

**Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Podnikání ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na živnostenský list
Jiří Mošna**

**Bakalářská práce
2011**

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Jiří MOŠNA
Osobní číslo: D08152
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje
Studijní obor: Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů
Název tématu: Podnikání ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na živnostenský list
Zadávající katedra: Katedra technologie a řízení dopravy

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

- 1) Získání nutných oprávnění pro provozování vnitrostátní silniční nákladní dopravy
- 2) Postup založení firmy zabývající se vnitrostátní silniční nákladní dopravou
- 3) Volba dopravního prostředku
- 4) Vytěžování vozidla
- 5) Návrhy na změny pro optimalizaci dopravních firem zabývajících se silniční nákladní dopravou

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- 1) KYNCL, J.: Podnikání v silniční dopravě. 1. vyd. Praha : Grada, 2001. 169 s. ISBN 80-7169-743-5.
- 2) EISLER, J.: Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě. Vyd. 2., nezm. Praha : Oeconomica, 2008. 151 s. ISBN 978-80-245-1416-1.
- 3) Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších úprav.
- 4) Článek - SAČM bojuje za třicetidenní splatnost faktur. Dostupný z <<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/sacm-bojuje-za-tricetidenni-splatnost-faktur>>

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2011
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2011


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 22.4.2011

Jiří Mošna

ANOTACE

Práce se zaměřuje na založení firmy zabývající se vnitrostátní silniční nákladní dopravou, postupem pro získání nutných oprávnění, volbu vhodných dopravních prostředků a technologii vytěžování vozidel. V práci jsou základní právní normy, které opravňují provozovat živnost, kritéria pro výběr dopravního prostředku, vývoj poptávky po přepravách za posledních 5 let, kalkulace nákladů a příjmů při provozování vnitrostátní silniční nákladní dopravy a návrhy na optimalizaci dopravních firem.

KLÍČOVÁ SLOVA

Doprava, kalkulace, nákladní automobil, přeprava, vytěžování vozidel, způsobilost

TITLE

Bussines in Intrastate Road Cargo Transport with Trade Certificate

ANNOTATION

Work is focused on formation of a company concerned with domestic road cargo transport, on process for acquiring necessary certificates, on choosing suitable means of transport and on full loading technology for vehicles. The work contains basic legal norms, which give a license to carry on a trade, criteria for choosing a mean of transport, demand development for last 5 years, costs and income calculation when running a domestic road cargo transport company and suggestions for optimization of transport companies.

KEYWORDS

Transport, calculation, truck, transit, use to capacity of truck, qualification

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval všem, kteří mě podporovali při tvorbě této bakalářské práce. Moje poděkování patří hlavně rodině za podporu, přátelům, panu Staňkovi z firmy RAAL TRANS za poskytnuté interní údaje a vedoucí práce Ing. Pavlíně Brožové, Ph.D., za její pomoc a rady při zpracování této práce.

OBSAH

| | |
|---|-----------|
| ÚVOD | 9 |
| 1 ZÍSKÁNÍ NUTNÝCH OPRAVNĚNÍ PRO PROVOZOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY | 11 |
| 1.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších úprav..... | 11 |
| 1.1.1 Základní pojmy..... | 11 |
| 1.1.2 Povinnosti tuzemského dopravce | 12 |
| 1.2 Odborná způsobilost..... | 12 |
| 1.3 Finanční způsobilost..... | 14 |
| 1.4 Dobrá pověst..... | 15 |
| 1.5 Koncesní listina | 16 |
| 1.6 Zákon č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon, ve znění pozdějších úprav..... | 16 |
| 1.7 Dělení živností..... | 17 |
| 1.8 Dílčí závěr..... | 17 |
| 2 POSTUP ZALOŽENÍ FIRMY ZABÝVAJÍCÍ SE VNITROSTÁTNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVOU | 19 |
| 2.1 Podnikání dle zákona č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník, ve znění pozdějších úprav | 19 |
| 2.2 Specifikace firmy ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě | 19 |
| 2.3 Obchodní jméno firmy | 20 |
| 2.4 Kroky při postupu založení dopravní firmy Jiří Mošna Trans | 21 |
| 2.5 Profil založené firmy Jiří Mošna Trans | 23 |
| 3 VOLBA DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU | 24 |
| 3.1 Výběr dle kritérií | 24 |
| 3.1.1 Pořizovací cena..... | 24 |
| 3.1.2 Kategorie vozidla..... | 25 |
| 3.1.3 Kabina a vybavení | 29 |
| 3.1.4 Nástavba pro náklad | 31 |
| 3.2 Shrnutí kritérií | 33 |
| 3.3 Volba dopravních prostředků dle aktuální nabídky na trhu použitých vozidel | 33 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4 | VYTĚŽOVÁNÍ VOZIDEL..... | 37 |
| 4.1 | Program pro vytěžování vozidel..... | 37 |
| 4.2 | Poptávka po přepravách..... | 39 |
| 4.3 | Vývoj poptávky dle databáze RAAL TRANS | 40 |
| 4.3.1 | Vývoj přeprav v minulých letech | 40 |
| 4.3.2 | Poptávka přeprav v jednotlivých měsících v roce 2010..... | 41 |
| 4.4 | Přepravní proudy zboží v České republice | 42 |
| 4.5 | Kalkulace nákladů a stanovení ceny za ujetý kilometr..... | 45 |
| 4.5.1 | Vozidlo DAF LF..... | 46 |
| 4.5.2 | Vozidla RENAULT Midlum, IVECO 12E21 | 47 |
| 4.5.3 | Vozidlo IVECO 19E43..... | 49 |
| 4.5.4 | Souhrnný přehled pro jednotlivá vozidla..... | 51 |
| 4.6 | Roční náklady, výnosy a čistý zisk..... | 51 |
| 4.7 | Dílčí závěr..... | 53 |
| 5 | NÁVRHY NA ZMĚNY PRO OPTIMALIZACI DOPRAVNÍCH FIREM | |
| | ZABÝVAJÍCÍ SE SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVOU | 54 |
| 5.1 | Doba splatnosti faktur za přepravy..... | 54 |
| 5.2 | Jednotné objednávky přepravy ve VSND | 55 |
| 5.3 | Odpovědnost odesílatele za upevnění a fixaci nákladu..... | 57 |
| 5.4 | Variabilní pracovní doba odesílatele a příjemce pro nákladku a vykládku..... | 58 |
| 5.5 | Dílčí závěr..... | 59 |
| | ZÁVĚR | 61 |
| | SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ | 63 |
| | SEZNAM TABULEK | 64 |
| | SEZNAM OBRÁZKŮ | 65 |
| | SEZNAM ZKRATEK | 66 |
| | SEZNAM PŘÍLOH | 67 |

ÚVOD

Význam silniční dopravy v posledních desetiletích roste a zaujímá důležité postavení mezi ostatními druhy dopravy. Silniční nákladní doprava se vyznačuje dobrou mobilitou, kdy je možné dodání zboží prakticky až ke dveřím domu a oproti jiným druhům dopravy disponuje relativně krátkými dodacími lhůtami na krátké a střední vzdálenosti, kdy i cena za přepravu je velmi výhodná. Silniční nákladní doprava je však limitována hmotností a objemem přepravovaných věcí, proto není univerzální dopravou pro všechny typy zboží, věcí a zvířat.

Vnitrostátní silniční doprava je charakteristická individuálně pro každý konkrétní stát a záleží na jednotlivých státech, jaké podmínky pro dopravce vytvoří a to nejen z právního hlediska, ale zejména technického, jako je dopravní infrastruktura a kvalita služeb. Od těchto faktorů se potom odvíjí ceny za přepravu, dodací lhůty a jiné důležité ukazatele. Ačkoliv je Česká republika členem Evropské unie a řídí se nařízeními a doporučeními Evropského parlamentu, trvá někdy řadu let, než zakotví do českých předpisů přejeté úpravy, což obvykle způsobuje komplikace, neboť tyto nařízení platí v okolních státech.

Cílem práce je navrhnout fiktivní firmu, která začíná působnost na trhu vnitrostátní silniční nákladní dopravy bez předchozího uplatnění. Pro vstup nového dopravce na trh je nutné definovat, jak splnit podmínky pro podnikání, získat oprávnění a povolení pro provozování dopravy. Pro zapsání do živnostenského rejstříku a získání koncese je zapotřebí zvolit vhodné obchodní jméno a řádně označit dopravní prostředky dle platných předpisů. Důležité je stručně charakterizovat profil firmy, zejména její organizační složení.

Po založení firmy je nutné vybrat vhodné dopravní prostředky, které co nejvíce uspokojí potřeby nejen dopravce, ale i většiny zákazníků. Proto je nutné stanovit podmínky na dopravní prostředky tak, aby byl jejich provoz hospodárný a byly šetrné k životnímu prostředí. Dále musí nabídnout přijatelné pracovní prostředí pro řidiče a jejich technický stav musí vyhovovat podmínkám o provozu na pozemních komunikacích.

Samotným stěžejním faktorem je vytěžování vozidel. Je nutné konkretizovat trh s poptávkou po přepravách a určit přepravní proudy věcí v České republice. Podle oblastí s velkými přepravními proudy je nutné stanovit vhodnou technologii provozu tak, aby přinesla očekávané výnosy a nestala se samotná doprava ztrátovou záležitostí. Je proto zapotřebí určit oblasti pro působení jednotlivých vozidel dle jejich parametrů, zejména užitečného zatížení, a pružně tak reagovat na poptávku po přepravách.

Důležité je poukázat na vlivy, které negativně působí na dopravce, zjistit příčiny těchto negativních vlivů a vyvodit patřičné důsledky a opatření, která by přinesla nové lepší podmínky. Jednalo by se o lepší podmínky nejen pro dopravce, pro zákazníky, ale také pro bezpečnost silničního provozu, který v konečných důsledcích má vliv i na životní prostředí.

1 ZÍSKÁNÍ NUTNÝCH OPRÁVNĚNÍ PRO PROVOZOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Předmětem této kapitoly je popsání všech nutných a potřebných oprávnění potřebných pro provozování vnitrostátní silniční nákladní dopravy (VSND).

1.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších úprav

Podle (1) tento **zákon stanovuje** a upravuje **podmínky** pro provozování silniční dopravy (PROSIDO) nákladní, osobní, vnitrostátní, mezistátní, vozidel taxislužby, autoškoly aj. V tomto zákonu jsou přesně definované podmínky, které musí provozovatel VSND splnit.

1.1.1 Základní pojmy

Silniční **nákladní doprava** je souhrn činností, jimiž se zajišťuje **přeprava** zvířat a věcí vozidly, jakož i přemísťování vozidel po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Silniční nákladní doprava pro **cizí potřeby** je doprava, při níž **vzniká** mezi **provozovatelem** silniční dopravy a **osobou**, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, **závazkový vztah**, jehož předmětem je přeprava zvířat nebo věcí. Vnitrostátní silniční doprava je doprava, kdy výchozí místo, cílové místo a celá dopravní cesta leží na území jednoho státu.

Provozovatel silniční dopravy (dále jen "dopravce") je právnická (PO) nebo fyzická osoba (FO), která provozuje silniční dopravu podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších úprav. **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 registrační značka Českou republikou.

1.1.2 Povinnosti tuzemského dopravce

Dle tohoto zákona musí každý tuzemský dopravce používat **vozidlo**, které je **registrováno v České republice**, je opatřeno registrační značkou a je **technicky způsobilé** k provozu na pozemních komunikacích. Dále musí dopravce zajistit, aby **práci řidiče** z povolání vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů z povolání a úspěšně absolvovala přezkoušení z pravidel silničního provozu, podrobila se pravidelné lékařské prohlídce a je **podle této prohlídky** k řízení motorových vozidel **zdravotně způsobilá**. Dopravce musí zajistit, aby řidiči dodržovali bezpečnostní přestávky a pracovní režim řidiče dle Nařízení č. 561/2006 Sb. a vedli **doklad o nákladu** a vztahu dopravce k němu.

Dopravce provozující silniční dopravu vozidly určenými k přepravě zvířat a věcí, jejichž celková hmotnost včetně přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, je povinen zajistit, aby řidič vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, a tento záznam je povinen uchovávat po dobu 1 roku od ukončení přepravy.

Podle zákona o silniční dopravě je nutné, aby provozovatel vnitrostátní silniční nákladní dopravy s vozidly nad 3,5 t splňoval a měl:

- Odbornou způsobilost
- Dobrou pověst
- Finanční způsobilost
- Koncesní listinu

1.2 Odborná způsobilost

Podle (1) **prokazuje** žadatel odbornou způsobilost k PROSIDO pro cizí potřeby (dále jen "odborná způsobilost") **osvědčením o odborné způsobilosti** pro provozování dopravy, které vydá příslušný dopravní úřad na základě úspěšně složené zkoušky z předmětů stanovených prováděcím předpisem. Odborná způsobilost (OZ) **musí trvat po celou dobu** provozování dopravy. U nákladní dopravy se prokazování OZ vztahuje na dopravu provozovanou vozidly, jejichž celková **hmotnost přesahuje 3,5 tuny**.

Podmínku OZ musí splňovat **fyziická osoba** sama nebo odpovědný **zástupce**, je-li ustanoven. U právnické osoby musí podmínku OZ splňovat statutární orgán nebo jeho člen nebo odpovědný zástupce. (2)

Podle (2) se OZ skládá zvláště pro každý druh dopravy:

- Nákladní vnitrostátní doprava
- Nákladní mezinárodní doprava
- Veřejná linková osobní doprava vnitrostátní
- Veřejná linková osobní doprava mezistátní
- Zvláštní linková osobní doprava vnitrostátní
- Zvláštní linková osobní doprava mezinárodní
- Osobní příležitostní vnitrostátní doprava
- Osobní příležitostná mezinárodní doprava

Podle (2) má zkouška písemnou část, která je ve formě testu. Poté musí žadatel vypracovat případovou studii pro daný druh dopravy. Zkoušku složí žadatel na příslušném dopravním úřadu v místě trvalého pobytu. Na základě úspěšně složené zkoušky získá žadatel protokol a osvědčení o OZ. **Předmětem zkoušky** pro nákladní vnitrostátní dopravu jsou:

- Obchodně právní vztahy a pracovně právní vztahy
- Silniční doprava a mezinárodní smlouvy s ní související
- Ceny, daně, daňové řízení, poplatky, pojištění a celní řízení
- Technická základna
- Bezpečnost práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel

Hodnocení zkoušky se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Případová studie se hodnotí zvláště. Podmínky opakování zkoušky stanoví dopravní úřad. (2)

Celkové hodnocení zkoušky provádí zkušební komise podle této stupnice:

- U zkoušky **prospěl** žadatel, který dosáhl **nejméně 60 %** z celkového počtu bodů, které mohou být dosaženy
- U **testu** je možné dosáhnout nejvýše 100 bodů celkem ze všech předmětů, přičemž každý předmět je hodnocen nejvýše 20 body a k úspěšnému složení testu je nutné dosáhnout **nejméně 50 %** bodů u každého z jednotlivých předmětů
- U **případové studie** lze dosáhnout nejvýše 100 bodů, přičemž k úspěšnému složení této části zkoušky je nutné dosáhnout **nejméně 50 %** bodů

1.3 Finanční způsobilost

Podle (1) ten, kdo chce provozovat vnitrostátní nákladní dopravu nad 3,5 t, musí být finančně způsobilý. Finanční způsobilost se prokazuje obchodním majetkem, objemem dostupných finančních prostředků a provozním kapitálem a rezervami na 12 měsíců provozu, a to ve výši 330 000 Kč pro jedno vozidlo a 180 000 Kč pro každé další vozidlo. Vychází se z evidence nahlášených vozidel u dopravního úřadu. Finanční způsobilost se prokazuje dopravnímu úřadu v místě sídla nebo trvalého pobytu žadatele. Trvání finanční způsobilosti prokazuje dopravce příslušnému dopravnímu úřadu za každý kalendářní rok nejpozději do 31. července roku následujícího. O splnění finanční způsobilosti vydá příslušný dopravní úřad žadateli písemné potvrzení. Potvrzení finanční způsobilosti je podmínkou vydání koncese.

Příklad obchodního majetku podle (3):

Aktiva tvoří:

- Dlouhodobý majetek
 - Hmotný – movitý, nemovitý
 - Nehmotný
 - Finanční

- Oběžný majetek
 - Věcná forma
 - Peněžní forma

Pasiva (zdroje fondů) jsou tvořena:

- Vlastní kapitál
 - Základní kapitál
 - Fondy ze zisku
 - Výsledek hospodaření minulých let
 - Výsledek hospodaření běžného účetního období
- Cizí zdroje
 - Rezervy
 - Dlouhodobé závazky
 - Krátkodobé závazky
 - Dohadné účty pasivní a časové rozlišení pasivní

1.4 Dobrá pověst

Podle (1) dobrou pověst má FO, PO či její zástupce pokud:

- Je bezúhonná podle živnostenského zákona
- Jí nebylo za posledních 5 let zrušeno živnostenské oprávnění
- Neprovozovala silniční dopravu pro cizí potřeby v průběhu posledních pěti let před podáním žádosti neoprávněně
- Ji nebyla v průběhu posledních pěti let před podáním žádosti zrušena koncese z důvodů porušování povinností uložených právními předpisy, které s provozováním silniční dopravy souvisejí, nebo proto, že neplnila podmínky stanovené v koncesi

Dobrá pověst se zkoumá **pět let zpět** od podání žádosti a musí trvat po celou dobu provozování dopravy. Dopravní úřad provádí prověrku dobré pověsti dopravce nejméně jednou za pět let. Za účelem zjištění, zda uvedená osoba splňuje podmínku bezúhonnosti.

