupravu v částce přes 50 000 Kč bez snížení daně. Jestliže se odvede daň za každou provozovanou nákladní soupravu, celková výše dosáhne vysokých hodnot. Z následujícího grafu č. 12 je zřejmé, že každým dalším rokem je odvedeno na dani silniční více finančních prostředků a proto má křivka v grafu rostoucí charakter. V roce 2011 byla odvedena silniční daň v částce přes 1 200 000 Kč.

Graf 12: Daň silniční v letech 2007 – 2011 v Kč



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Z výsledků analýzy nákladů bylo zjištěno, v jakých částkách se podílí jednotlivé nákladové položky na každém ujetém kilometru nákladní soupravou. Přesně řečeno, kolik zaplatí dopravce za jeden ujetý kilometr a z čeho se cena skládá.

Veškeré náklady společnosti včetně dálničních poplatků a daně silniční jsou uvedeny v následující tabulce č. 24 a grafu č. 13, kde je přehledněji vyjádřen podíl jednotlivých nákladových položek na jednom ujetém kilometru.

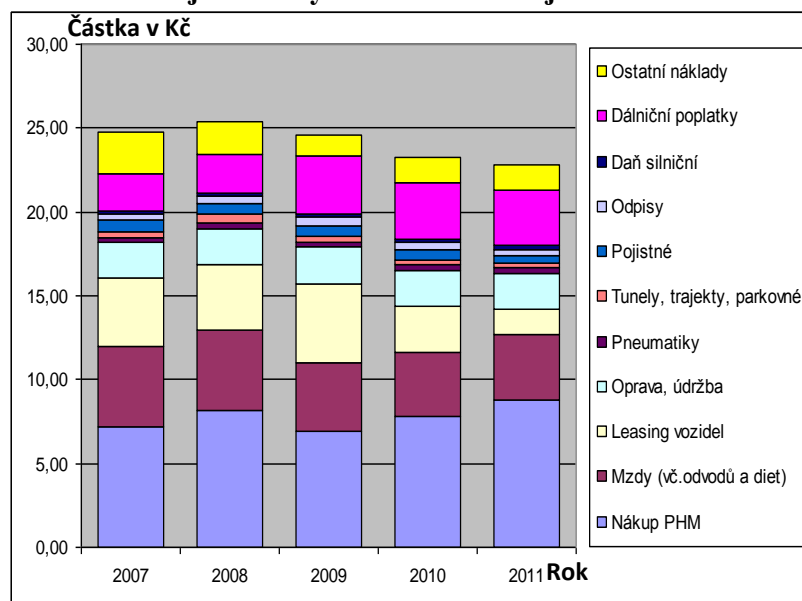
Nejvíce se zaplatilo za ujeté kilometry v roce 2008, kdy se celkově najelo i nejvíce kilometrů ze sledovaného období. Z čehož vyplývá, že nejdražší ujeté kilometry byly právě v tomto roce. Z tabulky je zřejmé, že naopak nejnižší cena za ujeté kilometry byla v roce 2011. I přesto, že v tomto roce dosahovala cena nafty rekordně vysokých hodnot a na mýtném se zaplatilo nejvíce ze všech sledovaných let. Cena kilometru se snížila z důvodu dokončení leasingových smluv a firma tak nemusela platit vysoké splátky. Právě to se ve vysoké míře podílelo na nižší ceně ujetého kilometru. Kdyby se nebral v potaz pokles leasingu, cena kilometru by byla nejvyšší z celého sledované období.

Tabulka 24: Srovnání nákladů na každý ujetý kilometr v letech 2007 – 2011 v Kč

Popis položek	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Nákup PHM</i>	7,15 Kč	8,15 Kč	6,91 Kč	7,77 Kč	8,81 Kč
<i>Mzdy</i>	4,83 Kč	4,77 Kč	4,11 Kč	3,83 Kč	3,92 Kč
<i>Leasing vozidel</i>	4,12 Kč	3,94 Kč	4,66 Kč	2,77 Kč	1,50 Kč
<i>Oprava, údržba</i>	2,13 Kč	2,13 Kč	2,29 Kč	2,14 Kč	2,10 Kč
<i>Pneumatiky</i>	0,24 Kč	0,32 Kč	0,25 Kč	0,39 Kč	0,36 Kč
<i>Tunely, trajekty, parkovné</i>	0,38 Kč	0,58 Kč	0,29 Kč	0,26 Kč	0,23 Kč
<i>Pojistné</i>	0,69 Kč	0,65 Kč	0,66 Kč	0,57 Kč	0,46 Kč
<i>Odpisy</i>	0,34 Kč	0,44 Kč	0,52 Kč	0,44 Kč	0,40 Kč
<i>Daň silniční</i>	0,14 Kč	0,17 Kč	0,21 Kč	0,21 Kč	0,22 Kč
<i>Dálniční poplatky</i>	2,26 Kč	2,28 Kč	3,42 Kč	3,32 Kč	3,29 Kč
<i>Ostatní náklady</i>	2,46 Kč	2,00 Kč	1,30 Kč	1,52 Kč	1,52 Kč
Celkem	24,74 Kč	25,42 Kč	24,62 Kč	23,23 Kč	22,80 Kč

Zdroj : Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Graf 13: Podíl jednotlivých nákladů na ujetém kilometru v Kč



6. Závěr

Silniční daň je regulována zákonem o dani silniční a týká se osobních a nákladních motorových vozidel. Základem sazby daně u osobních automobilů je zdvihový objem v cm³ a u návěsů je to součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav. Sazba daně se snižuje v závislosti na době stáří vozidla. První tři roky od pořízení vozidla je sazba snížena téměř o polovinu a v následujících šesti letech dochází též k jejímu snižování. To je jeden z důvodů, proč se dopravci snaží obnovovat svůj vozový park.

Mezinárodní silniční nákladní doprava podléhá výkonovému zpoplatnění za užívání pozemních komunikací, vztažené na ujetou vzdálenost po zpoplatněné pozemní komunikaci mezi dvěma body. V roce 2007 v České republice začal fungovat systém elektronického mýtného, týkající se motorových vozidel s nejvyšší povolenou hmotností 12 tun a výše. Od roku 2010 však podléhají elektronickému mýtnému vozidla převyšující celkovou hmotnost nad 3,5 tuny. Na všechna zbylá vozidla se vztahuje časové zpoplatnění ve formě dálničních známek. Sazby mýtného za užívání dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy jsou stanoveny podle emisní třídy vozidla, počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy. Vozidla spadající do emisní třídy EuroV a vyšší podléhají nižším sazbám mýtného, což je jeden z hlavních důvodů obnovy vozového parku dopravců. Další rozhodující hledisko pro stanovení sazeb mýtného je doba, kdy vozidlo vykonává přepravu. Nejvyšší mýtné platí dopravci v pátek v době od 15:00 do 21:00 z důvodu snížení dopravního přehustění pozemních komunikací.

Z analýzy nákladů společnosti Breth Trans s.r.o. vyplývá, že nejvíce zatíženým rokem z hlediska dosažených nákladů byl pro společnost rok 2008, kdy bylo celkově najeto nejvíce kilometrů. Organizace měla jednoznačně nejvyšší náklady na nákup nafty, mzdové náklady s cestovními náhradami, leasing vozidel, dálniční poplatky a také opravu a údržbu. Firma byla na svém vrcholu v dosažení obratu, který byl v daném období nejvyšším v průběhu existence společnosti. V roce 2008 provozovala organizace 34 nákladních souprav a zaměstnávala celkem 57 zaměstnanců.

Na druhé straně nejméně nákladným rokem se stal ve sledovaném období rok 2009, kdy došlo k výraznému poklesu nákladů i výnosů oproti předcházejícímu roku. Hlavním důvodem se stala ekonomická krize. První projevy této globální ekonomické krize začaly

být zaznamenávány již v roce 2008, avšak společnost začaly nejvýznamnější dopady zmítat až počátkem roku 2009. Došlo k výraznému poklesu poptávky po přepravě zásilek v souvislosti s omezením spotřeby a tedy i výroby, dále poklesly ceny přeprav. Tyto faktory zapříčinily celkový úbytek ujetých placených kilometrů. Výsledkem dopadů krize byla ztráta, kterou firma vykazovala a tím byla nucena rozpustit veškeré finanční rezervy vytvořené v předešlých letech. Dalším důsledkem krize se stalo propuštění části zaměstnanců, snížení počtu provozovaných vozidel a dále také pozastavení veškerých započatých investic. Přestože hospodářská krize způsobila úpadek mnoha konkurenčních společností, tak firma Breth Trans s.r.o. navzdory nepříznivé situaci svou existenci na trhu udržela.

Po náročném roce 2009 docházelo k jakémusi mírnému oživení situace na trhu, ochromená poptávka začala mít pozvolna stoupající tendenci, a proto byla společnost nucena opět rozšířit vozový park a tedy i počet řidičů. Celkový počet ujetých kilometrů se zvýšil a to způsobilo sice růst nákladů, avšak i výnosů. Od roku 2010 až dosud společnost vykazuje hospodářský výsledek s rostoucím ziskem.

Mezi nejvýznamnější náklady firmy patří jednoznačně nákup pohonných hmot, mzdové náklady, leasing, dálniční poplatky, oprava a údržba vozidel. Z analýzy nákladů je zřejmé, že zpoplatnění pozemních komunikací za jejich užívání platí za čtvrtý nejvyšší náklad firmy. Výše dálničních poplatků je ovlivněna počtem ujetých kilometrů, cenami mýtného v tuzemsku i dalších destinacích, přes jejichž území jsou přepravy vykonávány. Ve sledovaném období mají dálniční poplatky neustále rostoucí charakter. V roce 2009, tedy v období hospodářské krize došlo dokonce k nejvyššímu růstu plateb dálničních poplatků společnosti. Stalo se tak především z důvodu zvýšení cen mýtného v Německu, kde vozidla firmy najedou obecně nejvíce kilometrů. Dalším důvodem bylo rozšíření mýtného v České republice. Jednotlivé státy se od sebe liší způsobem zpoplatnění a samozřejmě i výší sazeb. Dlouhodobým trendem je neustálé zvyšování těchto sazeb napříč všemi státy Evropské unie. Nejvíce firma zaplatí za dálniční poplatky v Německu a to z důvodu toho, že je tranzitní zemí, přes kterou je většina přeprav realizována. Velmi vysoké jsou také poplatky za mýtné na území České republiky. Vysoké mýtné se hradí v České republice i přesto, že se zde najede mnohem méně kilometrů než v ostatních zemích. Důvodem je každoroční zvyšování mýtného, které absolutně neodpovídá kvalitě dálniční sítě. Domnívám se, že navyšování sazeb mýtného v České republice bude mít

v budoucí době neustále rostoucí charakter. Velké množství finančních prostředků se vynaloží také na území Francie, která je z velké části také tranzitní zemí jako Německo.

Naopak z analýzy nákladů vyplynulo zjištění, že nejmenším nákladem charakteristickým pro provozování mezinárodní silniční dopravy je daň silniční. Je to však pouze v porovnání s ostatními náklady, které dosahují vysokých hodnot.

Přestože se firma snaží své náklady snižovat, tak není v jejích silách některé z nich ovlivnit. Mezi neovlivnitelné náklady patří rozhodně dálniční poplatky, daň silniční, ale také cena pohonných hmot, výše cestovních náhrad a další náklady regulované státem.

Téma daně a poplatky v silniční dopravě zaměřené na konkrétní podnik jsem si vybrala především z důvodu, že oblast mezinárodní silniční nákladní dopravy je mi blízká. Chtěla jsem se o ní dozvědět více a zjistit, jaká je situace českých dopravců a zda je podnikání v silniční dopravě v dnešní době pro ně příznivé nebo naopak. Zaznamenala jsem, že dochází k neustálému zdražování pohonných hmot, dálničních poplatků a také ke snahám o prosazování jiných způsobů přepravy zboží nežli kamionovou dopravou. To byly hlavní důvody k finálnímu rozhodnutí o výběru tohoto tématu ke zpracování v rámci mé diplomové práce.

Po náročném zpracování daného tématu mohu usoudit, že provozování mezinárodní silniční dopravy je nelehkou činností zejména z hlediska finanční náročnosti. Tím mám na mysli pochopitelně vysoké náklady, které ve většině případů nemohou sami dopravci ovlivnit. Situaci dopravců zhoršuje neustálé zvyšování dálničních poplatků, které absolutně neodpovídají kvalitě a hustotě dálniční sítě. Nákladní vozidla najedou na území České republiky ve srovnání s jinými evropskými státy mnohem méně kilometrů, přičemž za ně zaplatí nejvíce. Kromě zdražování mýtného je dalším stěžejním nákladem neustálé zdražování nafty, které dle statistických údajů dosahuje v současné době rekordních hodnot. Po vypracování této diplomové práce si dovoluji říci, že mám širší přehled o zkoumaných poplatcích, silniční dani a o všech významných nákladech spojených s provozováním mezinárodní silniční dopravy. Podnikání v tomto oboru je tedy velice finančně náročné, především co se týče nezbytných vstupů. Je nutné pro správné chápání souvislostí také podotknout, že splatnost faktur všech nákladových položek je 14 až 30 dní, ačkoliv faktury za uskutečněné přepravy mají splatnost 60 a více dní od ukončení přepravy. Z důvodu této časové prodlevy mezi odchozími a příchozími platbami je zřejmý

významný objem vložených prostředků, z čehož vyplývá i zvýšená míra rizik. Mohu tedy konstatovat, že provozování mezinárodní silniční dopravy patří mezi jeden z nejnákladnějších a také nejrizikovějších oborů podnikání s výraznou mírou závislosti na politice státu.