1.5 Koncesní listina

Podle (1) koncesní listinu vydává **živnostenský úřad** na základě stanoviska k rozhodování o koncesi, které vydává příslušný dopravní úřad podle trvalého bydliště fyzické osoby či místa sídla právnické osoby. Stanovisko je vydáno na dobu nejméně pěti let, nejvýše však na dobu deseti let. Ve stanovisku **dopravní úřad uvede, zda:**

- Žadatel **splňuje podmínky** dobré pověsti a finanční způsobilosti
- Je potřeba pro daný druh dopravy OZ
- U nákladní dopravy údaj o tom, zda doprava bude provozována vozidly, u kterých, celková **hmotnost přesahuje 3,5 tuny**, a dále údaj o celkovém počtu vozidel,
se kterými bude nákladní doprava provozována
- Dobu, na jak dlouho stanovisko vydává

Na základě stanoviska od dopravního úřadu příslušný živnostenský úřad podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších úprav vydává **koncesní listinu**, kterou se dopravce prokazuje jako způsobilý k provozování silniční dopravy pro daný druh dopravy. V tomto případě pro VSND. (1)

1.6 Zákon č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon, ve znění pozdějších úprav

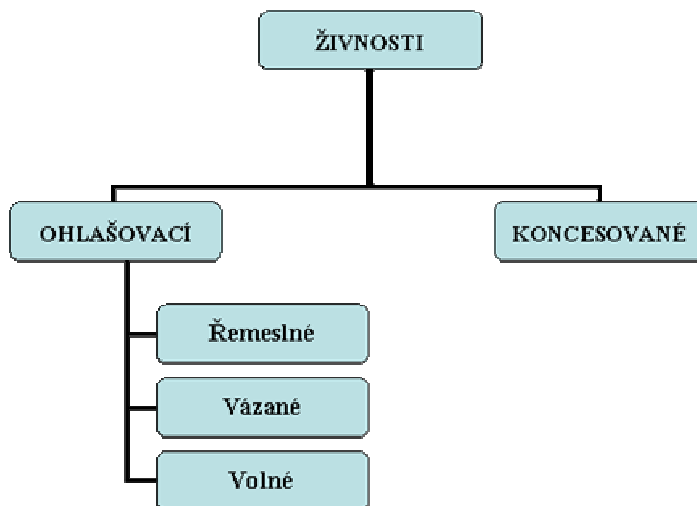
Podle (4) tento zákon **upravuje podmínky** živnostenského podnikání (dále jen "živnost") a kontrolu nad jejich dodržováním. Živností je soustavná **činnost** provozovaná samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem **dosažení zisku** a za podmínek stanovených tímto zákonem. Podmínkami provozování živnosti FO, pokud tento zákon nestanoví jinak, jsou:

- Dosažení věku 18 let
- Způsobilost k právním úkonům
- Bezúhonnost

Zvláštními podmínkami provozování živnosti jsou odborná nebo jiná způsobilost, pokud je tento zákon nebo zvláštní předpisy vyžadují. (4)

1.7 Dělení živností

Podle (4) se živnosti dělí na ohlašovací a koncesované. Dělení živností je uvedeno na obrázku 1.



Obrázek 1: Dělení živností

Zdroj: (autor, 4)

Ohlašovací živnosti:

- Řemeslné – vzdělání v oboru, odborná kvalifikace a praxe 1 rok (zednictví, pokrývačství)
- Vázané – odborná způsobilost (revize, provozování autoškoly)
- Volné – neprokazuje se odborná způsobilost (zasílatelství, skladování)

Koncesované živnosti: živnosti provozované na základě koncesní listiny (nákladní, osobní doprava, taxislužba, provozování střelnic).

V příloze č.1 je uvedena koncesní listina pro provozování silniční motorové nákladní dopravy.

1.8 Dílčí závěr

Provozování VSND je živnost **koncesovaná**. Nejprve je nutné FO nahlásit na živnostenském úřadě. Potom je možné žádat o koncesní listinu. K vydání koncesní listiny

je zapotřebí **získat stanovisko** k rozhodování o koncesní listině od příslušného dopravního úřadu (viz kapitola 1.5). Na základě stanoviska a splnění všech ostatních podmínek živnostenského zákona pak živnostenský úřad vydá koncesní listinu pro daný druh dopravy a zapíše fyzickou či právnickou osobu do 5 dnů do živnostenského rejstříku.

2 POSTUP ZALOŽENÍ FIRMY ZABÝVAJÍCÍ SE VNITROSTÁTNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVOU

V této kapitole vystupuje fiktivní firma zabývající se VSND, podle které se popisuje postup při založení dopravní firmy.

2.1 Podnikání dle zákona č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník, ve znění pozdějších úprav

Podle (5) se jako podnikání rozumí soustavná činnost prováděná samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku.

Podnikatelem podle tohoto zákona je:

- Osoba zapsaná v obchodním rejstříku
- Osoba, která podniká na základě živnostenského oprávnění
- Osoba, která podniká na základě jiného než živnostenského oprávnění podle zvláštních úprav
- Osoba, která provozuje zemědělskou výrobu a je zapsána do evidence podle zvláštního předpisu

Místem podnikání fyzické osoby je adresa zapsaná jako její místo podnikání v obchodním rejstříku nebo v jiné zákonem upravené evidenci. Podnikatel je povinen zapisovat do obchodního rejstříku své skutečné místo podnikání. Sídlem organizační složky podniku se rozumí adresa jejího umístění.

2.2 Specifikace firmy ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě

VSND v České republice se vyznačuje relativně krátkými přepravními vzdálenostmi (do 550 km), pružnou poptávkou a relativně přesahující nabídkou po přepravách. Pro vznik dobře fungující a konkurenceschopné dopravní firmy je zapotřebí vhodný podnikatelský záměr, zejména v počtu dopravních prostředků a zaměstnanců, nákladech na ujetý kilometr a očekávaném zisku. Jelikož firma začíná **bez předešlého uplatnění** na trhu, bude výhodné začít provozovat **menší počet vozidel**.

VSND je oproti mezinárodní silniční nákladní dopravě (MSND) specifická několika výhodami, které přinášejí finanční a časové úspory. Jedná se **zejména o tyto výhody**:

- Absence jazykové bariéry – řidič, speditér nemusí ovládat cizí jazyk
- Není nutná Eurolicence - V souladu s předpisem EU (Nařízení Rady (EHS) č. 881/92 o přístupu na trh silniční přepravy zboží v rámci Společenství) musí být dopravce vybaven Eurolicencí pro přepravu ve státech společenství – pro VSND není tato licence nutná
- Všechny transakce v Kč – není nutný další účet v cizí měně (zpravidla účet v Eurech)
- Úspora za zahraniční cesty – úspora finančních prostředků za diety řidiče dle zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, ve znění pozdějších úprav

2.3 Obchodní jméno firmy

Podle obchodního zákoníku č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších úprav, se uvádí, že firmou fyzické osoby musí být vždy její **jméno a příjmení**. Firma fyzické osoby může obsahovat dodatek odlišující osobu podnikatele nebo druh podnikání vztahující se zpravidla k této osobě nebo druhu podnikání. Firma bude působit na **českém trhu v oblasti dopravy**, proto je nutno vybrat jednoduchý, charakteristický a lehce zapamatovatelný dodatek. Ten by neměl být příliš dlouhý a musí obsahovat slovo, které napoví, že se jedná o dopravu. Vhodné bude, pokud jméno, bude obsahovat slovo TRANSPORT, které vyjadřuje konkrétní druh podnikání v mezinárodním jazyce a je globálně známé. Nicméně transport je příliš dlouhé slovo, proto je dobré zkrátit ho na **TRANS**, který má naprosto stejný význam ve stejném rozsahu.

Označení vozidla obchodním jménem

Podle zákona č. 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších úprav, je podnikatel v silniční dopravě povinen označit vozidla taxislužby, autobusy, tahače a nákladní vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny, která používá k podnikání **svým obchodním jménem**.

Vyhláška ministerstva dopravy a spojů¹ č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, v platném znění stanovuje, že **označení** silničního motorového vozidla **obchodním jménem dopravce** musí být provedeno **nesmazatelně** přímo na vozidle nebo na štítku nebo nálepce připevněné k vozidlu. Magnetické, pneumatické nebo jiné rychle snímatelné uchycení štítků není dovoleno. Nápis musí být zřetelný a čitelný o výšce písmen nejméně 30 mm. Označení musí být umístěno na obou dveřích kabiny řidiče nebo v přední polovině obou bočních stran karoserie. Pokud velikost písma nápisu je větší než 300 mm, může být nápis umístěn **kdekoli na bočních stranách karoserie**, jak je zobrazeno na *obrázku 2. (6)*



Obrázek 2: Obchodní jméno firmy

Zdroj: autor

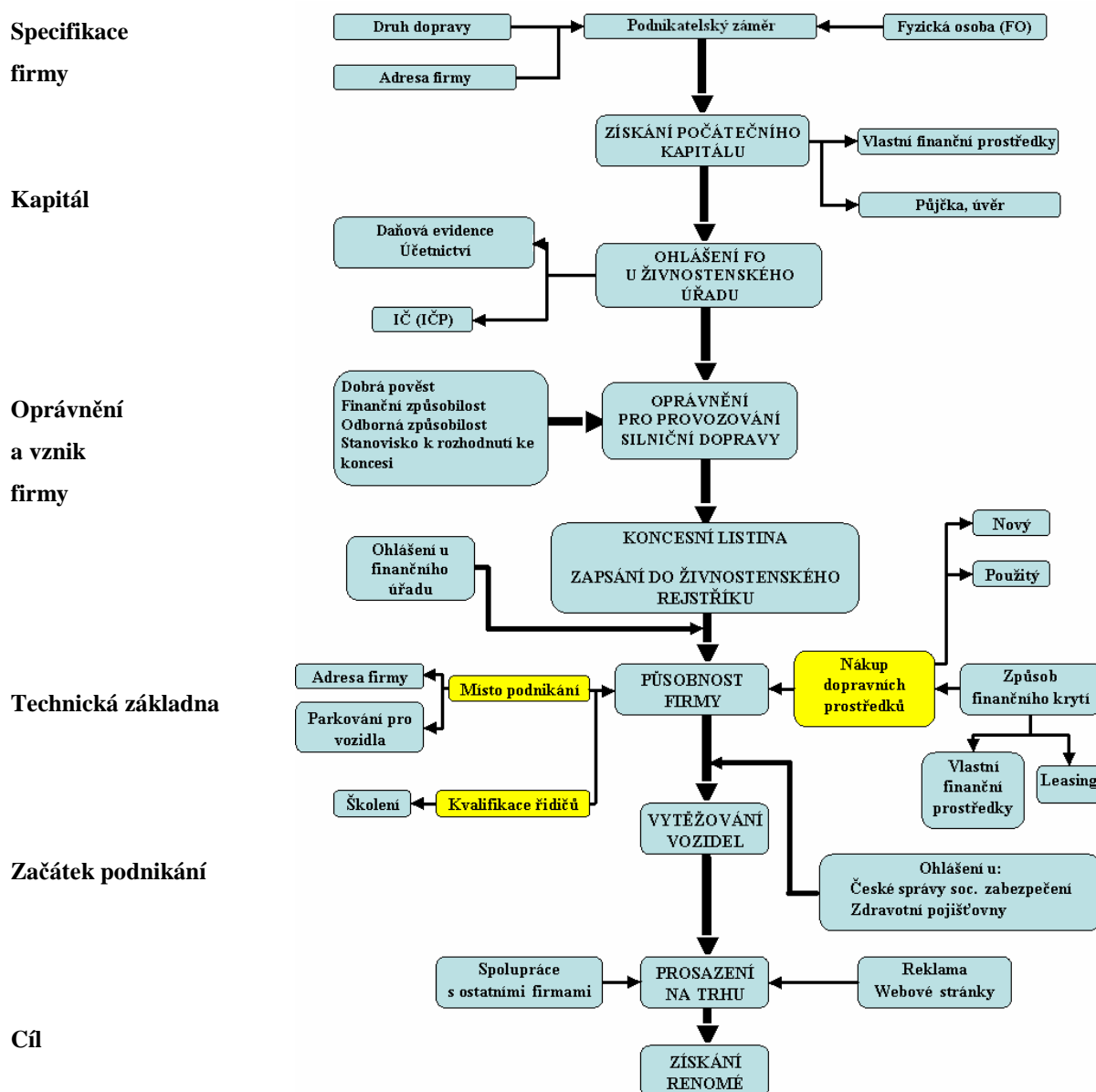
Dobře čitelné obchodní jméno je zároveň reklamou firmy a při doplnění loga firmy upoutá pozornost a stane se lehce zapamatovatelné.

2.4 Kroky při postupu založení dopravní firmy Jiří Mošna Trans

Pro založení dopravní firmy je nutná **zahajovací rozvaha**, ve které se stanoví zejména druh osoby (právnícká, fyzická) a konkrétní druh dopravy. Poté je nutno získat **počáteční kapitál**, na který může být poskytnut úvěr, či je financován z vlastních finančních zdrojů. Následně se podnikatel musí nahlásit u živnostenského úřadu a žádat o získání potřebných

¹ Od 1.1.2003 – Ministerstvo dopravy České republiky

oprávnění, která jsou popsány v kapitole 1. Na základě splnění podmínek a získání koncesní listiny je možno zapsat podnikatele do živnostenského rejstříku a podnikatel se musí do 5 dnů nahlásit u finančního úřadu. Po tomto kroku je zapotřebí vytvořit zázemí firmy, nakoupit dopravní prostředky, zaměstnat řidiče a připravit se na uskutečnění prvních přeprav. **Cílem je pak získat renomé, stále zákazníky** a větší poptávku po službách firmy Jiří Mošna Trans. Celý postup je znázorněn na *obrázku 3*.



Obrázek 3: Schéma postupu založení firmy

Zdroj: autor

2.5 Profil založené firmy Jiří Mošna Trans

Firma Jiří Mošna Trans je zapsána v živnostenském rejstříku jako **FO**, je **plátcem** daně z přidané hodnoty (**DPH**), základní **kapitál** firmy je **1 000 000 Kč** ve finančních prostředcích. Sídlem firmy je město Jičín, kde dochází ke styku vozidel a vzájemné překládky. Očekávaný **zisk 1 000 000 Kč**, aby byly pokryty náklady na zahájení provozu za předpokladu, že počet **najetých kilometrů** u každého vozidla je **ročně 90 000 km**, to znamená 360 km za den pro každé vozidlo. Zaměstnance tvoří **4 profesionální řidiči**, vlastníci minimálně řidičské oprávnění skupiny C a profesní průkaz o způsobilosti řidiče a platnou lékařskou prohlídku, opravňující k řízení motorových vozidel dané skupiny. Další školení potřebná pro provozování VSND hradí zaměstnavatel. Pátý zaměstnancem je **majitel** firmy, který vytěžuje vozidla, vystavuje faktury, udržuje kontakt se zákazníky, vyhledává nové potenciační zákazníky a dělá účetní uzávěrky. Cílem firmy je prosazení na trhu, získání stálých zákazníků a rozšíření nabídky služeb v oblasti autodopravy a skladování. Specifika firmy jsou uvedeny v *tabulce 1*.

Tabulka 1: Vstupní údaje o firmě

| | |
|---|---------------------|
| Základní kapitál | 1 000 000 Kč |
| Cena pořízení za jeden dopravní prostředek | 200 000 Kč |
| Požadovaný zisk za účetní období | 1 000 000 Kč |
| Náklady na zahájení provozu | 1 000 000 Kč |
| Fyzická osoba | Ano |
| Plátce DPH | Ano |
| Počet dopravních prostředků | 4 |
| Počet zaměstnanců | 5 |

Zdroj: autor

Zmíněná specifika jsou východiskem pro další kapitoly, proto je tato tabulka stěžejní pro volbu dopravních prostředků, kalkulaci nákladů aj.

3 VOLBA DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

Pro úspěšné provozování silniční nákladní dopravy je třeba zvolit vhodné **nákladní vozidlo** takové, které splňuje **požadavky na přepravy**, jeho náklady na provoz a údržbu jsou minimální a je šetrné k životnímu prostředí. Proto je nutné stanovit kritéria na nákladní vozidlo tak, aby vyhovovalo co nejvíce požadavkům a finančním prostředkům provozovatele.

3.1 Výběr dle kritérií

K volbě vhodného dopravního prostředku je zapotřebí **stanovit kritéria** a požadavky na vozidla tak, aby vyhovovaly co nejvíce potřebám podnikatele a jeho záměru. Proto je potřeba stanovit **jednotlivá kritéria**, jako je pořizovací cena, kategorie vozidla, typ kabiny, nástavba pro náklad. Po stanovení jednotlivých kritérií a výběru vhodných variant je možné na základě souhrnu všech kritérií vybrat vhodné vozidlo.