Po nabytí znalostí a poznatků o provozování mezinárodní silniční dopravy a konkrétní společnosti, doporučuji firmě v první řadě obnovit vozový park, konkrétně nákladní vozidla neboli tahače. Obnova by spočívala ve výměně nákladních vozidel, splňující normu emisní třídy EURO III za nová vozidla emisní třídy EURO V. Firma by si tak zajistila nižší sazby mýtného v České republice a v ostatních zemích Evropské unie. Sazby mýtného pro vozidla emisní třídy EURO V jsou téměř o 30 % nižší. Další výhodou obnovy vozového parku by byla nižší sazba silniční daně. První tři roky od první registrace vozidla by měla firma nárok na sníženou sazbu daně téměř o 50 %. Obnova vozového parku by také pomohla snížit provozní náklady na provoz vozidel. Jednalo by se zejména o nižší spotřebu pohonných hmot a nákladů na servis vozidel. Na nižší spotřebu pohonných hmot navazuje druhé doporučení pro firmu. Doporučuji povinně a pravidelně provádět školení řidičů, zaměřené na techniku jízdy. To by přispělo ke snížení spotřeby nafty a menšímu opotřebením pneumatik, brzdové soustavy a dalších součástí vozidel. Poslední doporučení je směřováno k dispečinku firmy, aby se neustále snažil o optimálnější logistické plánování přeprav, které by tak zajistilo méně ujetých neplacených kilometrů a tím tak snížení nákladů na dané přepravy. Jelikož se firma snažila v minulosti snížit náklady například tím, že pořídila vlastní čerpací stanici pohonných hmot, servisní halu a dále je ve vysoké míře závislá na politice státu, tak nemohu poskytnout jiná doporučení, která by zajistila firmě snížení nákladů.

7. Seznam použitých zdrojů

Tištěné zdroje

KOČÍ, Roman, KUČEROVÁ, Helena. *Silniční právo*. 1.vyd. Praha: Leges, 2009. ISBN 978-80-87212-10-3.

KROFTA, Jiří. *Přepravní právo v mezinárodní kamionové dopravě*. Praha: Leges, 2009. ISBN 978-80-87212-17-2.

MACHKOVÁ, Hana, SATO, Alexej, ZAMYKALOVÁ, Miroslava a kol. *Mezinárodní obchod a marketing (praktická výkladová encyklopedie)*. 1 vyd. Praha: Grada Publishing, 2002. ISBN 80-247-0364-5.

MARKOVÁ, Hana. *Daňové zákony 2011: Úplná znění platná k 1. 1. 2011*. 19.vyd. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978- 80-247-3800-0.

MILETÍN, Jiří a kol. *Autodoprava: Ucelený soubor informací pro všechny provozovatele vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy*. Praha: Verlag Dashöfer, 2007. ISBN 80-86229-23-8.

NĚMEC, Ladislav, MILETÍN, Jiří a kol. *Autodoprava v praxi: vnitrostátní a mezinárodní silniční doprava přehledně, aktuálně*. Praha: Verlag Dashöfer, 2009. ISBN 80-86897-10-9.

NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava*. 1.vyd. Praha: ASPI Publishing, 2000. ISBN 80-85963-53-1.

NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. 2 vyd. Praha: ASPI Publishing, 2003. ISBN 80 -86395-53-7.

PERNICA, Petr, NOVÁK, Radek, SVOBODA, Vladimír a kol. *Doprava a zasílatelství*. 1.vyd. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-86395-13-8.

Úplné znění zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Ostrava: Sagit, 2011. ISBN 978-80-7208-846-1.

Úplné znění zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Ostrava: Sagit, 2011. ISBN 978-80-7208-873-7.

Úplné znění zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Ostrava: Sagit, 2011. ISBN 978-80-7208-873-7.

Internetové zdroje

AETR. *Narizení evropského parlamentu a rady č. 561/2006 ze dne 15. března 2006* [on-line].[cit. 15-12- 2011]. Dostupný z WWW:

<http://soubory.proridice.eu/aetr_narizeni561_2006/Evropska_dohoda_AETR.pdf>.

BUSINESSINFO. *Daň silniční* [on-line].[cit. 13-12- 2011]. Dostupné z WWW:

<<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/dan-silnicni/dan-silnicni/1001648/43034/#ds06>>.

BUSINESSINFO. *Sazby mýtného v roce 2012* [on-line].[cit. 30-01-2012.] Dostupné z

WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/doprava/mdcr-sazby-mytneho-v-roce-2012/1000470/62871/>>.

CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Karnet TIR* [on-line].[cit. 19-11-2011]. Dostupné

z WWW: <<http://www.celnisprava.cz/cz/clo/celni-rizeni/tranzit/Stranky/karnet-tir.aspx>>.

ČESKO. MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě* [on-line].[cit. 20-12-2011]. Dostupné z WWW:

<<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1975-11>>.

ČESKO. *Zákon č. 16/1993Sb. ze dne 1. ledna 1993 o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů* [on-line].[cit. 20-11-2011]. Dostupné z WWW:

<<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/silnicnidan/zakon.aspx>>.

ČESKO. *Zákon č. 111/1994 Sb. ze dne 1. srpna 1994 o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů* [on-line]. [cit. 20-11-2011]. Dostupné z WWW:

<<http://www.esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=1994s111>>.

ČESKO. *Zákon č. 13/1997 Sb. ze dne 1. dubna 1997 o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů* [on-line].[cit.20-11-2011]. Dostupné z WWW:

<<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>>.

ČESMAD BOHEMIA. *Dálniční poplatky na Slovensku* [on-line].[cit. 12-11-2011].

Dostupné z WWW: <<http://www.prodopravce.cz/zprava-i6879.php>>.

ČESMAD BOHEMIA. *Poplatky v Polsku* [on-line].[cit. 12-11-2011]. Dostupné z WWW:

<<http://www.prodopravce.cz/zprava-i4530.php>>.

ČESMAD BOHEMIA. *Elektronické mýto* [on-line].[cit. 04-01-2012]. Dostupné z WWW:

<<http://www.prodopravce.cz/informace-39.php>>.

ČESMAD BOHEMIA. *Poplatky v České republice* [on-line].[05-01-2012]. Dostupné z

WWW: <<http://www.prodopravce.cz/zprava-i5162.php>>.

ČESMAD BOHEMIA. *Informace o sdružení* [on-line].[cit. 06-02-2012]. Dostupné z

WWW: <<http://www.dopravci.cz/>>.

DÁLNIČNÍ ZNÁMKA. *Dálniční známka Česká republika* [on-line].[cit. 13-11-2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnicni-znamky.com/dalnicni-znamka-ceska-republika.html>>.