3.1.1 Pořizovací cena

Limitujícím faktorem jsou **finanční prostředky** na pořízení vozidla. Pokud se kupuje nové vozidlo, výrobce či dealer vyhoví všem požadavkům zákazníka a doporučí nejvhodnější vozidlo pro podnikání. Nákladní vozidlo může dealer dodat jen jako **samostatný podvozek** a kupující pak nechá vozidlo dodatečně vybavit u specializovaných firem nebo může dealer dodat **kompletně vybavené** vozidlo např.: běžnými nástavbami pro jednotlivé druhy přeprav, speciálními nástavbami pro převoz odpadů, hydraulickými zařízeními, přídatnými pohony aj.

Pořizovací **cena nových** nákladních vozidel je však příliš **vysoká**, nejnižší hranice se pohybuje od 1,5 mil. Kč a úměrně stoupá s vybavením vozidla a jeho specializací. Cena nového vozidla závisí na:

- Typu podvozku
- Typu a vybavení kabiny
- Pohonném agregátu
- Použité nástavbě

- Nadstandardní a jiné výbavě
- Jiné požadavky

Je zřejmé, že pořízení jednoho či více nákladních vozidel je finančně nákladné a je zapotřebí leasingu nebo úvěru na vozidla, což sebou nese vysoké **měsíční splátky** a při neschopnosti splácet tyto splátky hrozí odebrání vozidla či vysoké **penále**, což přináší velké podnikatelské riziko, neboť poptávka po dopravě závisí na mnoha faktorech, ať se jedná o časové období, kdy se poptávka mění v závislosti na druhu přeprav, či neočekávaných vlivech, jako je finanční krize. Tyto faktory **nelze s určitostí předvídat** a každý den prostoje vozidla pak omezuje tok výnosů, což má mnohdy za následek neschopnost splácení vozidla.

Jelikož firma Jiří Mošna Trans vstupuje na trh bez předchozího prosazení, musí být **investice** do nákupů nákladních vozidel **co nejnižší**, neboť tím se rapidně snižuje podnikatelské riziko, protože doba splácení a výše měsíčních splátek klesá, což zajišťuje vyšší měsíční zisk (nižší ztrátu), který je zejména v začátcích podnikání velmi důležitý a rozhodující pro další období firmy. K nákupu jednoho nákladního vozidla je k dispozici **částka 200 000 Kč**, proto se zakoupí **starší použité vozidlo**. Kromě finančních důvodů tu je i další důvod pro koupi staršího vozidla. Nákladní vozidla budou provozovány na území České republiky, kde silniční infrastruktura je ve stavu, který v některých úsecích neprospívá technickému stavu provozovaných vozidel. Nové vozidlo by na českých silnicích „trpělo“ a výdaje na opravy spojené s opotřebením z provozu jsou potom příliš vysoké, proto postačí starší vozidlo, které je z hlediska údržby méně nákladné. Trh s použitými nákladními vozidly je velice pestrý a v dané cenové relaci nabízí velké množství použitých nákladních vozidel.

3.1.2 Kategorie vozidla

Volba vhodné kategorie vozidla je důležitým krokem při pořizování nákladního vozidla. V České republice rozlišují tyto kategorie silničních motorových nákladních vozidel:

- N1 – vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti (NPH) do 3,5 tuny
- N2 – vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti 3,5 – 12 tun
- N3 – vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti nad 12 tun

Pro **zvětšení objemu přeprav** je možné využít silničních souprav, kdy k motorovému vozidlu je připojeno přípojné vozidlo. Výhodou tohoto řešení jsou nízké náklady na pořízení přípojného vozidla oproti nákladům na pořízení dalšího vozidla, vyšší užitečná

hmotnost a objem soupravy. Přípojně vozidlo se vyznačuje větší užitečnou hmotností vůči nízké pohotovostní hmotnosti přípojněho vozidla. **Podmínkou pro připojení přípojněho vozidla** do soupravy s nákladním vozidlem je, aby nákladní vozidlo bylo technicky způsobilé k připojení přípojněho vozidla. Dále aby bylo vybaveno příslušným tažným zařízením, které musí mít homologaci, je odborně nainstalováno a zapsáno v technickém průkazu. Příslušné tažné zařízení musí odpovídat kategorii přípojněho vozidla, a proto je nutné použít pouze taková přípojná vozidla, pro které je tažné zařízení určeno. **Do kategorie přípojněch vozidel patří:**

- O1 – přípojná vozidla o NPH do 0,75 tuny
- O2 – přípojná vozidla o NPH 0,75 – 3,5 tuny
- O3 – přípojná vozidla o NPH 3,5 – 10 tun
- O4 – přípojná vozidla o NPH více než 10 tun

V následující *tabulce 2* jsou popsány výhody i nevýhody jednotlivěch kategorií nákladních vozidel, podle kterěch se vyberou vhodně kategorie nákladních pro daný podnikatelský záměr.

Tabulka 2: Výhody a nevýhody kategorií nákladních vozidel

| Kategorie | Výhody | Nevýhody |
|-----------|---|--|
| N1 | Dálniční kupón Konstrukční rychlost není omezena omezovačem Žádné sváteční, prázdninové a víkendové zákazy jízd Řidič nemusí dodržovat AETR a Nařízení 561/2006 Sb. Absence zákazů vjezdu pro nákladní vozidla Nízké pořizovací náklady Nízké náklady na údržbu | Nízká užitečná hmotnost Omezený objem nákladového prostoru Kniha jízd |
| N2 | Užitečná hmotnost až 7 tun Velká variabilita nástaveb Vysoký objem nákladového prostoru Možnost denních, dálkových kabin Většinou jen 2 nápravy - nižší mýtné Do CPM 7,5 tun absence zákazů jízd a omezovačů Nižší náklady na údržbu a provoz oproti N3 | Dodržovat AETR a Nařízení 561/2006 Sb. Mýtné za ujeté kilometry Sváteční, prázdninové a víkendové zákazy jízd pro vozidla nad 7,5 t Zákazy vjezdu Omezovač rychlosti nad 7,5 t Vyšší pořizovací náklady a náklady na údržbu proti N1 |
| N3 | Užitečná hmotnost až 27 t Objem až 120 m ³ Velká variabilita nástaveb Možnost kombinovaných přeprav Sólo, návěšová/přívěšová souprava Větší univerzálnost pro přepravy | Dodržovat AETR a Nařízení 561/2006 Sb. Více náprav - vyšší sazba mýtného Sváteční, prázdninové a víkendové zákazy jízd Zákazy vjezdu (zóny, ulice, mosty...) Vysoké provozní náklady Výškové omezení průjezdných profilů Vyšší pořizovací náklady a náklady na údržbu proti N2 |

Zdroj: autor

Jednotlivé kategorie vozidel se liší zejména v nákladech na provoz, svátečních a víkendových zákazech jízd a užitečné hmotnosti.



Obrázek 4: Vozidlo kategorie N1

Zdroj: autor

Poptávku po přepravách kategorie **N1 nemůže pokrýt** (obrázek 4), protože je zde limitující užitečná hmotnost, která činí maximálně 2 tuny a objem nákladového prostoru. Proto tato kategorie není vhodná. Pro **kategorii N3** (obrázek 5) je zase náročné vytěžování plné užitečné hmotnosti a je nepřijatelné, aby vozidla této kategorie jezdila vytížená jen částečně, neboť **provozní náklady** jsou velmi **vysoké** (mýtné, spotřeba PHM, aj.) a ceny za přepravu se určují zejména podle druhu a kvantitě zboží a proto se stávající tuzemskou poptávkou po přepravách zboží je provoz této kategorie **neekonomický**, zvláště pokud firma **nemá stálé přepravy**. Z této kategorie je výhodné pouze pořízení vozidla o celkové hmotnosti **do 19 tun** se dvěma nápravami, kdy se parametry tohoto vozidla blíží charakteristice kategorie N2 a zejména provozní náklady nejsou tak vysoké jako u nákladních vozidel o vyšší celkové hmotnosti.



Obrázek 5: Vozidlo kategorie N3

Zdroj: autor

Ideální pro vnitrostátní přepravy je **kategorie N2** (obrázek 6). Náklady na provoz jsou rapidně nižší než u N3, nákladový prostor může mít **velký objem** a užitečná hmotnost do 7 tun pokryje poptávku po přepravách. Další výhodou je nákup **alespoň** jednoho vozidla o celkové hmotnosti **do 7,5 tuny**, protože toto vozidlo může svážet i rozvážet zboží **při zákazu jízd** pro vozidla nad 7,5 tuny, což sebou přináší **velké výhody** v konkurenceschopnosti, kdy vozidlo může být vytěžováno například o víkendech, kdy jsou ceny za přepravy velmi zajímavé, neboť ne každý dopravce je schopný zajistit **přepravy o víkendech**. Další výhodou je rozšíření užitečné hmotnosti až na 16 tun nákupem přípojného vozidla, kdy při relativně nízkých provozních nákladech je tato souprava schopna se přiblížit objemu přeprav a užitečné hmotnosti vozidel kategorie N3.



Obrázek 6: Vozidlo kategorie N2

Zdroj: autor

3.1.3 Kabina a vybavení

Podle (1) pro trávení **denní doby odpočinku** (DDO) řidiče musí být vozidlo vybaveno **lůžkem** na spaní a v zimních měsících též **nezávislým topením**. Pokud tyto podmínky vozidlo nesplňuje, je řidič povinen užít k DDO hotel, či jiný druh ubytování a při silniční kontrole je povinen předložit potvrzení o využití ubytovacího zařízení. Ve VSND je malá pravděpodobnost, že DDO řidič tráví v místě svého bydliště, proto je **nutné** pořídit nákladní vozidlo takové, které umožňuje trávit DDO ve vozidle, neboť je jinak pro řidiče komplikované a pro zaměstnavatele finančně náročné hradit řidiči ubytování a stoupá i riziko odcizení vozidla či nákladu, **pokud nebude řidič přítomen ve vozidle**. Existují dvě možnosti, které umožňují řidiči trávit DDO ve vozidle.

Dálková (spací) kabina

Většina výrobců dálkových nákladních vozidel (MAN, DAF, Mercedes, Scania, Volvo, Iveco, Renault) nabízí **kabinu vybavenou** jedním či dvěma spacími **lůžky**. Lůžko se nachází v zadní části kabiny za sedadly řidiče a spolujezdce, to znamená, že kabina je prodloužená, což může mít za následkem **omezení nákladového prostoru** až o 1 metr (délka nástavby). Pokud je kabina vybavena dvěma lůžky, bývá zpravidla ještě zvýšená kvůli prostoru pro lůžko druhého člena osádky (zvýšená může být i s jedním lůžkem). **Zvýšená kabina** už nemá žádný další vliv na nákladový prostor (kromě přepravníku aut) a přináší tak vyšší komfort pro osádku vozidla, neboť se významně zvětší **vnitřní prostor kabiny**, kdy se osádka může například v kabině postavit a nabízí větší množství odkládacích prostor. Takto sériově vyrobená kabina je ve většině případů vybavená nezávislým topením, chladícím boxem a jinými doplňky pro komfort řidiče. Tyto kabiny jsou však **u nových vozidel výrazně dražší**. Spací kabiny jsou uvedeny na *obrázku 7*.



Obrázek 7: Dálková nízká, zvýšená a interiér kabiny vozidla MAN **Zdroj:** (7)

Univerzální spací nástavba

V našich podmínkách velmi oblíbenou alternativou je také **dodatečné** montování speciálních **univerzálních spacích nástaveb** na kabinu vozidla, které jsou přizpůsobena **pro všechna vozidla** na trhu. Jedná se o laminátovou uzavřenou „boudu“, která je připevněna na střechu kabiny a přístup do spacího prostoru je pomocí speciálního otvoru ve střeše kabiny (přístup z vnitřku kabiny) a poskytuje prostor pro 2 dospělé osoby. Tyto nástavby jsou praktické tím, že je možno je **připevnit na kabinu**, která není vybavena lůžkem (tzv. denní kabina) a tím **vznikne prostor** pro DDO. Tyto nástavby se montují v případě, že dopravce kupuje starší vozidlo bez lůžka a tímto řešením umožní řidiči trávit

DDO ve vozidle, častěji se však montují již na nová vozidla, protože pořízení této nástavby je **levnějším řešením** oproti spací kabině od výrobce a neomezuje zmíněnou délku nákladního prostoru. V mnoha případech se však také montuje na vozidla s prodlouženou kabinou a lůžkem buď jako prostor pro DDO dalšího člena osádky či zvětšení vnitřního prostoru kabiny a odkládacích prostor. **Nevýhoda** těchto nástaveb je, že z hlediska **bezpečnosti** není možno je využívat **během jízdy**. Největším českým výrobcem těchto nástaveb je firma PONY AUTO Trend s. r. o., která na trhu působí již od roku 1991 a nabízí velké množství velikostí spacích nástaveb v jednotném designu, který „padne“ na každé užitkové vozidlo (*obrázek 8*). Dalšími výrobci jsou firmy Zako, Erlan aj.



Obrázek 8: Univerzální spací nástavby Pony Fantasy

Zdroj: (8)

3.1.4 Nástavba pro náklad

Zásadní vliv na technické požadavky má správně zvolená nástavba pro náklad, která ovlivňuje nabídku dopravy a je klíčovým krokem pro efektivní vytěžování vozidel. V dnešní době se používají nástavby pro náklad o standardní vnitřní šířce **2,45 metru** a to z důvodu ložení v nákladní silniční dopravě nepoužívanější přepravní jednotky **Europalety (EP)** o rozměrech 1,2 x 0,8 m, tím je možno vedle sebe ložit 2 EP na šířku nebo 3 EP podélně. To přináší maximální využití ložné plochy, což je efektivní pro rozsah přepravy. Celkový **počet ložených EP** potom závisí **na délce** nástavby pro náklad. Minimální délka **pro ložení požadovaných 15 EP je 6,2 m** (6m + 0,2m rezerva). Výška nástavby by měla splňovat limit minimálně 2 m, ovšem čím vyšší bude, tím je možnost uspokojit širší spektrum poptávky po přepravách.

Dalším velmi důležitým faktorem je druh a typ nástavby pro náklad. Nejvíce se pro ložený náklad používají 2 typy nástaveb:

Skříňová nástavba

Pevně **uzavřený nákladový prostor**, přístup do nákladového prostoru může být zadními křídlovými vraty, či dveřmi na bočních stranách nástavby nebo je nástavba vybavena hydraulickým čelem, což má za přínos nakládku/vykládku na místech, kde není nákladová rampa či vhodná manipulační technika. Výhodou skříňové nástavby je **větší bezpečnost přepravovaného nákladu**, nevýhodou však je vyšší hmotnost nástavby pro náklad, což má za následek nižší užitečnou hmotnost nákladního vozidla a **menší univerzálnost** pro nakládku/vykládku zboží. Skříňová nástavba je zobrazena na *obrázku 9*.



Obrázek 9: Skříňová nástavba *Zdroj: autor*

Plachtová nástavba

Plachtová nástavba (*obrázek 10*) umožňuje navíc **ložné operace i z bočních stran** nástavby a dnešní konstrukce umožňují ložení nákladů, které se svoji délkou blíží délce nástavby pro náklad. Plachta může být pro pohodlnou manipulaci odhrnovací, to znamená, že je zavěšena v podélné kolejnici a plachta se odhrne k jedné straně. Pokud není plachta konstrukce shrnovací, je použita klasická plachta a nástavba má většinou odklápěcí bočnice. Potom se musí plachta „hodit“ na střechu, což je obtížné zejména za špatných povětrnostních podmínek. Bez ohledu na použitý druh plachty se většinou ještě rozdělávají **středové sloupky konstrukce**. Pokud je nástavba vybavena **shrnovací střechou**, je velmi jednoduché a rychlé zpřístupnění ložného prostoru střechou při nakládce například **jeřábem**. Tato konstrukce je velice praktická pro přepravy železa a tím se naskytuje možnost další nabídky po přepravě.



Obrázek 10: Plachtová nástavba **Zdroj:** autor

Pro pokrytí nejširšího spektra poptávky a využití maximální univerzálnosti nákladního vozidla je **výhodnější plachtová nástavba**.

3.2 Shrnutí kritérií

Na základě popsaných **kritérií musí** nákladní vozidlo pro VSND **splňovat tyto podmínky:**

- Starší vozidlo s pořizovací cenou do 200 000 Kč
- Kategorie N2, N3 o celkové hmotnosti do 19 tun
- Dálková kabina vybavena alespoň jedním lůžkem nebo univerzální spací nástavba
- Nezávislé naftové topení
- Plachtová nástavba s minimální kapacitou 15 EP

3.3 Volba dopravních prostředků dle aktuální nabídky na trhu použitých vozidel

V následující *tabulce 3* jsou uvedena všechna nákladní vozidla, která **odpovídají kritériím** výběru. Seznam vozidel je sestaven k 1.3.2011 na základě **inzerce nákladních vozidel** na internetovém serveru www.tipcar.cz, který patří k největším serverům s inzercí nákladních vozidel. V *příloze č. 2* jsou uvedeny **fotografie** jednotlivých vozidel.

Tabulka 3: Seznam vyhovujících inzerovaných vozidel na www.tipcar.cz

| Výrobce | Rok výroby | Typ | Užit. Hmot | Ujeté km | Cena bez DPH | Počet EP | Poznámka | Obr. č. |
|----------|------------|---------------|------------|----------|--------------|----------|-----------------------------|---------|
| Avia | 2001 | A75 | 3,5 | 120000 | 69 000 Kč | 18 | Spací nástavba Zako | 1 |
| Avia | 2001 | 75E15 | 4 | 394341 | 85 000 Kč | 15 | Spací nástavba Zako | 2 |
| DAF | 1998 | 45 | 5 | 496 000 | 77 000 Kč | 15 | | 3 |
| DAF | 2000 | 45 | 4 | 545 000 | 89 000 Kč | 15 | Spací nástavba Pony Fantasy | 4 |
| DAF | 2004 | LF | 3,4 | 662 146 | 149 000 Kč | 18 | E3, shrnovací střecha | 5 |
| DAF | 2001 | LF | 3 | 730 000 | 169 000 Kč | 15 | E3 | 6 |
| Iveco | 2000 | 75E14 | 4 | 365 000 | 89 000 Kč | 15 | | 7 |
| Iveco | 2001 | 12E21 | 5,5 | 300 000 | 100 000 Kč | 15 | E3, Hydr. čelo | 8 |
| Iveco | 2000 | 75E14 | 3,5 | 426 000 | 139 000 Kč | 15 | Koupeno v Německu | 9 |
| Iveco | 2001 | 75E15 | 3,5 | 670 000 | 139 000 Kč | 15 | | 10 |
| Iveco | 2001 | 75E15 | 3,3 | 558 000 | 155 000 Kč | 15 | E3 | 11 |
| Iveco | 2001 | 75E15 | 3,3 | 327 000 | 159 000 Kč | 15 | E3 | 12 |
| Iveco | 2003 | 75E17 | 3,3 | 407 000 | 189 000 Kč | 16 | E3 | 13 |
| Iveco | 2002 | 19E43 | 9 | 586 000 | 195 000 Kč | 18 | E3, shrnovací střecha | 14 |
| Iveco | 2003 | 75E15 | 3,2 | ? | 149 000 Kč | 15 | E3 | 15 |
| MAN | 2001 | LC8.163 | 3,2 | 971 000 | 115 000 Kč | 15 | | 16 |
| MAN | 2001 | 8.145LC | 4 | ? | 179 000 Kč | 18 | | 17 |
| MAN | 2000 | 8.163LC | 4 | 430 000 | 185 000 Kč | 15 | E2 | 18 |
| MAN | 2001 | 8.185LC | 2,8 | 659 000 | 185 500 Kč | 15 | E3 | 19 |
| Mercedes | 1999 | Atego 815 | 3,4 | 552 000 | 148 000 Kč | 15 | | 20 |
| Renault | 2002 | Midlum 180.12 | 5,5 | 528 580 | 128 500 Kč | 15 | Shrnovací střecha | 21 |

Zdroj: (autor, 9)

Vozidla vyznačená v tabulce **žlutou barvou** jsou vozidla **vhodná pro koupi** do firmy Jiří Mošna Trans. Všechna vozidla splňují normu **Euro 3**, takže oproti ostatním, které plní Euro normu nižší, jsou šetrnější k životnímu prostředí a přinášejí úsporu v nákladech na provoz, neboť u vozidel splňující Euro 3 je **nižší sazba za užívání silnic a dálnic** (mýtné). Hlavní důvod výběru těchto vozidel je, že NPN má **shrnovací střechu** (mimo Iveco 12E21), což umožní další nabídku přeprav po komoditách, se kterými je třeba manipulovat střechou (výrobní stroje, kovový materiál,..) zpravidla pomocí jeřábů.

Vozidlo Iveco 80E21 disponuje **hydraulickým čelem**, což má za výhodu nakládku a vykládku na místech, kde je absence nákladových ramp a vhodné manipulační techniky. Vozidla DAF má celkovou hmotnost 7,5 t, vytváří tak možnost jízd tohoto vozidla i **během zákazu jízd** těžších nákladních vozidel, to umožňuje uskutečnit přepravy také o víkendu a svátcích, kdy jsou tyto přepravy **cenově výhodné**. Vozidla Iveco, Renault mají vyšší užitečnou hmotnost, což je další výhodou pro větší objem přeprav a efektivitu vytěžování.

Technický stav vozidel odpovídá ujetým kilometrům a stáří vozidel. Motory u nákladních vozidel vydrží i **milion km**, některá vozidla i více, některá méně. Záleží na majiteli, jak o vozidla pečuje a zatížení vozidel v provozu. Předpoklad najetých kilometrů ročně je u těchto vozidel **do 100 000 km**, proto by měla vozidla jezdit **minimálně 3 roky** bez větších investic do oprav motoru a jiných pohonných částí vozidla. Předpokládané jsou **menší investice do oprav** z opotřebení z provozu, které jsou nezbytné u všech druhů vozidel. Na obrázku jsou zobrazena reálná vybraná vozidla z tabulky vyhovujících vozidel. Vybraná vozidla jsou uvedeny na *obrázku 11*.



5



8



14



21

Obrázek 11: Vybraná vozidla

Zdroj: (autor, 9)

Tyto vozidla jsou v následující kapitole používána k vytěžování ve VSND. Každé vozidlo je svými parametry charakteristické pro určitý druh přeprav.

4 VYTĚŽOVÁNÍ VOZIDEL

Efektivita přepravního procesu závisí na **vytěžování** jednotlivých vozidel. Je nutné, aby vozidla měla **minimální prostoje, velké přepravní vzdálenosti, velký počet tunokilometrů** a neplacené přejezdy mezi vykládkou a nakládkou byly minimální. Tyto faktory ovlivňuje zejména **poptávka po přepravách**, propustnost a kapacita dopravní infrastruktury a pracovní režim řidiče, který se v podmínkách VSND řídí Nařízením 561/2006 Sb. Souhrnem těchto faktorů je pak samotný přepravní výkon.

4.1 Program pro vytěžování vozidel

V České republice je mezi dopravci, zasílateli a přepravci nejrozšířenější program pro vytěžování vozidel spediční **datbanka RAAL TRANS**, kterou využívá přes 12 000 firem a denně nabízí až 80 000 aktuálních nabídek nákladů a volných vozů. (10) Tento program umožňuje **v reálném čase zobrazit aktuální poptávky** a nabídky přeprav, kdy si dopravce na základě filtru vybírá vhodné přepravy pro jeho vozidla či dává poptávku po přepravě vlastního nákladu. **Filtr umožňuje** zúžit výběr přeprav dle následujících atributů:

- Odkud, kam
- Délka nákladu, která zabere celkovou ložnou plochu (LDM)
- Hmotnost nákladu
- Druh vozidla (plachta, skříň, sklápěč,...)
- Objem
- Počet kusů (EP)
- Datum
- Cena

Na základě vhodně **zvolených atributů** se zobrazují všechny **vyhovující přepravy**, ze kterých si dopravce vybírá. Při výběru konkrétní přepravy se pak zobrazují **údaje o zadavateli** – název firmy, sídlo, kontakt, IČ, DIČ. Všichni uživatelé RAAL TRANS jsou registrovanými uživateli a musí vlastnit **licenci k programu**. Cena za jednotlivé verze a měsíční paušál je uvedena v *tabulce 4*.

Tabulka 4: Ceník programu RAAL TRANS k 1.4.2011

| Verze | Cena bez kilometrovníku | Cena s kilometrovníkem | Měsíční paušál |
|----------------|----------------------------|---------------------------|----------------|
| Vnitro CZ | 3 900 Kč | 4 900 Kč | 500 Kč |
| Československo | 5 900 Kč | 6 900 Kč | 600 Kč |
| Euro | 7 900 Kč | 9 900 Kč | 880 Kč |
| Global | 8 900 Kč | 10 900 Kč | 880 Kč |

Zdroj: (10)

Verze s kilometrovníkem umožňují (13):

- Prohlížení vybrané trasy včetně výpočtu nákladů, času jízdy a mýtného
- Zobrazit přehledný itinerář vypočtené trasy
- Orientační výpočet mýtného v Česku, Slovensku, Německu, Rakousku a Švýcarsku
- Výpočet přejezdů

Funkce 3-krát a dost

Pro ochranu uživatelů RAAL TRANS před nepoctivými uživateli existuje funkce 3-krát a dost. Pokud například konkrétní uživatel **neplní podmínky přepravní smlouvy**, porušuje podmínky o užívání programu RAAL TRANS, **poškozený uživatel** tohoto „nepoctivce“ nahlásí vedení databanky, které si nepoctivého uživatele **uloží do databáze**. Pokud na stejného nepoctivého uživatele budou podány **tři stížnosti** od různých uživatelů, je tento uživatel **vymazán z databáze** uživatelů, čímž ztrácí možnost využívání tohoto programu. Pracovní prostředí programu je zobrazeno na *obrázku 12*.

Prepravy - prohlížení globální nabídky 15.04.2011 11:01:59, zobrazeno 151 z 19089 záznamů

✓ Použití filtrů: Data od posledního zobrazení: 15.04.2011 09:44:34 Data od: 12.4.2011 8:17:00 Skryj nabídky s klasifikací 3

Minimum: Maximum:

Uložené filtry: MAN

Uložení filtrů: Smazání filtrů

Razění:

- Údkud
- Kam
- Datum
- Přijato
- Kód

Inf. uživatele: Klasifikace

| MPZ | PSČ | Odkud | MPZ | PSČ | Kam | N | S | L [m] | M [t] | Druh | ADR | V [m3] | P [ks] | Datum | Cena | Poznámka | Kód | Přijato | W [m] | H [m] | S [m2] | Doplňky |
|-----|-------|------------------|-----|--------|-------------------|---|---|-------|-------|----------------|-----|--------|--------|------------|-----------|-----------------|-----|------------|-------|-------|--------|---------|
| CZ | 50600 | Jěin | CZ | 53000 | Padubice | | | 3,60 | 4,30 | Plachta | | | | | 18,4 | 60295453 | 061 | 15.04.2011 | 10,05 | | | |
| CZ | 51101 | Tumov | CZ | 38901 | Vodňany | | | 4,80 | 1,00 | Plachta | | 120,00 | | 18,4 | 777676318 | 100-120cbm | 611 | 15.04.2011 | 10,12 | | | |
| CZ | 51202 | Kožňšov | CZ | 79601 | Prostějov | | | 1,10 | 3,50 | Plachta | | | | 15,4 | 582400617 | | 031 | 15.04.2011 | 10,55 | | | |
| CZ | 51301 | Samý | CZ | 78901 | Zábřeh | | | 5,50 | 3,50 | Plachta | | | | 15,4 | 775897890 | 52kat.1,1t | 085 | 15.04.2011 | 10,32 | | | |
| CZ | 51301 | Samý | CZ | 70000 | Ostrava | | | 3,20 | 2,20 | Plachta, Skříň | | | | 8,18,4 | 739224934 | | 1P1 | 15.04.2011 | 10,49 | | | |
| CZ | 51601 | Rychov n. | CZ | 27711 | Neratovice | | | 3,00 | 3,00 | Plachta | | | | 18,4 | 605785761 | 3t | 309 | 15.04.2011 | 10,59 | | | |
| CZ | 53000 | Padubice | CZ | 60000 | Brno | | | 6,00 | 3,00 | Plachta | | | | 7,18,4 | ČELO | | L72 | 15.04.2011 | 10,30 | | | |
| CZ | 53000 | Padubice | CZ | 77100 | Olomouc ne obcho | | | 5,00 | 3,50 | Plachta, Skříň | | | | 18,19,4 | Dohoda | | 49P | 15.04.2011 | 10,52 | | 33,73 | |
| CZ | 53701 | Chudim | CZ | 50600 | Jěin | | | 1,00 | 1,00 | Plachta | | | | 2,15,18,4 | dohoda | 2pal.1t | 08M | 15.04.2011 | 10,52 | | | |
| CZ | 54701 | Náchod | CZ | 40501 | Děčín | | | 4,80 | 1,00 | Plachta | | | | 15,15,4 | dohoda | AVIA 15pal. 1t | 081 | 15.04.2011 | 10,14 | | | |
| CZ | 55002 | Česká Třebo | CZ | 58202 | Golčův Jerní | | | 4,80 | 1,00 | Plachta | | | | 15,15,4 | dohoda | AVIA 15pal. 1t | 081 | 15.04.2011 | 10,14 | | | |
| CZ | 55164 | Jablunné na | CZ | 58202 | Golčův Jerní | | | 4,80 | 1,00 | Plachta | | | | 15,15,4 | dohoda | AVIA 15pal. 1t | 081 | 15.04.2011 | 10,14 | | | |
| CZ | 55201 | Ústí nad Otřicí | CZ | 46001 | Liberec | | | 4,80 | 2,50 | Plachta | | | | 15,4 | AVIA | ... | 7RT | 15.04.2011 | 10,39 | | | |
| CZ | 55201 | Ústí nad Otřicí | CZ | 46001 | Liberec | | | 4,80 | 2,50 | Plachta | | | | 15,4 | E-XPRES | ... | 7RT | 15.04.2011 | 10,39 | | | |
| CZ | 56301 | Lanškroun | CZ | 58202 | Golčův Jerní | | | 4,80 | 1,00 | Plachta | | | | 15,15,4 | dohoda | SOLD 15pal. 1t | 081 | 15.04.2011 | 10,14 | | | |
| CZ | 56301 | Lanškroun | CZ | 58202 | Golčův Jerní | | | 4,80 | 1,00 | Plachta | | | | 15,15,4 | dohoda | AVIA 15pal. 1t | 081 | 15.04.2011 | 10,14 | | | |
| CZ | 57101 | Moravská Tř | CZ | 58202 | Golčův Jerní | | | 4,80 | 1,00 | Plachta | | | | 15,15,4 | dohoda | AVIA 15pal. 1t | 081 | 15.04.2011 | 10,14 | | | |
| CZ | 58601 | Jihlava | CZ | 50000 | Hradec Králové | | | 1,50 | 0,25 | Plachta, Skříň | | | | 1,15,4 | 777150331 | Dodávka plachta | H00 | 15.04.2011 | 10,25 | | | |
| CZ | 58601 | Jihlava | CZ | 74601 | Opava+Havířov | | | 5,50 | 3,20 | Plachta | | | | 13,16,18,4 | dohoda | | 523 | 15.04.2011 | 10,10 | | | |
| CZ | 59101 | Žďar nad Sázavou | CZ | 37701 | Jindřichův Hradec | | | 0,80 | 0,28 | Plachta | | | | 18,19,4 | Dohoda3 | | 2UJ | 15.04.2011 | 10,55 | | | |
| CZ | 59101 | Žďar nad Sázavou | CZ | 37821 | Kadaňova Řečice | | | 0,80 | 0,28 | Plachta | | | | 18,19,4 | Dohoda3 | | 2UJ | 15.04.2011 | 10,55 | | | |
| CZ | 59401 | Velké Meziříčí | CZ | 43201 | Kadaň | | | 6,00 | 3,50 | Plachta | | | | 18,4 | dohoda | | 775 | 15.04.2011 | 09,46 | | | |
| CZ | 60000 | Brno | CZ | 110000 | Praha | | | 6,20 | 3,50 | Plachta | | | | 15,4 | 77-339011 | avia | SHV | 15.04.2011 | 10,21 | | | |

Údkud CZ:60000 Brno Kam CZ:10000 Praha N, S Délka [m] 6,20 Výška [m] 3,50 Druh Plachta ADR Ne Objem [m3] Palety [ks] Datum od 15.04.00.00 Datum do 15.04.23.59 Cena 773998011 Poznámka avia Přijato 15.04.2011 10.21 Způsob nakládky ze zadu, bokem Doplnky Dispečer

Zadavatel: SHV - DELTRANS Spedition, Hrotovická 176, 67401 Třebíč Vlastnosti záznamu. Stř. 420, Fax: 568 421 011, Tel.: 773 938 010-11, Mobil: 773 938 010

Archivace Zadavatel (F7) Vzdálenost Iisk Seznam MPZ Konec

Obrázek 12: Pracovní prostředí databanky RAAL TRANS

Zdroj: autor

4.2 Poptávka po přepravách

Dopravci a zasílatelé se řídí při vytěžování vozidel poptávkou po přepravě. Proto je nutné, aby byl **dopravce (přepravce) flexibilní**, dokázal na danou poptávku rychle reagovat a mohl nabídnout **přiměřenou cenu** za přepravu pro příkazce, neboť úspěšné uzavření přepravní smlouvy se odvíjí zejména dle nabídnuté ceny za přepravné (dále jen „přepravné“). **Výše přepravného je ovlivněna hmotností a objemem přepravovaného zboží, přepravní vzdáleností, dodací lhůtou** (cenově zajímavé jsou expresní zásilky) a nároky na ložné operace. V silniční dopravě je velká konkurence, proto je sazba za přepravné v dnešní době nízká natolik, aby pokryla všechny náklady a potřebný minimální zisk dopravce, proto je vhodné vytěžovat vozidla tak, že **na jednom přepravním proudu se uskutečňuje více přeprav** najednou. Každá přeprava navíc pak přináší vyšší příjmy, neboť náklady na přepravu vzrostou jen minimálně, což je efektivní z hlediska ceny za ujetý kilometr.