MÝTNÉ EU. *Dálniční poplatky v Rakousku* [on-line].[cit. 14-11-2011]. Dostupné z WWW: <http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_au.html>.

MÝTNÉ EU. *Dálniční poplatky v Polsku* [on-line].[cit.14-11-2011]. Dostupné z WWW: <http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_pl.html>.

MÝTNÉ EU. *Dálniční poplatky v Nizozemí, Belgii, v Lucembursku* [on-line].[cit.14-11-2011]. Dostupné z WWW: http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_be.html.

MÝTNÉ EU. *Dálniční poplatky ve Francii*. [on-line].[cit.14-11-2011]. Dostupné z WWW: <http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_fr.html>.

MÝTNÉ EU. *Dálniční poplatky v Itálii* [on-line].[cit.14-11-2011]. Dostupné z WWW: <http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_it.html>.

MÝTO CZ. *Elektronický mýtný systém v České republice* [on-line].[cit. 20-1-2012]. Dostupné z WWW: <http://www.myto.cz/fileadmin/MYTO_CZ/downloads/MYTOCZ_301_e-toll_guide_2012_CS.pdf>.

TOLL COLLECT. *Mýto pro nákladní automobily v Německu* [on-line].[cit. 15-11- 2011]. Dostupné z WWW: <<http://www.toll-collect.de/microsites/cestina.html>>.

Zdroje z firmy Breth trans s.r.o

Ústní sdělení: Breth, Viktor: Ústní sdělení. Firma Breth Trans s.r.o. v Praze 14. 11. 2011-15. 03. 2012

Firma Breth Trans s.r.o., Praha - Stodůlky. Účetní závěrka 2007-2011. 2012.

Firma Breth Trans s.r.o., Praha - Stodůlky. Podnikový informační systém ABRA 2007-2011. 2012

8. Přílohy

Příloha č. 1- Síť zpoplatněných komunikací v České republice

Příloha č. 2 - Obrázek dálniční známky pro kalendářní rok 2012

Příloha č. 3 - Dopravní značka „Mýtné“

Příloha č. 4 - Ukázka mýtné brány v České republice

Příloha č. 5 - Obrázek palubního zařízení Premid

Příloha č. 6 - Systém fungování mýtných bran

Příloha č. 7 - Sazby mýtného v České republice pro rok 2012 v Kč/km

Příloha č. 8 - Sazby mýtného v Německu k 31. 12. 2011 v EUR/km

Příloha č. 9 - Sazby mýtného v Rakousku pro rok 2012 v EUR/km

Příloha č. 10- Sazby mýta na Slovensku k 31. 12. 2011 v EUR/km

Příloha č. 11- Sazby mýtného v Polsku v PLN/km

Příloha č. 12 - Eurovignety k 31.12.2011 v EUR

Příloha č. 13 – Ukázka vozového parku firmy Breth Trans s.r.o.

Příloha č. 14 - Dálniční poplatky podle zemí za rok 2008 v %

Příloha č. 15- Dálniční poplatky podle zemí za rok 2009 v %

Příloha č. 16 - Dálniční poplatky podle zemí za rok 2010 v %

Příloha č. 17 - Dálniční poplatky podle zemí za rok 2011 v %

Příloha č. 18 - Vývoj cen nafty v letech 2007-2011 v Kč

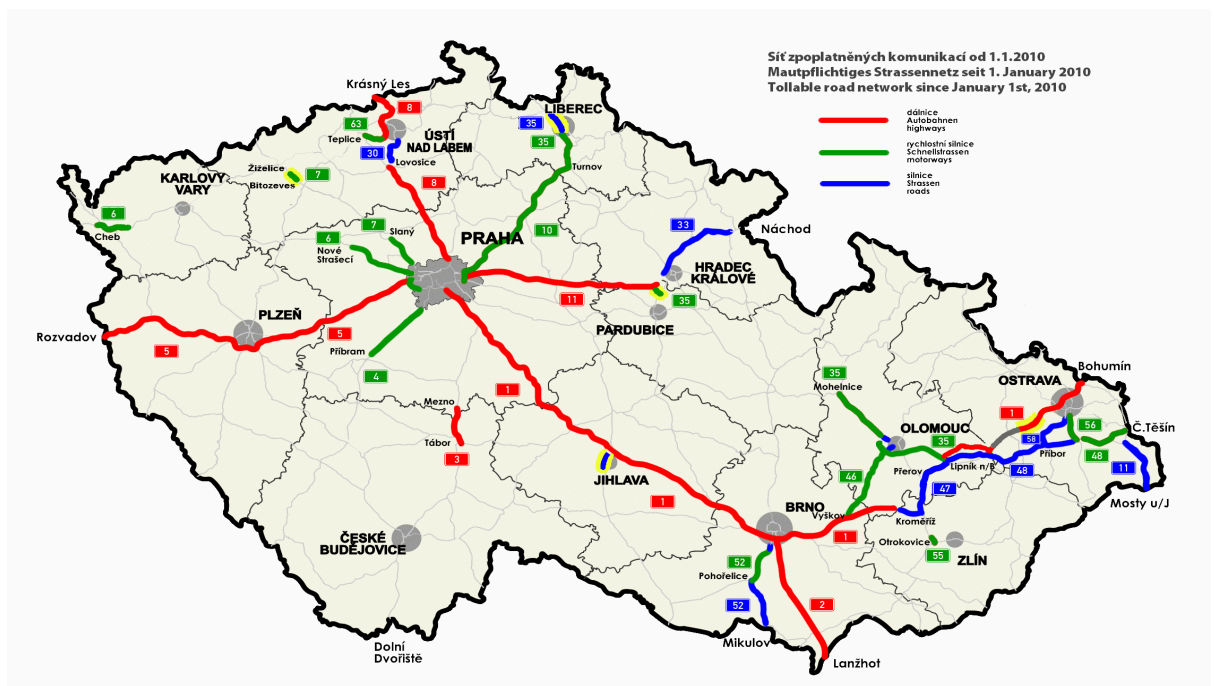
Příloha č. 19 - Mzdové náklady včetně odvodů a cestovních náhrad v letech 2007-2011 v Kč

Příloha č. 20 - Leasing vozidel v letech 2007- 2011 v Kč

Příloha č. 21 - Oprava a údržba vozidel v letech 2007-2011 v Kč

Příloha č. 22 - Pojistné v letech 2007-2011 v Kč

Příloha č. 1- Síť zpoplatněných komunikací v České republice



Zdroj: <http://www.mytocz.cz/index.php?id=2231&L=3>

Příloha č. 2 - Obrázek dálniční známky pro kalendářní rok 2012



Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz/pro-ridice/dalnicni-znamky>

Příloha č. 3 - Dopravní značka „Mýtné“



Zdroj: <http://www.dopravniznaceni.com/nove-dopravni-znacky.htm>

Příloha č. 4 - Ukázka mýtné brány v České republice



Zdroj: http://byznys.lidovky.cz/barta-zvazuje-zdrazeni-mytneho-i-dalnicnich-znamek-ve-prospech-drah-11v/-ln-doprava.asp?c=A100817_123759_ln-doprava_nev