Vývoj **ceny** dle přepravní vzdálenosti však nemá charakter **lineární závislosti**. Přepravy na **krátké vzdálenosti mají vyšší sazbu přepravného za tunu na kilometr**. To způsobuje fakt, že je nutný jako u delších přepravních vzdáleností čas na ložné operace.

Postup při uzavření přepravní smlouvy:

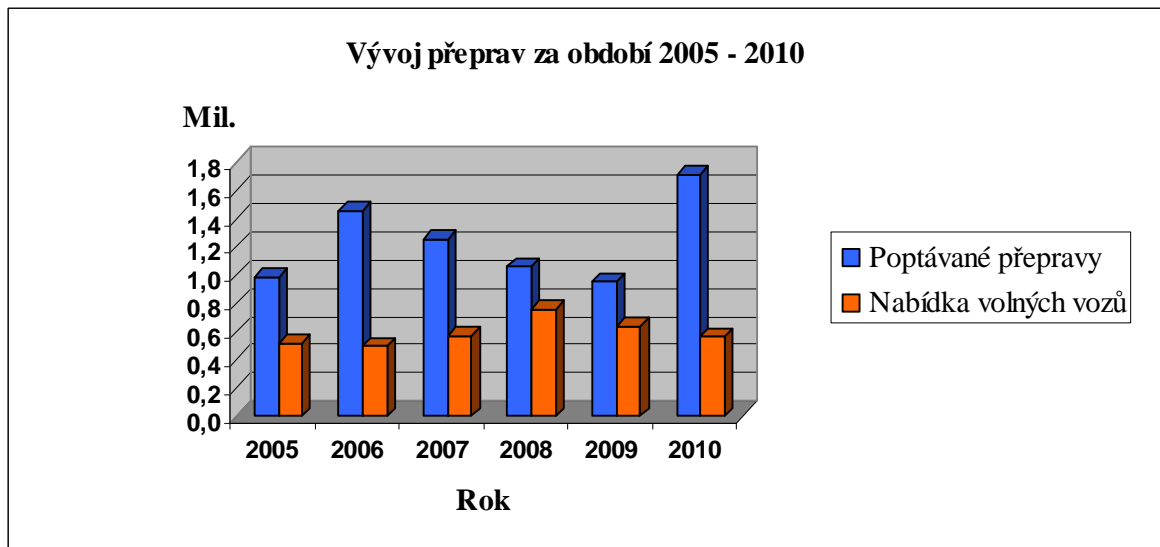
- V databázi RAAL TRANS vybrat vhodnou přepravu, která vyhovuje kritériím dopravce
- Kontakt se zadavatelem – nejčastěji telefonicky
- Ústní uzavření smlouvy – cena, čas a místo nakládky/vykládky
- Zaslání písemné přepravní smlouvy zadavatelem – faxem, mailem
- Potvrzení příjemcem – fax, mail

4.3 Vývoj poptávky dle databáze RAAL TRANS

Poptávka po přepravách **není stálá** a nedá se s určitostí předvídat její budoucí vývoj, neboť se poptávka a nabídka přeprav pohybuje v **dynamickém prostředí**, které je závislé na mnoha interních i externích faktorech. Poptávka se mění nejen v závislosti na denní době, dnu v týdnu, kalendářním měsíci, samotném roce, ale také v závislosti na počasí, politické situaci a ekonomickém prostředí. Z těchto důvodů je zapotřebí umět **odhadnout očekávaný budoucí vývoj** na základě zkušeností a znalostí z **minulých období**. Jako stěžejní zdroj slouží data poskytnutá firmou RAAL TRANS, na jejichž základě je možné předpokládat budoucí vývoj a zvolit vhodnou technologii dopravy.

4.3.1 Vývoj přeprav v minulých letech

Na následujícím *obrázku 13* je znázorněn vývoj poptávky a volných vozů v letech 2005 – 2010 po všechny přepravy, které prošly databází RAAL TRANS.



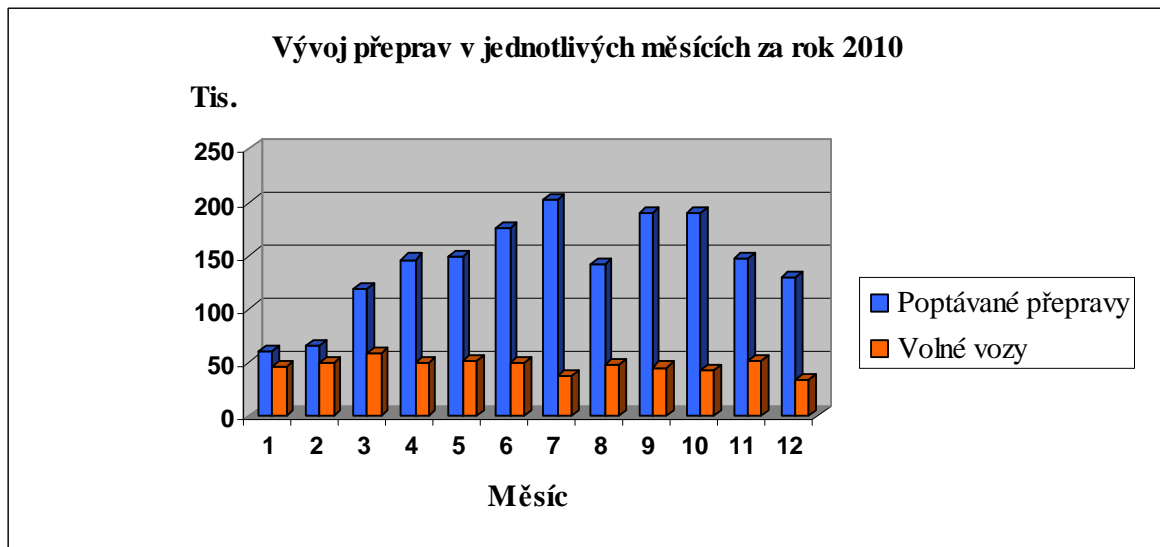
Obrázek 13: Vývoj přeprav v letech 2005 - 2010

Zdroj: (autor, 10)

Z uvedených dat je zřejmé, že doprava **reaguje na ekonomickou krizi**, která začíná v roce 2008, snižuje se poptávka po přepravách na úkor zvýšené nabídky volných vozů. Jak ubývá přeprav, narůstá počet dopravců, kteří nabízejí **svá volná vozidla**, neboť snížením produkce a poklesem výroby zejména automobilového průmyslu nutí dopravce, kterým **klesl přepravní výkon** u stálých přeprav, aby hledali poptávku pro vytěžování **nově vzniklých volných vozů**. Bohužel s přicházející krizí klesá i poptávka přeprav na volném trhu, proto je přebytek nabídky a nedostatek poptávky, což způsobuje existenční problémy zejména menším dopravcům. **V roce 2010** však přichází **veliký nárůst v poptávce**, což je způsobeno obnovující se ekonomikou, zejména rekordní výrobou mladoboleslavské automobilky Škoda, na kterou navazuje růst výroby dodavatelů, kteří tak zvyšují svoji produkci, což přináší nově poptávané přepravy. Tento **zvyšující trend se dá očekávat** i v dalších obdobích, avšak s menší tendencí růstu, který nebude tak skokový jako v roce 2010.

4.3.2 Poptávka přeprav v jednotlivých měsících v roce 2010

Vývoj poptávaných přeprav se výrazně **mění v jednotlivých měsících roku**. Proto je velmi pravděpodobné, že se výnosy za přepravy v měsících mohou výrazně lišit. Vývoj dle měsíců za rok 2010 je znázorněn na *obrázku 14*.



Obrázek 14: Vývoj přeprav v roce 2010

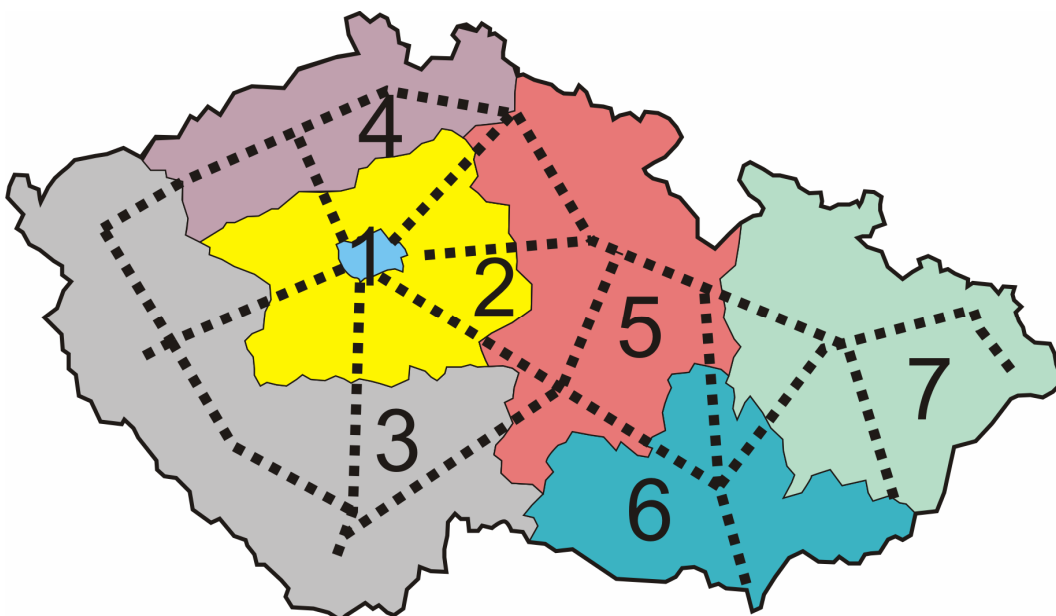
Zdroj: (autor, 10)

Je patrné, že **nejnižší poptávka** po přepravách je **v lednu a únoru**. Tento útlum je každoročně patrný, nepředstavuje nic výjimečného a ze strany dopravců je tento jev očekávaný. **V červenci je poptávka na nejvyšší hladině**, což je reakcí na sezónní práce, dovolené zejména řidičů, kdy je absence potřebného počtu řidičů a proto jsou některé přepravy nabízeny jiným dopravcům. V srpnu nastává útlum, který způsobují celozávodní dovolené, kdy se zastavuje výroba většinou po dobu jednoho týdne. V září opět poptávka po přepravách roste a to zejména kvůli zemědělské úrodě a začátkem zásobování obchodních řetězců na vánoční svátky. Poptávka **v prosinci je na nízké úrovni** zejména kvůli vánočním svátkům, kdy je **počet pracovních dní výrazně menší** než v ostatních měsících v roce.

4.4 Přepravní proudy zboží v České republice

Přepravní proudy vyjadřují **velikost toku zboží** mezi dvěma místy, a to odesílatelem a příjemcem v každém směru. Neplatí, že velikost toku zboží v jednom směru je stejný jako tok zboží ve směru opačném. Proto je důležité určit více velkých proudů mezi více místy (uzly) a **vytvořit tak síť** přepravních proudů. Po této síti je pak vhodné mezi danými uzly uskutečňovat přepravy. Přepravní proud může být tvořen více přepravními proudy, které jsou podmnožinou daného přepravního proudu. Proto přepravní proud často vede přes více uzlů, což je výhodné zejména pro vytěžování vozidel, která nejsou využita v celé své kapacitě, což nabízí další možnost dokládky, čili větší **využití kapacity dopravního**

prostředku, z čehož plynou další výnosy a vzroste tak sazba přepravného na ujetý kilometr. Předpokládané hlavní přepravní proudy jsou zobrazeny na *obrázku 15*.



Obrázek 15: Přepravní proudy v ČR dle PSČ

Zdroj: autor

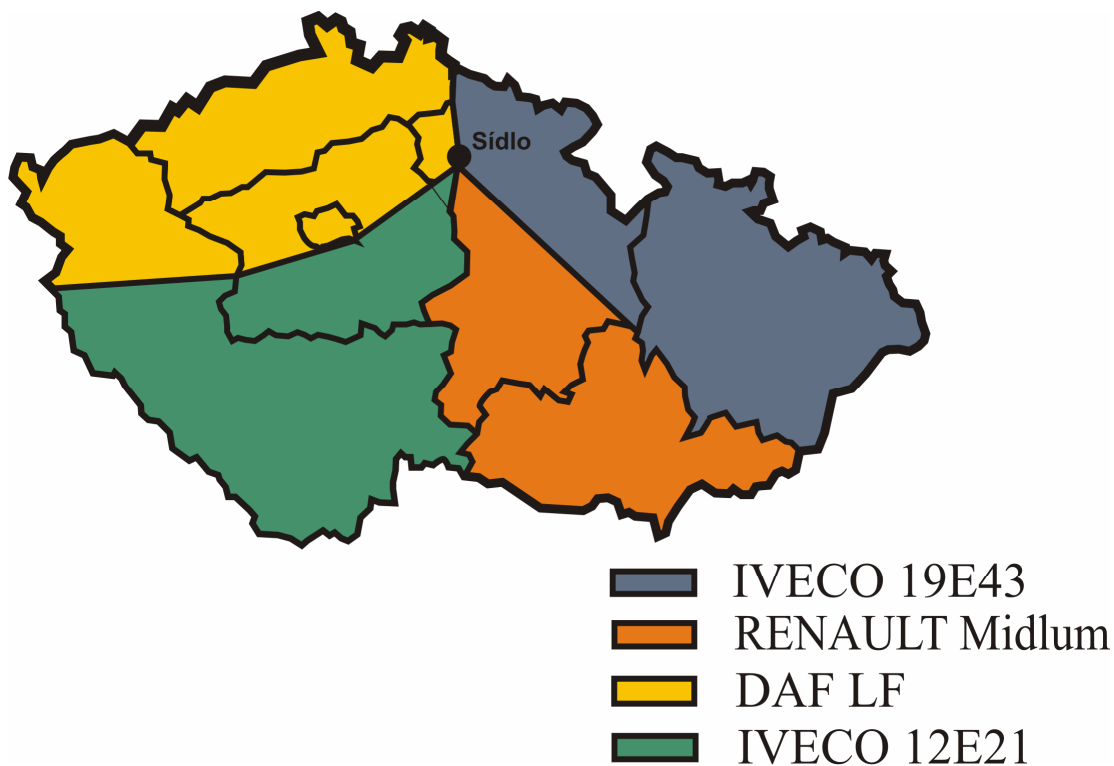
Do oblastí s příslušnými přepravními proudy je vhodné **nasadit správnou kategorii nákladního vozidla**, aby co nejvíce vyhovovalo poptávce na daném proudu, pokud možno vozidlo s nízkými provozními náklady. Je zbytečné, aby vozidlo s velkou užitečnou hmotností působilo na proudech, kde poptávka nepokryje využití jeho kapacity a na jiném proudu působilo vozidlo, které svoji kapacitou nepokrývá danou poptávku. Uzly přepravních proudů většinou tvoří velká města a aglomerace. **Největšími uzly** jsou v našich podmínkách krajská města a jejich přilehlé okolí. Pokud aglomeraci tvoří více měst (Ostravsko, Liberecko) jsou pak tyto uzly zpravidla větší, než uzly tvořené krajskými městy. **Velikost přepravních proudů dále ovlivňuje** geografická poloha, odvětví průmyslu, těžba určitého druhu surovin, místní tradice, kulturní zvyky aj. v daných uzlech. Jako ukazatel přepravních proudů jsou celkové poptávané přepravy za rok 2010 v oblastech dle počátečního čísla PSČ uvedené v *tabulce 5*.