Příloha č. 5 - Obrázek palubního zařízení Premid



Zdroj: <http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/fotogalerie/foto/65637/?cid=516295>

Příloha č. 6 - Systém fungování mýtných bran



Zdroj: <http://www.dopravniinfo.cz/elektronicke-myto>

Příloha č. 7 - Sazby mýtného v České republice pro rok 2012 v Kč/km

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice pro časové období v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin pro rok 2012 v Kč/km

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 – II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88

Zdroj: Česmad Bohemia, rok 2012

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice pro ostatní časová období v týdnu pro rok 2012 v Kč/km

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 – II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12

Zdroj: Česmad Bohemia, rok 2012

Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro časová období v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin včetně pro rok 2012 v Kč/km

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 – II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
2	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,8

Zdroj: Česmad Bohemia, rok 2012

Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro ostatní časová období v týdnu pro rok 2012 v Kč/km

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 – II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96

Zdroj: Česmad Bohemia, rok 2012

Příloha č. 8 - Sazby mýtného v Německu k 31. 12. 2011 v EUR/km

	do 3 náprav	4 nápravy a více
Euro I	0,274 EUR/km	0,288 EUR/ km
Euro II	0,274 EUR/ km	0,288 EUR/ km
Euro III	0,190 EUR/ km	0,204 EUR/ km
Euro II s filtrem		
Euro IV	0,169 EUR/ km	0,183 EUR/ km
Euro III s filtrem		
Euro V	0,141 EUR/ km	0,155 EUR/ km
EEV	0,141 EUR/ km	0,155 EUR/ km

Zdroj: <http://www.toll-collect.de/en/home.html>

Příloha č. 9 - Sazby mýtného v Rakousku pro rok 2012 v EUR/km

Kategorie 2 (2 nápravy)			
A	B	C	D
0,145 EUR/ km	0,150 EUR/ km	0,165 EUR/km	0,187 EUR/km
Kategorie 3 (3 nápravy)			
A	B	C	D
0,2030 EUR/ km	0,2100 EUR/ km	0,2310 EUR/km	0,2618 EUR/km
Kategorie 4 (4 nápravy a více)			
A	B	C	D
0,3045 EUR/ km	0,3150 EUR/ km	0,3465 EUR/km	0,3927 EUR/km

Zdroj: <http://www.prodopravce.cz/zprava-i605.php>

Příloha č. 10- Sazby mýta na Slovensku k 31. 12. 2011 v EUR/km

Pro dálnice a silnice pro motorová vozidla

	Kategorie vozidla	Emisní třída			
		EURO 0-II	EURO III	EURO IV,V,EEV	
Nákladní Vozidla	3,5t – do 12t	0,093 EUR	0,086 EUR	0,083 EUR	
	12t a více	2 nápravy	0,193 EUR	0,183 EUR	0,179 EUR
		3 nápravy	0,202 EUR	0,193 EUR	0,189 EUR
		4 nápravy	0,209 EUR	0,199 EUR	0,196 EUR
		5 náprav	0,206 EUR	0,193 EUR	0,189 EUR

Zdroj: <http://www.prodopravce.cz/zprava-i6879.php>

Pro vymezené úseky silnic I. třídy

	Kategorie vozidla	Emisní třída			
		EURO 0-II	EURO III	EURO IV,V,EEV	
Nákladní Vozidla	3,5t – do 12t	0,070 EUR	0,063 EUR	0,063 EUR	
	12t a více	2 nápravy	0,146 EUR	0,136 EUR	0,136 EUR
		3 nápravy	0,153 EUR	0,146 EUR	0,143 EUR
		4 nápravy	0,156 EUR	0,149 EUR	0,146 EUR
		5 náprav	0,153 EUR	0,146 EUR	0,143 EUR

Zdroj: <http://www.prodopravce.cz/zprava-i6879.php>

Příloha č. 11- Sazby mýtného v Polsku v PLN/km

Sazby mýtného pro státní silnice A a S nebo jejich úseky Polsko

Kategorie vozidel	Tarify mýtného (zł)			
	EURO kategorie vozidla			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností nad 3,5t a méně než 12t	0,40	0,35	0,28	0,20
Motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností 12t a vyšší	0,53	0,46	0,37	0,27
Autobusy a autokary bez ohledu na maximální přípustnou hmotnost	0,40	0,35	0,28	0,20

Zdroj: <http://www.prodopravce.cz/zprava-i4530.php>

Sazby mýtného na úsecích státních silnic třídy GP a G

Kategorie vozidel	Tarify mýtného (zł)			
	EURO kategorie vozidla			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Motorová vozidla s celkovou hmotností nad 3,5t a méně než 12t	0,32	0,28	0,22	0,16
Motorová vozidla s celkovou hmotností 12t a vyšší	0,42	0,37	0,29	0,21
Autobusy a autokary bez ohledu na celkovou maximální hmotnost	0,32	0,28	0,22	0,16

Zdroj: <http://www.prodopravce.cz/zprava-i4530.php>

Příloha č. 12 - Eurovignety k 31.12.2011 v EUR

Roční tarif		
Emisní kategorie	1 - 3 nápravy	4 nebo více náprav
Euro 0	960,00 EUR	1.550,00 EUR
Euro 1	850,00 EUR	1.400,00 EUR
Euro 2	750,00 EUR	1.250,00 EUR
Euro 3	750,00 EUR	1.250,00 EUR
Euro 4	750,00 EUR	1.250,00 EUR
Euro 5	750,00 EUR	1.250,00 EUR
Euro 6	750,00 EUR	1.250,00 EUR
Měsíční tarif		
Emisní kategorie	1 - 3 nápravy	4 nebo více náprav
Euro 0	96,00 EUR	155,00 EUR
Euro 1	85,00 EUR	140,00 EUR
Euro 2	75,00 EUR	125,00 EUR
Euro 3	75,00 EUR	125,00 EUR
Euro 4	75,00 EUR	125,00 EUR
Euro 5	75,00 EUR	125,00 EUR
Euro 6	75,00 EUR	125,00 EUR

Týdenní tarif		
Emisní kategorie	1 - 3 nápravy	4 nebo více náprav
Euro 0	26,00 EUR	41,00 EUR
Euro 1	23,00 EUR	37,00 EUR
Euro 2	20,00 EUR	33,00 EUR
Euro 3	20,00 EUR	33,00 EUR
Euro 4	20,00 EUR	33,00 EUR
Euro 5	20,00 EUR	33,00 EUR
Euro 6	20,00 EUR	33,00 EUR
Denní tarif		
Emisní kategorie	1 - 3 nápravy	4 nebo více náprav
Euro 0	8,00 EUR	8,00 EUR
Euro 1	8,00 EUR	8,00 EUR
Euro 2	8,00 EUR	8,00 EUR
Euro 3	8,00 EUR	8,00 EUR
Euro 4	8,00 EUR	8,00 EUR
Euro 5	8,00 EUR	8,00 EUR
Euro 6	8,00 EUR	8,00 EUR