Tabulka 5: Počet popotávaných přeprav za rok 2010 v ČR dle počátečního čísla PSČ

| Z \ Do | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | Celkem |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1 | 4 504 | 11 270 | 26 958 | 21 740 | 21 095 | 18 762 | 24 983 | 129 312 |
| 2 | 11 322 | 35 509 | 51 596 | 36 970 | 39 509 | 29 881 | 41 984 | 246 771 |
| 3 | 20 716 | 43 696 | 48 760 | 26 890 | 28 684 | 23 087 | 29 569 | 221 402 |
| 4 | 14 709 | 32 608 | 31 628 | 21 205 | 27 937 | 17 984 | 19 798 | 165 869 |
| 5 | 28 583 | 40 486 | 52 942 | 33 630 | 47 969 | 41 775 | 57 998 | 303 383 |
| 6 | 21 248 | 28 638 | 39 190 | 18 569 | 49 291 | 43 736 | 72 592 | 273 264 |
| 7 | 24 573 | 33 161 | 39 728 | 21 496 | 63 101 | 64 439 | 84 784 | 331 282 |
| Celkem | 125 655 | 225 368 | 290 802 | 180 500 | 277 586 | 239 664 | 331 708 | |

Zdroj: (autor, 10)

Z počtu přeprav dle jednotlivé oblasti je patrné, že **největší přepravní proudy** jsou **v oblasti 7**. Z tohoto důvodu je vhodné do této oblasti nasadit vozidlo s nejvyšší užitečnou hmotností 9 t (*IVECO 19E43*). Naopak oblasti **1; 2; 4 disponují nejmenší poptávkou**, proto zde je dostačující jako stěžejní vozidlo s nejmenší užitečnou hmotností 3,4 t (*DAF LF*). Vozidla **o užitečné hmotnosti 5,5 t** (*Iveco 12E21, Renault Midlum*) pak **obsluhují oblasti 3; 5 a 6**. Pro vozidlo *Iveco 12E21* je stěžejní pro vytěžování oblast 3, přičemž *Renault Midlum* obslouží zejména oblast 6. **Oblast 5 je druhá největší oblast** s poptávkou přeprav a vzhledem k velkému rozsahu této oblasti a faktu, že **sídlo firmy je právě v oblasti 5**, tuto oblast obsluhuje společně s vozidlem *IVECO 19E43*, které **kryje severní část**, neboť je to na přepravním proudu do oblasti 7 a *Renault Midlum* pak **obslouží jižní část oblasti 5** při přepravách do oblasti 6. Ve skutečnosti jsou tyto oblasti obsluhy jen orientační a v praxi bude možné obsluhovat jednu oblast více vozidly dle aktuální poptávky po přepravách, neboť vozidla mířící do vzdálenějších oblastí jedou přes sousedící oblasti, kterým je již přiřazeno jiné vozidlo.



Obrázek 16: Oblasti vytěžování vozidel

Zdroj: autor

Obrázek 16 znázorňuje přibližné **působení jednotlivých vozidel**. Jedná se pouze o názorné zobrazení předpokládané oblasti. Pokud se poptávka po přepravách bude výrazně měnit, je možné **přesměrovat jednotlivá vozidla** do vhodných oblastí tak, aby pokrývala poptávku a zároveň byl provoz vozidel ekonomický.

4.5 Kalkulace nákladů a stanovení ceny za ujetý kilometr

Cílem každého podnikání je **dosažení zisku**. V dopravě se však obtížně stanovuje očekávaný zisk, neboť výsledný čistý **zisk ovlivňují mnohé vlivy** a to nejen aktuální poptávka po přepravách, ale zejména cena pohonných hmot, sazba mýtného, povinného ručení, aj. Proto je nezbytné provést **kalkulaci všech nákladů**, které se v přepravě promítnou a stanovit sazbu za přepravné tak, aby sazba pokrývala náklady a přinášela výnosy. Proto je důležité stanovit vhodnou cenu za kilometr, která svoji výší pokrývá náklady na přepravu, přináší zisk, ale je hlavně únosná pro zadavatele a tím zajišťuje konkurenceschopnost, jelikož dopravců na trhu je velké množství a stěžejním faktorem při uzavírání přepravní smlouvy je **cena za přepravu**. Veškeré vztahy pro výpočet jednotlivých položek jsou uvedeny v příloze č. 3.

4.5.1 Vozidlo DAF LF

Užitečná hmotnost tohoto vozidla je 3,4 t, celková provozní hmotnost 7,5 t. Na vozidlo se **nevztahují sváteční a víkendové zákazy jízd**. Toto vozidlo je z hlediska nákladů nejúspornější z vozového parku. Celkové náklady jsou zobrazeny v *tabulce 6*.

Tabulka 6: Kalkulace nákladů pro vozidlo DAF LF

| DAF LF | Roční sazba bez DPH [Kč] | Závislé náklady [Kč/km] | Nezávislé náklady [Kč] | Předpoklad |
|----------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--|
| Pojištění | 33 000 | - | 33 000 | Povinné ručení, havarijní + pojištění nákladu |
| Silniční daň | 7 200 | - | 7 200 | 7,5 t; 2 nápravy |
| Mzda řidiče | 450 240 | - | 450 240 | 28 000 Kč hrubá mzda/měsíc + odvod za zaměstnance (34 %) |
| PHM | 472 500 | 5,25 | - | 18 l/100 km; 35 Kč/l s DPH (20 %) |
| Mýtné | 65 835 | 0,73 | - | 2,09 Kč/km D+R; 35 % jízd po D+R |
| Pneumatiky | 30 000 | 0,33 | - | 9 000 Kč/kus s DPH (20 %) |
| Náklady na údržbu a provoz | 30 000 | - | 30 000 | Opravy, servis, náhradní díly, práce (DPH 20 %) |
| Ostatní náklady | 25 000 | - | 25 000 | Telefon, paušální poplatky, aj. (DPH 20 %) |
| Celkem | 1 113 775 | 6,31 | 545 440 | Celkem za km = 12,37 [Kč/km] |

Zdroj: autor

Modré pole vyznačují náklady, ze kterých není možný odpočet DPH a jsou tak výslednou částkou. Na základě vypočítaných celkových nákladů je možné stanovit průměrnou cenu za ujetý kilometr vytíženého vozidla. Požadavkem je zisk 1 000 000 Kč za rok, předpoklad 90 000 kilometrů za rok provozu vozidla. Proto je nutné, aby průměrný zisk za každý ujetý kilometr včetně přejezdů činil 3 Kč. **Součinitel využití ložených jízd je 0,85**. V následující *tabulce 7* je uvedena vypočítaná průměrná cena za km vytíženého vozidla.

Tabulka 7: Stanovení ceny za km pro vozidlo DAF LF

| | |
|---|-------|
| Náklady provozu vozidla [Kč/km] | 12,37 |
| Požadovaný čistý zisk po zdanění za každý ujetý km [Kč] | 3,00 |
| Součinitel využití ložených jízd [-] | 0,85 |
| Zisk za km vytíženého vozidla [Kč] | 3,53 |
| Cena za km vytíženého vozidla bez DPH [Kč] | 18,70 |
| Cena za km vytíženého vozidla s DPH [Kč] | 22,44 |

Zdroj: autor

Průměrná cena za km vytíženého vozidla je 18,70 Kč bez DPH. S DPH cena činí 22,44 Kč. Požadovaný čistý zisk u vytíženého vozidla je pak 3,53 Kč.

4.5.2 Vozidla RENAULT Midlum, IVECO 12E21

Celková provozní hmotnost činí 12 t, užitečná hmotnost je 5,5 t. Na tyto vozidla se vztahují sváteční a víkendové zákazy jízd. Vozidla disponují dobrým poměrem užitečná hmotnost/provozní náklady. Celkové náklady jsou zobrazeny v tabulce 8 a tabulce 10.

Tabulka 8: Kalkulace nákladů pro vozidlo RENAULT Midlum

| RENAULT Midlum | Roční sazba bez DPH [Kč] | Závislé náklady [Kč/km] | Nezávislé náklady [Kč] | Předpoklad |
|----------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--|
| Pojištění | 36 000 | - | 36 000 | Povinné ručení, havarijní + pojištění nákladu |
| Silniční daň | 10 800 | - | 10 800 | 12 t; 2 nápravy |
| Mzda řidiče | 450 240 | - | 450 240 | 28 000 Kč hrubá mzda/měsíc + odvod za zaměstnance (34 %) |
| PHM | 577 500 | 6,42 | - | 22 l/100 km; 35 Kč/l s DPH (20 %) |
| Mýtné | 65 835 | 0,73 | - | 2,09 Kč/km D+R; 35 % jízd po D+R |
| Pneumatiky | 30 000 | 0,33 | - | 9 000 Kč/kus s DPH (20 %) |
| Náklady na údržbu a provoz | 30 000 | - | 30 000 | Opravy, servis, náhradní díly, práce (DPH 20 %) |
| Ostatní náklady | 25 000 | - | 25 000 | Telefon, paušální poplatky, aj. (DPH 20 %) |
| Celkem | 1 225 375 | 7,48 | 552 040 | Celkem za km = 13,61 [Kč/km] |

Zdroj: autor

Modré pole vyznačují náklady, ze kterých není možný odpočet DPH a jsou tak výslednou částkou. Na základě vypočítaných celkových nákladů je možné stanovit průměrnou cenu za ujetý kilometr vytíženého vozidla. Požadavkem je zisk 1 000 000 Kč za rok, předpoklad 90 000 kilometrů za rok provozu vozidla. Proto je nutné, aby průměrný zisk za každý ujetý kilometr včetně přejezdů činil 3 Kč. **Součinitel využití ložených jízd 0,85.** V následující *tabulce 9* je uvedena vypočítaná průměrná cena za km vytíženého vozidla.

Tabulka 9: Stanovení ceny za km pro vozidlo RENAULT Midlum

| | |
|---|--------------|
| Náklady provozu vozidla [Kč/km] | 13,61 |
| Požadovaný čistý zisk po zdanění za každý ujetý km [Kč] | 3,00 |
| Součinitel využití ložených jízd [-] | 0,85 |
| Zisk za km vytíženého vozidla [Kč] | 3,53 |
| Cena za km vytíženého vozidla bez DPH [Kč] | 20,16 |
| Cena za km vytíženého vozidla s DPH [Kč] | 24,20 |

Zdroj: autor

Průměrná cena za km **vytíženého vozidla je 20,16 Kč** bez DPH. S DPH cena činí 24,20 Kč. Požadovaný čistý zisk u vytíženého vozidla je pak 3,53 Kč.

Tabulka 10: Kalkulace nákladů pro vozidlo IVECO 12E21

| IVECO 12E21 | Roční sazba bez DPH [Kč] | Závislé náklady [Kč/km] | Nezávislé náklady [Kč] | Předpoklad |
|----------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--|
| Pojištění | 36 000 | - | 36 000 | Povinné ručení, havarijní + pojištění nákladu |
| Silniční daň | 10 800 | - | 10 800 | 12 t; 2 nápravy |
| Mzda řidiče | 450 240 | - | 450 240 | 28 000 Kč hrubá mzda/měsíc + odvod za zaměstnance (34 %) |
| PHM | 577 500 | 6,42 | - | 22 l/100 km; 35 Kč/l s DPH (20 %) |
| Mýtné | 65 835 | 0,73 | - | 2,09 Kč/km D+R; 35 % jízd po D+R |
| Pneumatiky | 30 000 | 0,33 | - | 9 000 Kč/kus s DPH (20%) |
| Náklady na údržbu a provoz | 30 000 | - | 30 000 | Opravy, servis, náhradní díly, práce (DPH 20 %) |
| Ostatní náklady | 25 000 | - | 25 000 | Telefon, paušální poplatky, aj. (DPH 20 %) |
| Celkem | 1 225 375 | 7,48 | 552 040 | Celkem za km = 13,61 [Kč/km] |

Zdroj: autor

Modré pole vyznačují náklady, ze kterých není možný odpočet DPH a jsou tak výslednou částkou. Na základě vypočítaných celkových nákladů je možné stanovit průměrnou cenu za ujetý kilometr vytíženého vozidla. Požadavkem je zisk 1 000 000 Kč za rok, předpoklad 90 000 kilometrů za rok provozu vozidla. Proto je nutné, aby průměrný zisk za každý ujetý kilometr včetně přejezdů činil 3 Kč. **Součinitel využití ložených jízd je 0,85.** V následující *tabulce 11* je uvedena vypočítaná průměrná cena za km vytíženého vozidla.

Tabulka 11: Stanovení ceny za km pro vozidlo IVECO 12E21

| | |
|---|-------|
| Náklady provozu vozidla [Kč/km] | 13,61 |
| Požadovaný čistý zisk po zdanění za každý ujetý km [Kč] | 3,00 |
| Součinitel využití ložených jízd [-] | 0,85 |
| Zisk za km vytíženého vozidla [Kč] | 3,53 |
| Cena za km vytíženého vozidla bez DPH [Kč] | 20,16 |
| Cena za km vytíženého vozidla s DPH [Kč] | 24,20 |

Zdroj: autor

Průměrná cena za km vytíženého vozidla je **20,16 Kč bez DPH**. S DPH cena činí 24,20 Kč. Požadovaný čistý zisk u vytíženého vozidla je pak 3,53 Kč.

4.5.3 Vozidlo IVECO 19E43

Vozidlo o celkové hmotnosti 19 t, **užitečná hmotnost činí 9 t**. Na toto vozidlo se vztahují sváteční a víkendové zakazy jízd. Provozní náklady jsou nejvyšší z vozidel ve vozovém parku. Celkové náklady jsou zobrazeny v *tabulce 12*.

Tabulka 12: Kalkulace nákladů pro vozidlo IVECO 19E43

| IVECO 19E43 | Roční sazba bez DPH [Kč] | Závislé náklady [Kč/km] | Nezávislé náklady [Kč] | Předpoklad |
|----------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|--|
| Pojištění | 42 000 | - | 42 000 | Povinné ručení, havarijní + pojištění nákladu |
| Silniční daň | 29 100 | - | 29 100 | 19 t; 2 nápravy |
| Mzda řidiče | 450 240 | - | 450 240 | 28 000 Kč hrubá mzda/měsíc + odvod za zaměstnance (34 %) |
| PHM | 918 750 | 10,21 | - | 35 l/100 km; 35 Kč/l s DPH (20%) |
| Mýtné | 65 835 | 0,73 | - | 2,09 Kč/km D+R; 35 % jízdy po D+R |
| Pneumatiky | 35 000 | 0,39 | - | 10 500 Kč/kus s DPH (20 %) |
| Náklady na údržbu a provoz | 35 000 | - | 35 000 | Opravy, servis, náhradní díly, práce (DPH 20 %) |
| Ostatní náklady | 25 000 | - | 25 000 | Telefon, paušální poplatky, aj. (DPH 20 %) |
| Celkem | 1 600 925 | 11,33 | 581 340 | Celkem za km = 17,79 [Kč/km] |

Zdroj: autor

Modré pole vyznačují náklady, ze kterých není možný odpočet DPH a jsou tak výslednou částkou. Na základě vypočítaných celkových nákladů je možné stanovit průměrnou cenu za ujetý kilometr vytíženého vozidla. Požadavkem je zisk 1 000 000 Kč za rok, předpoklad 90 000 km za rok provozu vozidla. Proto je nutné, aby průměrný zisk za každý ujetý kilometr včetně přejezdů činil 3 Kč. **Součinitel využití ložených jízd je 0,85.** V následující tabulce 13 je uvedena vypočítaná průměrná cena za km vytíženého vozidla.

Tabulka 13: Stanovení ceny za km pro vozidlo IVECO 19E43

| | |
|---|-------|
| Náklady provozu vozidla [Kč/km] | 17,79 |
| Požadovaný čistý zisk po zdanění za každý ujetý km [Kč] | 3,00 |
| Součinitel využití ložených jízd [-] | 0,85 |
| Zisk za km vytíženého vozidla [Kč] | 3,53 |
| Cena za km vytíženého vozidla bez DPH [Kč] | 25,10 |
| Cena za km vytíženého vozidla s DPH [Kč] | 30,12 |

Zdroj: autor

Průměrná cena za km vytíženého vozidla je **25,10 Kč** bez DPH. S daní cena činí 30,12 Kč. Požadovaný čistý zisk u vytíženého vozidla je pak 3,53 Kč.

4.5.4 Souhrnný přehled pro jednotlivá vozidla

V *tabulce 14* je přehled vypočítaných nákladů, ceny za ujetý kilometr a zisku pro všechna vozidla.

Tabulka 14: Souhrnný přehled cen pro jednotlivá vozidla

| Vozidlo | Užitečná hmotnost [t] | Náklady na ujetý kilometr [Kč] | Cena za ujetý kilometr s DPH [Kč] | Zisk za kilometr [Kč] |
|-----------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| DAF LF | 3,4 | 12,37 | 18,70 | 3 |
| RENAULT Midlum | 5,5 | 13,61 | 20,16 | 3 |
| IVECO 12E21 | 5,5 | 13,61 | 20,16 | 3 |
| IVECO 19E43 | 9 | 17,79 | 25,10 | 3 |

Zdroj: autor

Výpočet nákladů a ceny za ujetý km vychází z předpokladu, že každé vozidlo je v **provozu 12 měsíců** v roce, najede **1 800 km za týden**, to je 90 000 km za kalendářní rok, což je v podmínkách VSND v České republice reálná hodnota. Cena za ujetý kilometr vytíženého vozidla je průměrnou hodnotou, to znamená, že je možné uskutečnit přepravy s nižší sazbou za ujetý kilometr, ale proti tomu je nutné kompenzovat přepravami, které budou mít vyšší sazbu za ujetý kilometr. Proto je důležité **vytěžovat vozidla na maximum** a uskutečňovat více přeprav najednou, pokud to podmínky dovolují, neboť se pak sazba na kilometr rapidně zvyšuje s minimálně rostoucími náklady.

4.6 Roční náklady, výnosy a čistý zisk

Výsledek hospodaření firmy se ziskem či ztrátou se projeví po běžném účetním období. Za toto období je **nutné znát všechny** náklady, výnosy (příjmy), odečtené DPH, odpisy majetku, aj. Celkové náklady se rovnají součtu všech nákladů bez DPH. Jsou však i náklady, na které se DPH nevztahuje, jako je například silniční daň, neboť se jedná o samotnou daň, která se již dále nezdaňuje, dále poplatek za používání silnic a dálnic (mýtné) a pojištění vozidel. Všechny náklady uvedené v *tabulce 15* jsou proto náklady, které se v účetnictví vykazují jako konečné náklady.