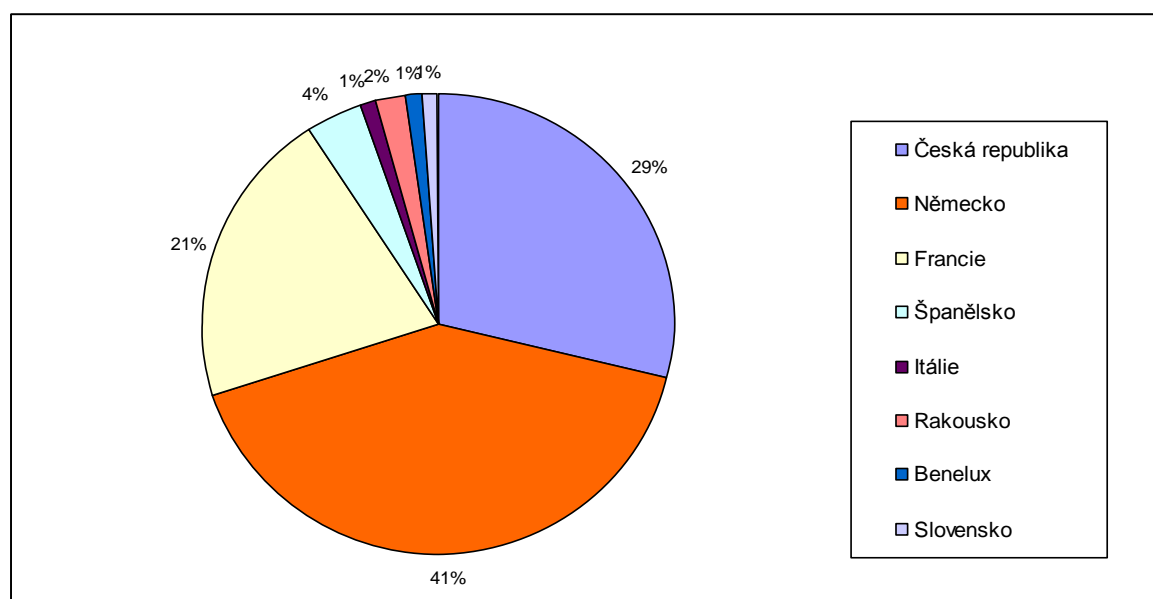
Zdroj: <http://www.prodopravce.cz/zprava-i425.php>

Příloha č. 13 – Ukázka vozového parku firmy Breth Trans s.r.o.



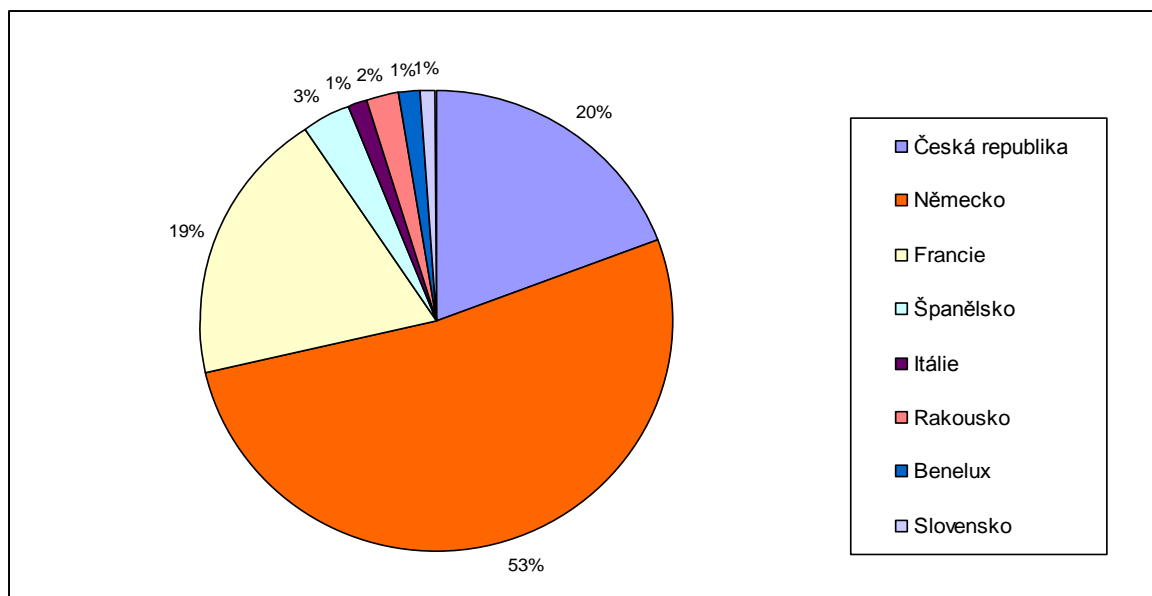
Zdroj: Firma Breth Trans s.r.o.

Příloha č. 14 - Dálniční poplatky podle zemí za rok 2008 v %



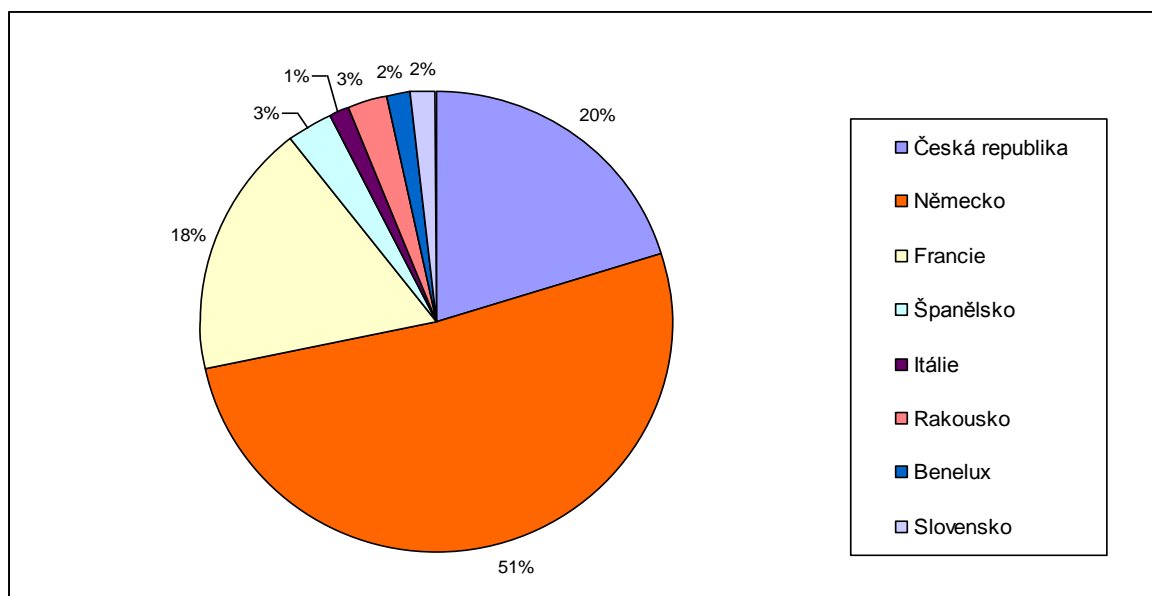
Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Příloha č. 15- Dálniční poplatky podle zemí za rok 2009 v %



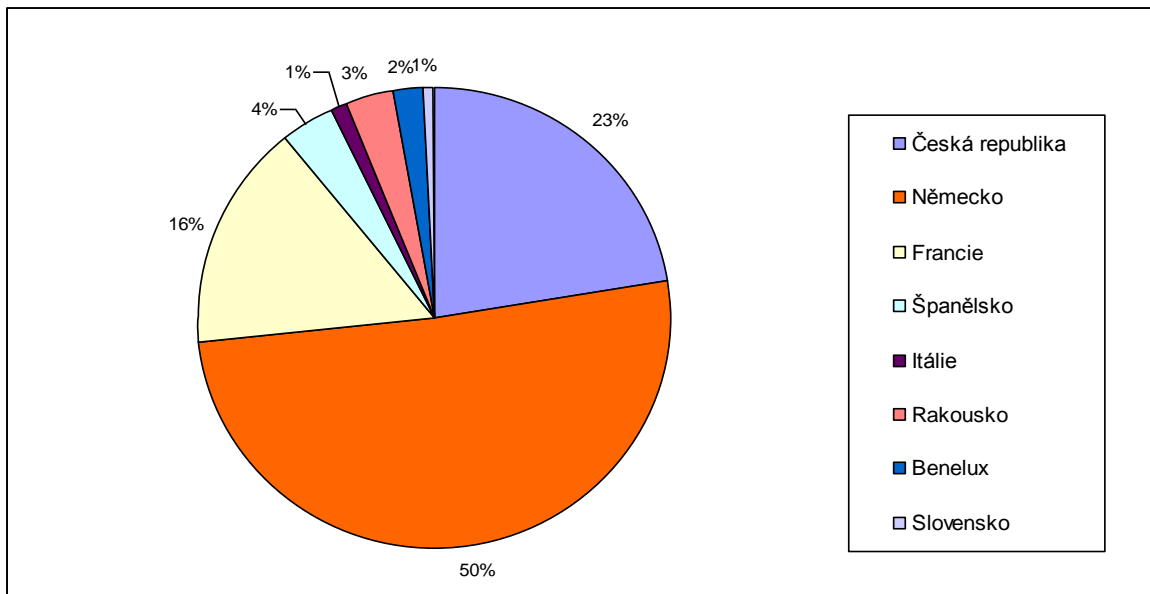
Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Příloha č. 16 - Dálniční poplatky dle zemí za rok 2010 v %



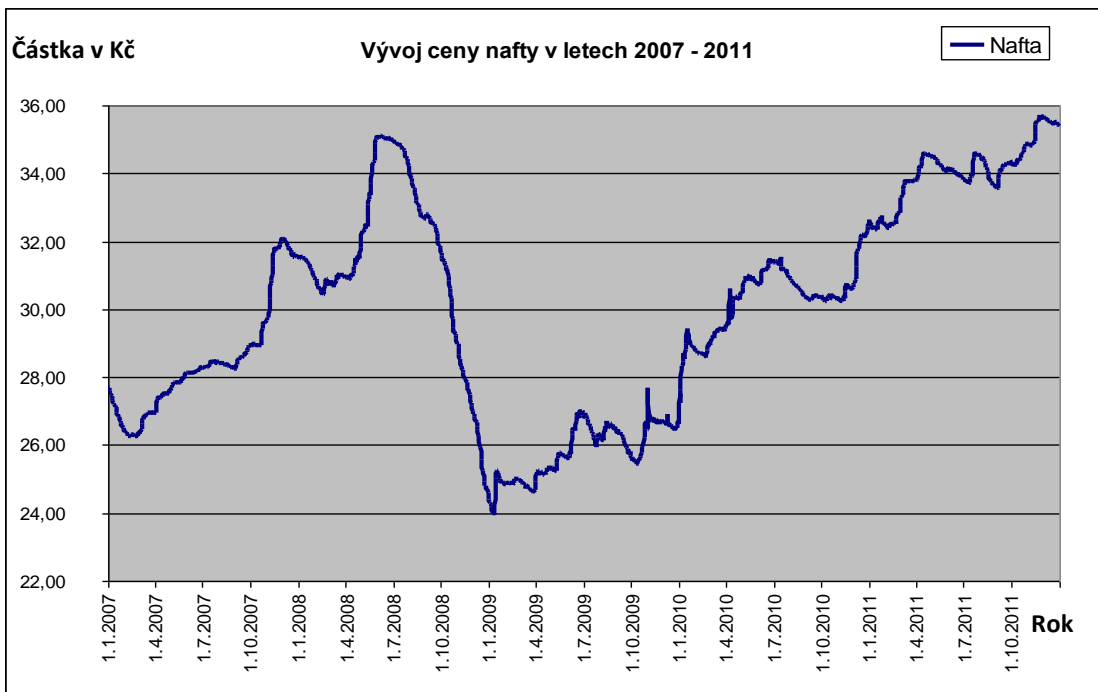
Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Příloha č. 17 - Dálniční poplatky dle zemí za rok 2011 v %