Tabulka 15: Celkové očekávané náklady za běžné účetní období

| Náklady celkem za rok bez DPH [Kč] | |
|--|------------------|
| Mzda zaměstnancům | 1 800 960 |
| Pojištění nákladu, vozidel (hav. + pov.) | 147 000 |
| Silniční daň | 58 000 |
| Náklady na údržbu | 250 000 |
| Pohonné hmoty (PHM) | 2 546 250 |
| Mýtné | 263 340 |
| Ostatní náklady (poplatky,..) | 100 000 |
| Celkem | 5 165 550 |

Zdroj: autor

Výnosy jsou tvořeny vystavenými fakturami za uskutečněné přepravy, a jsou jedinými provozními výnosy, jelikož firma Jiří Mošna Trans nenabízí prozatím žádné jiné služby, ze kterých by plynul další příjem. Na přepravy se vztahuje DPH ve výši 20 % přepravného. Hospodářský výsledek před zdaněním je rozdílem výnosů bez DPH a celkových nákladů bez DPH. Daň z příjmu FO činí 15 % a čistý zisk je částka po zdanění hospodářského výsledku daní z příjmu FO. Základ DPH je součet všech výnosů za účetní období bez ohledu na to, zda se z výnosů stal příjem. Hrozí zde **nebezpečí, že některé faktury nebudou uhrazeny** např.: z důvodu bankrotu firmy, u které je dlužná pohledávka. Tyto faktury pak zvyšují základ daně, ačkoliv netvoří reálný příjem. Očekávané výnosy, odvedené DPH, daň z příjmu FO a zisk je uveden v *tabulce 16*.

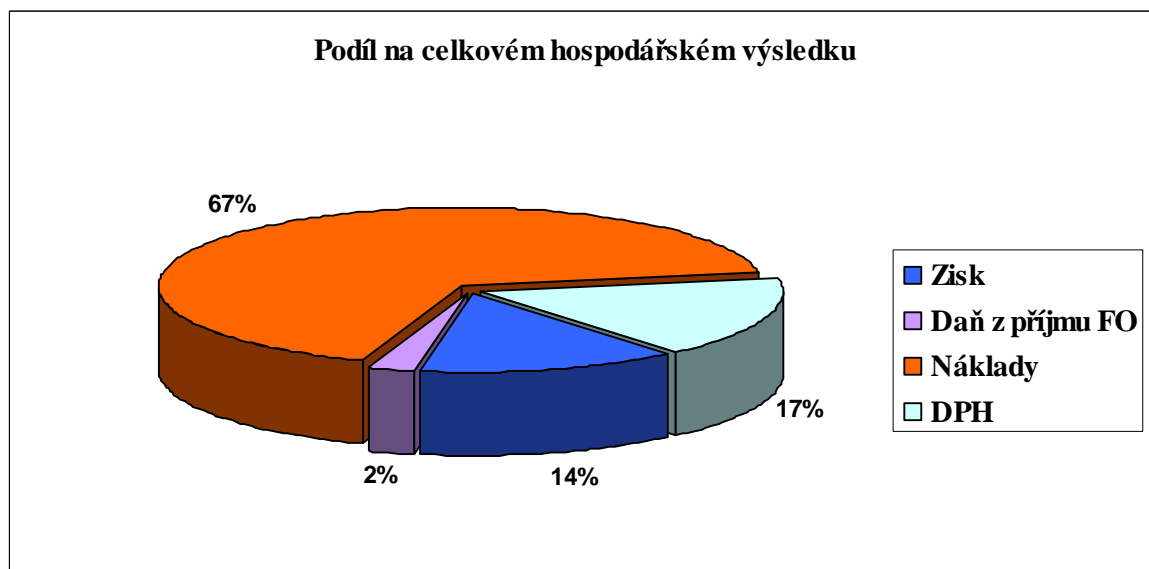
Tabulka 16: Očekávané výnosy a zisk za běžné účetní období

| Výnosy celkem - Vyfakturované přepravy [Kč] | |
|--|------------------|
| Výnosy s DPH | 7 722 216 |
| Hodnota DPH | 1 287 036 |
| Výnosy bez DPH | 6 435 180 |
| Hospodářský výsledek před zdaněním | 1 269 630 |
| Daň z příjmu FO | 190 444 |
| Čistý zisk po zdanění (daň z příjmu FO) | 1 079 186 |
| Průměrný zisk na vozidlo za rok | 269 796 |
| Průměrný zisk na vozidlo za měsíc | 22 483 |

Zdroj: autor

Z celkového hospodářského výsledku činí **zisk jen malé procento**, v tomto případě 14 %, přesto celkový zisk za účetní období dosahuje požadované hodnoty 1 000 000 Kč.

Z toho plyne, že navržená cena za ujetý kilometr vytíženého vozidla je **vyhovující a pokrývá všechny náklady** i výdaje a přináší očekávaný zisk. Největší položku tvoří náklady, potom DPH. Zastoupení jednotlivých položek je uvedeno na *obrázku 17*.



Obrázek 17: Podíl na celkových příjmech

Zdroj: (autor, 10)

Stanovení celkových příjmů a nákladů zahrnuje **všechny očekávané výdaje i výnosy**.

4.7 Dílčí závěr

Při současném vývoji ekonomické situace a předpokládaným růstem ekonomiky je vhodné na základě popsané technologie provozovat VSND s očekávaným ziskem. Pokud by trh nabízel vyšší počet poptávaných přeprav v daných oblastech, je možné firmu optimalizovat nákupem přípojných vozidel, kdy se zvýší užitečná hmotnost na úkor nízkých pořizovacích nákladů. Rozšířit nabídku přeprav lze přes speciální přepravy, jako je např. přeprava nebezpečného zboží ADR. To vyžaduje zvláštní vybavení vozidla a speciální školení řidičů, přínosem však je vyšší šance získat další přepravy, neboť každý dopravce nedisponuje těmito přepravami. Dá se předpokládat, že firma získá některé stále zákazníky a stále přepravy, od kterých se pak může vyvíjet další technologie přeprav.

5 NÁVRHY NA ZMĚNY PRO OPTIMALIZACI DOPRAVNÍCH FIREM ZABÝVAJÍCÍ SE SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVOU

Dopravní firmy zabývající se silniční nákladní dopravou, dále jen „doprovci“ čelí v dnešní době **vysoké konkurenci** a prosazení na trhu je velmi náročné, neboť ze strany státu neexistují pro menší ani větší dopravce žádné výhody, které by podporovaly toto odvětví. Naopak **doprovci platí mnoho poplatků**, které zvyšují náklady na přepravu a tyto poplatky se každým rokem zvyšují. Typickým příkladem je poplatek za užívání silnic a dálnic (mýtné), kde se tato sazba zvýšila v roce 2011 a v roce 2012 se uvažuje o zpoplatnění silnic nižších tříd. Další přímou vazbou na náklady dopravců je **cena pohonných hmot**, která zejména v roce 2011 vystoupala na rekordní hranici a má stoupající trend. Bohužel **ceny za přepravu nejsou tak flexibilní**, aby reagovaly na tyto změny, proto je nutné učinit několik právních kroků, které **nabídnou dopravcům lepší podmínky** pro jejich odvětví, aby tuzemští dopravci nebyli v budoucnu vytlačeni dopravci z jiných států, kteří budou přepravovat za cenu přepravného, která je neúnosná pro české dopravce.

5.1 Doba splatnosti faktur za přepravu

Splatnost faktur za přepravu v České republice **nemá zákonem omezenou dobu splatnosti**. Doba splatnosti činí u mnoha zasílatelů, přepravců či ostatních dopravců až 120 dní, což představuje velký problém v toku peněz dopravních firem. Nejčastěji se DS pohybuje **v rozmezí 60 až 90 dní**. To je způsobeno tím, že dopravci stojí na konci platebního řetězce. Další faktor, který oddaluje zaplacení faktury je, že splatnost se počítá ode dne přijetí faktury od dopravce. To oddaluje dobu splatnosti v průměru o dalších 7 dní. Dalším problémem, na který má vliv také ekonomická krize je, že mnoho firem nezaplatí ani ve splatnosti a platí až po splatnosti faktury. Často je nutné firmu vyzvat k zaplacení faktury, která je po splatnosti.

Dlouhé a opožděné doby splatnosti způsobují, že dopravci jsou nuceni vynakládat náklady na přepravu z jiných (většinou vlastních) zdrojů, což ohrožuje finanční stabilitu dopravců zejména v době, kdy v určitém období (vánoční svátky, první měsíce nového roku) nezaplatí více podnikatelských subjektů najednou. Dopravce je nucen hradit provozní náklady

z rezervních zdrojů. Pokud nejsou finanční prostředky na provoz, **doprovce nemůže provádět další přepravy**, což se projeví zejména po několika měsících, kdy neobdrží žádné platby ve prospěch na účtu, neboť neprovedl žádné přepravy z důvodu absence provozních finančních prostředků. To může způsobit existenční problémy dopravce. Dalším velkým rizikem je, pokud firma, u které má dopravce **nesplacenou fakturu, zbankrotuje**, či je na ni uvaleno konkurzní řízení. Ve většině případů pak dopravci **faktura není již uhrazena**.

Evropský parlament v říjnu 2010 schválil dohodu dosaženou s Radou, kterou se stanoví **standardní 30-ti denní lhůta** pro úhradu faktur. To je po dlouhé době první pozitivní krok, který umožní zkrátit splatnost faktur, jejich vymahatelnost a umožní dopravcům rychlejší tok peněz a jejich obrát, což přináší vyšší efektivitu provozování VSND. Bohužel toto rozhodnutí nebylo ke dni 4. 4. 2011 ukotveno v právních předpisech České republiky, proto je nutné, aby byla dohoda **zavedena v právních předpisech** s nejrychlejší platností.

5.2 Jednotné objednávky dopravy ve VSND

Na rozdíl od mezinárodních přeprav, které se řídí úmluvou CMR není při VSND žádná povinná úmluva, která by upravovala povinnosti dopravce, odesílatele, příjemce a zadavatele. Při uzavírání přepravní smlouvy dopravce obdrží objednávku dopravy. Objednávka dopravy je uvedena v *příloze č. 4*. Potvrzením objednávky dopravy dopravce přijímá a souhlasí s **přepravními podmínkami (PP)**. Každý podnikatelský subjekt má vlastní objednávku dopravy, která obsahuje mimo údajích o přepravě také **vlastní PP**. Přepravní podmínky zpravidla obsahují DS faktur a podmínky přepravy. Každý zadavatel má však PP upraveny tak, aby byl chráněn **před případnými škodami**, které vzniknou během přepravy a přenáší veškerou zodpovědnost na dopravce. Dle individuálních PP **nemá dopravce** většinou žádné nároky **na odškodnění za vzniklé prostoje** na nakládce a vykládce, avšak za nedodržení termínu nakládky a vykládky je okamžitě penalizován. Proto se musí dopravce seznámit s konkrétními přepravními podmínkami každého zadavatele, což prodlužuje komunikaci mezi dopravcem a zasílatelem. Pro jednoduchou a jasnou komunikaci je z tohoto důvodu vhodné, aby veškeré firmy, které provádí či zprostředkovávají dopravu, používaly **jednotné přepravní podmínky**. Jednalo by se zejména o následující body:

- Dopravce je povinen přistavit vozidlo k nakládce dle pokynů zadavatele
- Při nedodržení termínu nakládky nebo vykládky penalizace ve výši až 100 % z přepravného
- Pokud do 1 hodiny od přistavení vozidla v termínu nakládky nezačne nakládání vozidla, dopravce má nárok na úhradu za vzniklé prostoje ve výši 10 % z přepravného za každou započatou hodinu
- Pokud do 2 hodin od přistavení vozidla v termínu vykládky nezačne vykládání, dopravce má nárok na úhradu za vzniklé prostoje ve výši 20 % z ceny přepravného za každou započatou hodinu
- Náklady vzniklé nedodržením termínu nakládky nebo vykládky budou účtovány dopravci ve výši 70 % ze vzniklých nákladů
- Nedodržení termínu nakládky/vykládky ze strany dopravce, odesílatele i odběratele je dopravce povinen ihned hlásit zadavateli
- Přímý kontakt se zákazníkem vyloučen pod pokutou ve výši až 100 000 Kč
- Pokud není dohodnuto jinak, řídí se vztah mezi zadavatelem a dopravcem Obchodním zákoníkem č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších úprav
- Dopravce je povinen mít uzavřenou pojistku z odpovědnosti za škody vzniklé na nákladu ve výši 100 % z hodnoty nákladu

Tyto body **spravedlivě rozdělují zodpovědnost** mezi dopravce a odesílatele a zohledňují práva dopravce na odškodnění v případě vzniklých prostojů, které dopravce nemůže ovlivnit. Zejména tyto práva nejsou ve většině PP uvedeny a dopravce nemá právo na odškodnění v případě, že stráví **několikahodinové prostoje** na nakládce i vykládce a pokud dopravce nedodrží termín nakládky a vykládky, hrozí mu vysoké penále. Proto se tyto body stanou přínosem pro dopravce a přináší zkvalitnění přepravního procesu, neboť by zadavatelé měli větší motivaci a ochotu vyhovět dopravcům, neboť prostoje způsobují velké finanční ztráty všem dopravcům.

Dalším problémem je, že každý zadavatel využívá **jiný formát souboru s objednávkou** přepravy. Nejčastěji se jedná o tyto formáty: .doc; .pdf; .xls; .jpeg. Z praktického hlediska, pro otevření a tisk objednávek by bylo vhodné, aby každý zadavatel využíval jeden formát souboru pro objednávky přepravy. Nejužívanějším a **nejvhodnějším**

formátem by byl formát .pdf, a to z důvodu bezplatné licence na prohlížeče tohoto formátu a znemožnění přepisování obsahu v souboru, což chrání zadavatele i dopravce.

5.3 Odpovědnost odesílatele za upevnění a fixaci nákladu

Od 1. ledna 2011 platí změna vyhlášky č. 283/2009 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a s ní i nová norma. **Norma ČSN EN 12 195** upřesňuje podmínky pro fixaci a upevnění nákladu. Z přejaté normy je definován přesný **minimální počet fixačních prostředků**, který závisí na hmotnosti nákladu, rozměrech nákladu, umístění na ložné ploše a součiniteli tření (μ) materiálu, který je ve styku s ložnou plochou. Dle jednotlivých parametrů je pak dán minimální počet fixačních prostředků, v přepravách kusových zásilek nejčastěji používaných upínacích textilních pásů (kurt). **Při kontrole** příslušným orgánem (Policie ČR, Celní správa ČR) je **dle tabulkových hodnot** normy ČSN EN 12195-1 kontrolován počet upínacích pásů. Za každý chybějící fixační prostředek je pak vyměřena pokuta, zrovna tak za poškozený nebo dostatečně nenapnutý upínací pás, či FP neoznačený certifikačním štítkem. Použitím protismykových podložek, které zvyšují součinitel tření (μ) se docílí menšího počtu fixačních prostředků, který závisí kromě hmotnosti a úhlu také na součiniteli tření (μ).

Veškerá zodpovědnost za upevnění a fixaci nákladu příslušným počtem fixačních prvků je **na dopravci**, respektive na řidiči. V praxi je však často nemožné zafixovat a upevnit náklad předepsaným počtem fixačních prostředků, neboť to povaha materiálu, přepravní jednotka a obal neumožňuje, jelikož by mohlo dojít k poškození přepravovaného zboží. Příslušné kontrolní orgány (Policie ČR, Celní správa ČR) však tento fakt netolerují a berou za rozhodující tabulkové hodnoty o příslušném počtu fixačních prostředků. To dopravcům způsobuje další výdaje za nákup několika desítek fixačních prostředků a pokuty vyměřené za nedodržení předepsaného počtu fixačních prostředků. V Německu je **zodpovědnost** pro správnou fixaci a upevnění nákladu **rozdělena mezi odesílatele a dopravce** v poměru 1 : 1. Výhodou je, že odesílatel použije vhodnou přepravní jednotku a obal, kapacitu vozidla a provede kontrolu naložení a fixace nákladu tak, aby vše vyhovovalo předpisům, či dodá vhodné fixační prostředky, neboť tím chrání odesílatel sám sebe před případnými finančními náklady při nesprávné fixaci a upevnění nákladu. Tento fakt snižuje riziko dopravce před pokutou za nedodržení předepsaného počtu fixačních prostředků a přispívá **k lepší bezpečnosti silničního provozu**.

Pro české dopravce by bylo výhodné, kdyby české předpisy zavedly též z části **odpovědnost za fixaci a upevnění nákladu na odesílatele**, čímž by se snížilo riziko pokut a zvýšila se bezpečnost provozu, neboť by odesílatel dbal na správné ložení a zajištění nákladu, nešetřil by na kvalitě přepravních jednotek a obalech, tím by umožnil dopravci použití předepsaného počtu fixačních prostředků.