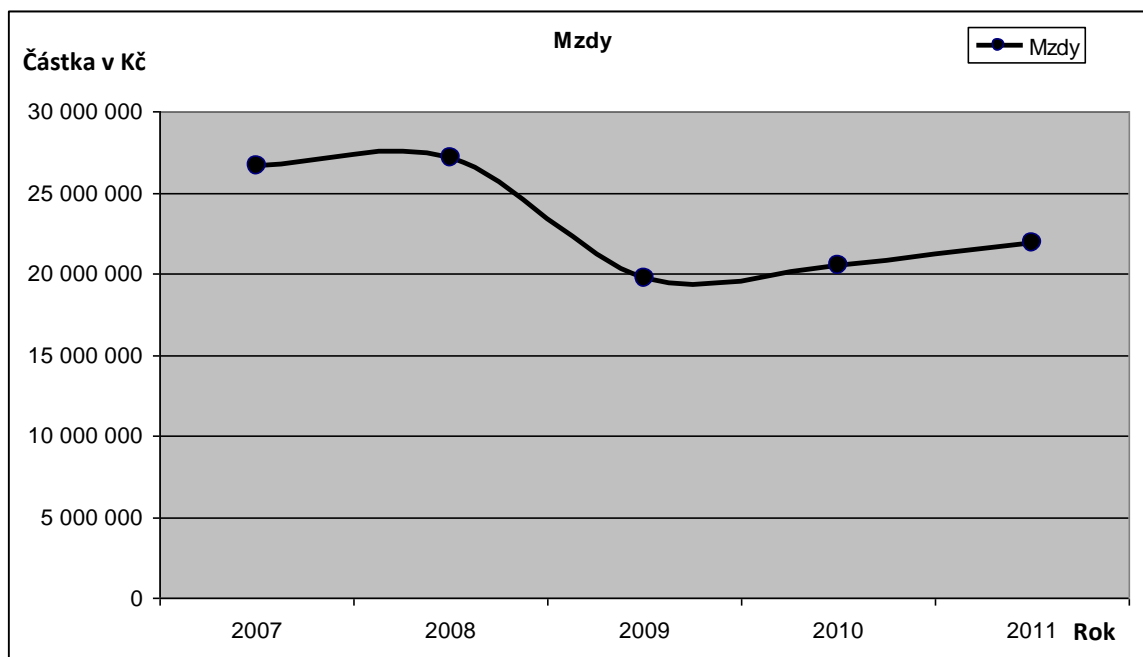
Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Příloha č. 18 - Vývoj cen nafty v letech 2007-2011 v Kč



Zdroj: <http://www.ccs.cz/pages/phm2.php>

Příloha č. 19 - Mzdové náklady včetně odvodů a cestovních náhrad v letech 2007-2011 v Kč



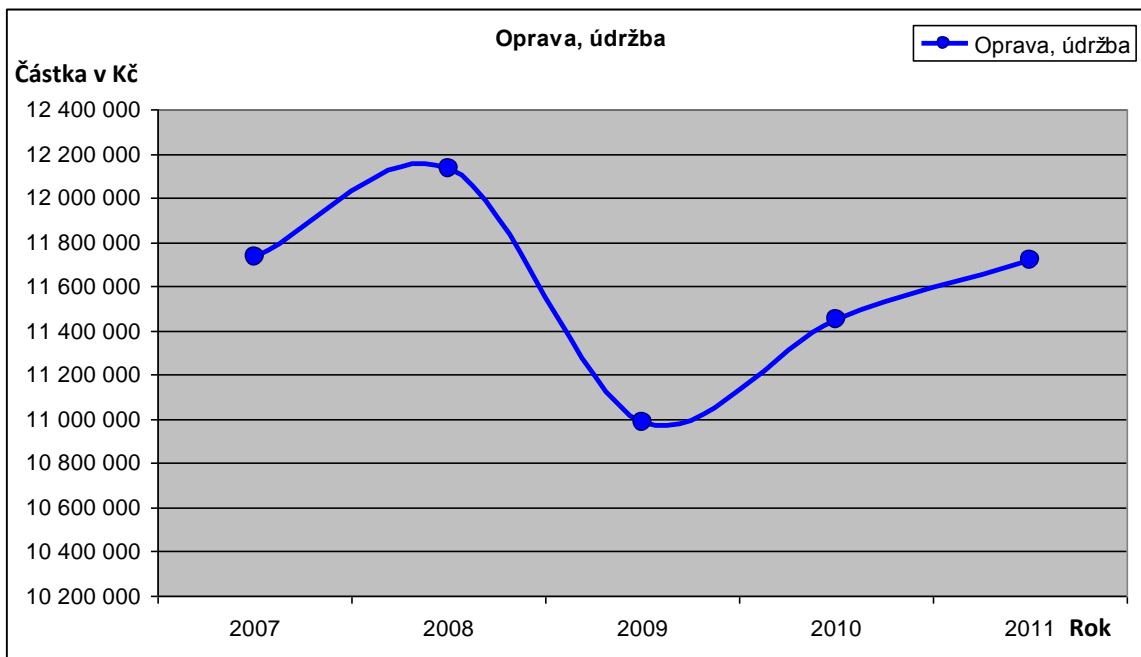
Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Příloha č. 20 - Leasing vozidel v letech 2007- 2011 v Kč



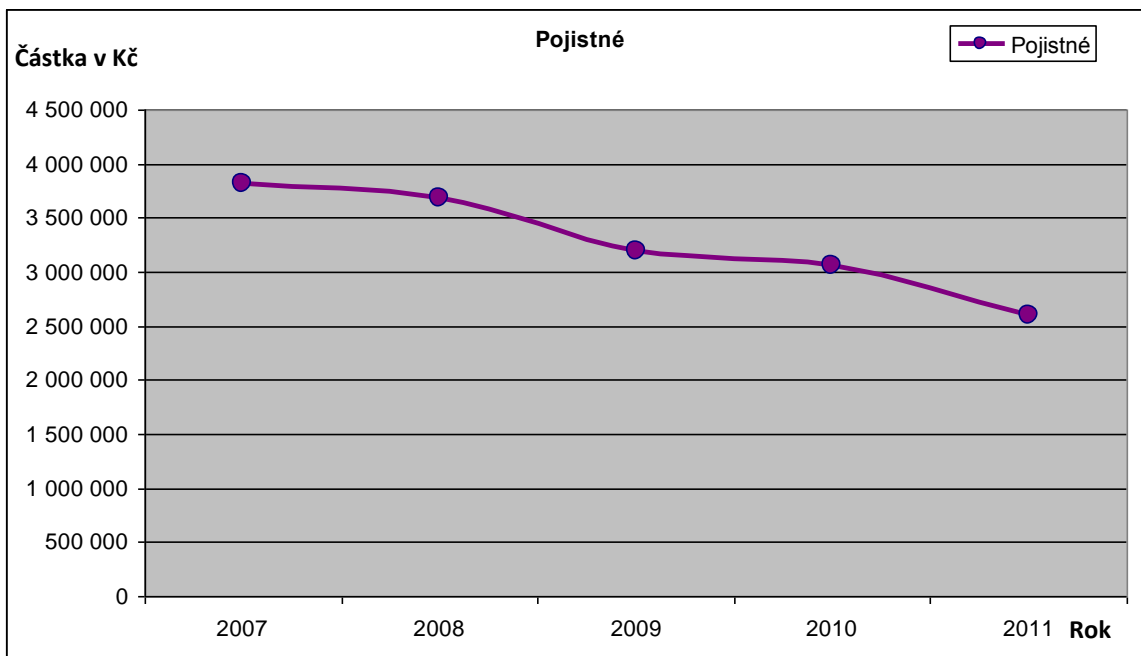
Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Příloha č. 21 - Oprava a údržba vozidel v letech 2007-2011 v Kč



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011

Příloha č. 22 - Pojistné v letech 2007-2011 v Kč



Zdroj: Vlastní zpracování dle podkladů firmy, rok 2011