Obrázek 18: Fixace nákladu

Zdroj: autor

5.4 Variabilní pracovní doba odesílatele a příjemce pro nákladku a vykládku

Prostoje vozidel na nakládce a vykládce způsobují dopravcům **omezení finančních výnosů**, neboť vozidlo musí čekat do doby nakládky/vykládky a tím je vyloučeno jeho další vytěžování, přičemž je většinou nutné platit řidiče i přesto, že tráví v prostoji denní dobu odpočinku a není využit jeho pracovní fond a doba řízení dle Nařízení 561/2006 Sb., ve znění pozdějších úprav. Většina firem, které si objednají přepravu do nebo ze své firmy, má **rozdílnou pracovní dobu**. Pracovní doba závisí na druhu a organizačním uspořádání firmy, ochotě pracovníků a směnném provozu.

Při vytěžování vozidel, kdy nejsou dostupné pravidelné přepravy a uskutečňují se přepravy na základě aktuální poptávky, je někdy nemožné odhadnout pracovní dobu odesílatele a odběratele zejména u menších firem. V praxi se často údaje poskytnuté zadavatelem o pracovní době odesílatele a příjemce liší a proto se často stává, že vozidlo

přistavené k nakládce nebo vykládce v uvedeném termínu na objednávce přepravy **není naloženo či složeno**, neboť pracovní doba firmy to neumožňuje, zpravidla absencí odpovědného pracovníka. To má za následek, že řidič musí s vozidlem čekat do následující směny, což **může být až 16 hodin**, než dojde k prvnímu kontaktu s dodavatelem či odběratelem.

Firmy, které mají pracovní dobu od 8 hodin a firmy s končící pracovní dobou ve 14 hodin pak způsobují dopravcům velké náklady a ztráty vzniklé prostojem vozidel, kdy je vozidlo nutné nechat čekat např. už od 14 hodin do následujícího dne, kdy by za tuto dobu mohla být uskutečněna samotná přeprava k příjemci, či další přeprava pro jiný subjekt. Z těchto důvodů je proto vhodné, aby měly firmy, které často odesílají či přijímají zboží **větší rozptyl pracovní doby** nebo možnost variabilního odpovědného pracovníka, který by byl schopen vydat/přijmout **náklad i mimo pracovní dobu** firmy v rozumném časovém rozpětí. Optimální nejmenší časové rozpětí pracovní doby firem je v čase 7 – 17 hodin, kdy by většina dopravců v tomto čase stíhala přistavení vozidel k nakládce/vykládce.

Dalším přínosem je, že by se **omezila kumulace vozidel** na začátku nové směny, které čekají na nakládku/vykládku od doby konce pracovní doby předchozí směny. Pokud by bylo větší časové rozpětí, bylo by za předchozí směny odbaveno více vozidel, která by pak nečekala do následujícího dne. Tím by na **nové směně ubylo vozidel k odbavení** a také by se i zmenšily další prostoje, kdy vozidla čekají na odbavení předchozích vozidel.

5.5 Dílčí závěr

Všechny tyto podkapitoly **shrnují základní a teoreticky dosažitelné cíle**, které by přispěly k lepším podmínkám nejen pro dopravce, ale zejména i pro zákazníky a úzce související bezpečnosti silničního provozu, jelikož by dopravci zlepšením těchto podmínek nemuseli nutit řidiče porušovat Nařízení 561/2006 Sb. Přínosem by byl větší časový prostor pro uskutečnění přeprav, jednoznačné podmínky pro všechny dopravce i zadavatele a vyšší bezpečnost pro všechny účastníky silničního provozu, ať již z hlediska spolehlivější a bezpečnější práce řidičů, tak i lépe upevněného nákladu. Velkým přínosem pro dopravce by také byl **jiný přístup státu a státních organizací k menším dopravcům**, zejména by pomohly daňové úlevy či snížení finančních nákladů, které jsou odváděny přímo do státní kasy. Toto je však utopické myšlení, protože stát na silniční dopravě a dopravcích získává

veliké příjmy a je vyloučeno, že by se o tyto příjmy připravil, spíše se **dá očekávat nárůst poplatků a přírůstek dalších zpoplatněných služeb**, na které dopravci nemohou reagovat zvýšením přepravného, neboť to konkurenční prostředí neumožňuje.

ZÁVĚR

Provozování vnitrostátní silniční nákladní dopravy je **živností koncesovanou**, to znamená, že provozovatel potřebuje získat koncesní listinu na základě stanoviska ke koncesní listině, které vyžaduje od provozovatelů mnoho kroků pro získání tohoto stanoviska. Jedná se o prokázání finanční a odborné způsobilosti, ale i dobrou pověst. Tyto **podmínky zajišťují odbornost a profesionalitu provozovatelů silniční dopravy**. Před zahájením samotné dopravy však nestačí pouze získání koncesní listiny, ale je důležité ohlášení u mnoha státních a soukromých institucí, zapsáním do živnostenského rejstříku počínaje, přes ohlášení u České správy sociálního zabezpečení, po ohlášení u příslušné zdravotní pojišťovny. Tyto kroky dokazují, že jsou vytvořeny demokratické podmínky pro zahájení podnikání v dopravě, nicméně to **vyžaduje odborné a hlubší znalosti zákonů i předpisů**, bez kterých není možno začít získat všechna oprávnění a zahájení podnikání.

Získání vhodných nákladních vozidel pro provozování silniční nákladní dopravy nepředstavuje v dnešní době **žádný problém**. Nová vozidla jsou postavena dle přání zákazníka a trh s použitými užitkovými vozidly je přesycen, což umožňuje široký výběr a koupi staršího vozidla v dobrém stavu za zlomek pořizovací ceny nového vozidla. Aktuální nabídka nabízí mnoho vozidel, která plní podmínky kritérií provozovatele, ať se jedná o kategorii vozidla, ujetý počet kilometrů, stáří vozu a především cenu, proto **si kupující může vybrat z mnoha vozidel** to nejvhodnější pro jeho záměr a potřeby.

Vytěžování vozidel dle aktuální poptávky po přepravách je pro rok 2011 příznivé, což dokazuje prudký **nárůst poptávky po přepravách** za rok 2010. Výhodou je, že oproti stálým přepravám je tento způsob vytěžování výhodnější z hlediska **nezávislosti na ostatních subjektech a potlačuje tak riziko ztráty** vyfakturovaných výnosů v případě úpadku firmy, pro kterou je doprava provozována. Nevýhodou zůstává **absence stálých přeprav**, proto je nutné vozidla neustále vytěžovat a **kombinovat přepravní proudy** jednotlivých vozidel, zejména stykem vozidel v jednom místě umožňující překládku zboží na více přepravních prouděch. Předpokladem tohoto způsobu vytěžování je získání stálých zákazníků a přeprav, u kterých bude ověřena technologie dopravy na základě dřívějších uskutečněných přeprav, což umožní zkvalitnit služby a přináší další rozvoj dopravní firmy.

Globálním přínosem této práce jsou návrhy na optimalizaci dopravních firem, které by odstranily negativní vlivy dopadající na dopravu a dopravce. Jedná se o **30-denní splatnost faktur,** jednotné přepravní podmínky, odpovědnost odesílatele za fixaci nákladu a variabilní pracovní doba odesílatelů a příjemců. Tyto **návrhy jsou reálné,** neboť k jejich realizaci postačují pouze úpravy právních předpisů.

Tato práce dokazuje, že **je možné zahájit provozování vnitrostátní silniční nákladní dopravy na živnostenský list** a očekává se, že toto podnikání bude ziskové, **za předpokladu platnosti aktuálních stěžejních právních předpisů a stabilní ekonomické i politické situace** bez razantních změn, které by výrazně ovlivnily podmínky provozování VSND. Při prudké změně politické či ekonomické situace může nastat obrat k lepším podmínkám pro podnikání, či naopak obrat k horšímu prostředí pro podnikání. Proto je zapotřebí **před zahájením jakékoliv živnosti získat aktuální informace o trhu,** vnějších i vnitřních vlivech, které působí na dané odvětví a očekávat vývoj v dalších obdobích, neboť cílem každého podnikání je dosažení zisku a dlouhodobě ztrátové podnikání je nepřípustné.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších úprav.
- (2) Internetové stránky Ústeckého kraje. Zpráva o zkouškách odborné způsobilosti dopravců [on-line] [cit.2011-01-11] Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=450018&id=1645736&p1=85058> .
- (3) HINKE, J., BÁRKOVÁ, D.: Účetnictví 1. Praha: Grada 2010. 144 s. ISBN 978-80- 247-3384-5
- (4) Zákon č. 455/1991 Sb., Živnostenský zákon, ve znění pozdějších úprav.
- (5) Zákon č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník, ve znění pozdějších úprav.
- (6) Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě.
- (7) Internetové stránky truck servisu Zlín pro vozy MAN [cit.2011-03-23]. Obrázky dostupné z <<http://www.truckservice.cz/trucks/tgl.htm>>.
- (8) Internetové stránky výrobce spacích nástaveb Pony [cit.2011-3-23]. Obrázky dostupné z <<http://www.pony.cz/1-1-1-ism-pony-fantasy-I.html>>.
- (9) Internetová inzerce použitých vozidel. [cit.2011-03-01]. Vozidla dostupná z <<http://www.tipcar.cz> > .
- (10) Interní zdroj firmy RAAL TRANS Hradec Králové, poskytnuté dne 6. 4. 2011.

SEZNAM TABULEK

| | |
|--|----|
| Tabulka 1: Vstupní údaje o firmě..... | 23 |
| Tabulka 2: Výhody a nevýhody kategorií nákladních vozidel..... | 27 |
| Tabulka 3: Seznam vyhovujících inzerovaných vozidel na www.tipcar.cz | 34 |
| Tabulka 4: Ceník programu RAAL TRANS k 1.4.2011 | 38 |
| Tabulka 5: Počet poptávaných přeprav za rok 2010 v ČR dle počátečního čísla PSČ | 44 |
| Tabulka 6: Kalkulace nákladů pro vozidlo DAF LF..... | 46 |
| Tabulka 7: Stanovení ceny za km pro vozidlo DAF LF | 47 |
| Tabulka 8: Kalkulace nákladů pro vozidlo RENAULT Midlum..... | 47 |
| Tabulka 9: Stanovení ceny za km pro vozidlo RENAULT Midlum | 48 |
| Tabulka 10: Kalkulace nákladů pro vozidlo IVECO 12E21 | 48 |
| Tabulka 11: Stanovení ceny za km pro vozidlo IVECO 12E21 | 49 |
| Tabulka 12: Kalkulace nákladů pro vozidlo IVECO 19E43..... | 50 |
| Tabulka 13: Stanovení ceny za km pro vozidlo IVECO 19E43 | 50 |
| Tabulka 14: Souhrnný přehled cen pro jednotlivá vozidla | 51 |
| Tabulka 15: Celkové očekávané náklady za běžné účetní období..... | 52 |
| Tabulka 16: Očekávané výnosy a zisk za běžné účetní období | 52 |

SEZNAM OBRÁZKŮ

| | |
|--|----|
| Obrázek 1: Dělení živností..... | 17 |
| Obrázek 2: Obchodní jméno firmy | 21 |
| Obrázek 3: Schéma postupu založení firmy | 22 |
| Obrázek 4: Vozidlo kategorie N1 | 28 |
| Obrázek 5: Vozidlo kategorie N3 | 28 |
| Obrázek 6: Vozidlo kategorie N2 | 29 |
| Obrázek 7: Dálková nízká, zvýšená a interiér kabiny vozidla MAN | 30 |
| Obrázek 8: Univerzální spací nástavby Pony Fantasy | 31 |
| Obrázek 9: Skříňová nástavba | 32 |
| Obrázek 10: Plachtová nástavba | 33 |
| Obrázek 11: Vybraná vozidla | 36 |
| Obrázek 12: Pracovní prostředí databanky RAAL TRANS | 39 |
| Obrázek 13: Vývoj přeprav letech 2005 – 2010 | 41 |
| Obrázek 14: Vývoj přeprav v roce 2010..... | 42 |
| Obrázek 15: Přepravní proudy v ČR dle PSČ..... | 43 |
| Obrázek 16: Oblasti vytěžování vozidel | 45 |
| Obrázek 17: Podíl na celkových příjmech..... | 53 |
| Obrázek 18: Fixace nákladu..... | 58 |

SEZNAM ZKRATEK

| | |
|---------|--|
| DDO | denní doba odpočinku |
| DPH | daň z přidané hodnoty |
| EP | europaleta |
| FO | fyzická osoba |
| MSND | mezinárodní silniční nákladní doprava |
| NPH | nejvyšší povolená hmotnost |
| OZ | odborná způsobilost |
| PHM | pohonné hmoty |
| PO | právnícká osoba |
| PP | přepravní podmínky |
| PROSIDO | provozování silniční dopravy |
| VSND | vnitrostátní silniční nákladní doprava |

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Koncesní listina

Příloha 2: Fotografie vybraných vozidel

Příloha 3: Výpočtové vztahy pro stanovení nákladů a výnosů

Příloha 4: Objednávka dopravy

PŘÍLOHY

Okresní úřad Jičín - okresní živnostenský úřad

Koncesní listina

Č.j.: ŽÚ/01/1487/00/3/150006

V Jičíně dne 17. 5.2000

Evidenční číslo živnosti: [REDACTED]

Okresní úřad Jičín - okresní živnostenský úřad jako orgán věcně a místně příslušný vydává podle čl. VI zákona č. 356/1999 Sb. tuto koncesní listinu fyzické osobě:

jméno a příjmení: **Jiří Mošna**

rodné číslo: [REDACTED]

bydliště: **Vrcha 241, 506 01 Jičín**

obchodní jméno: **Jiří Mošna AUTODOPRAVA**

identifikační číslo: [REDACTED]

předmět podnikání:

Silniční motorová doprava nákladní

místo podnikání: **Vrcha 241, 506 01 Jičín**

Koncesní listina se vydává na dobu neurčitou.

Den vzniku práva provozovat živnost: 16. 1.1992

Ing. Ladislav Brykner
vedoucí okresního živnostenského úřadu









17



18



19



20



21

Roční superhrubá mzda za řidiče

$$M_{\text{řidiče}} = S_{\text{hrubá}} \cdot 1,34 \cdot 12$$

Kde:

 $M_{\text{řidiče}}$ náklady odvedené za řidiče za jeden rok [Kč]

1,34.....přepočet na superhrubou mzdu [-]

12.....počet měsíců [-]

Roční výdaje za PHM

$$P_{PHM} = \frac{S_{pr} \cdot N_{km} \cdot P_l}{100} \cdot \frac{1}{1,2}$$

Kde:

 P_{PHM} náklady za pohonné hmoty za rok [Kč] S_{pr} průměrná spotřeba v litrech na 100 km [l/100km] N_{km} počet ujetých kilometrů za rok [km] P_l cena za litr PHM s DPH [Kč] $\frac{1}{1,2}$ odečet DPH [-]

Roční sazba mýtného

$$M = S_{km} \cdot N_{km}$$

Kde:

 M náklad mýtného za rok [Kč] S_{km} sazba za km Euro 3; 2 nápravy [Kč/km] N_{km} počet ujetých kilometrů [km]**Roční cena za pneumatiky**

$$P_{pneu} = \sum_{i=1}^n \frac{N_{km} \cdot P_{kus}}{Z_{pneu}} \cdot \frac{1}{1,2}$$

Kde:

 P_{pneu} náklady za pneumatiky [Kč] N_{km} počet kilometrů za rok [km] P_{kus} cena pneumatiky s DPH [Kč] Z_{pneu} životnost dané pneumatiky [km] n počet pneumatik [-] $\frac{1}{1,2}$ přepočítání na sazbu bez DPH [-]

Celkové náklady za ujetý kilometr vozidla

$$N_{cel} = \frac{(\sum N_z \cdot N_{km}) + \sum N_n}{N_{km}}$$

Kde:

 N_{cel} celkové náklady vozidla za ujetý kilometr [Kč] N_z náklady závislé na ujeté vzdálenosti [Kč/km] N_n náklady nezávislé na ujeté vzdálenosti [Kč] N_{km} počet ujetých kilometrů [km]**Stanovení sazby za ujetý kilometr vytíženého vozidla**

$$S_{km} = \left\{ \left[\left(Z_{km} \cdot \frac{1}{s} \right) + N_{cel} \right] \cdot \frac{100}{85} \right\}$$

Kde:

 S_{km} sazba za kilometr [Kč] Z_{km} požadovaný zisk na každý ujetý kilometr [Kč] N_{cel} celkové náklady na ujetý kilometr [Kč] s součinitel využití ložených jízd [-] $\frac{100}{85}$ přirážka na daň z příjmu FO [-]

Roční výnosy

$$V_{celk} = \sum_{i=1}^n (N_{km} \cdot s \cdot S_{km})_n$$

Kde:

V_{celk} výnosy celkem [Kč]

N_{km} počet všech ujetých kilometrů [km]

s součinitel využití ložených jízd [-]

S_{km} sazba za kilometr vytíženého vozidla [Kč/km]

n počet vozidel [-]

Roční zisk po zdanění

$$Z_{celk} = (V_{celk} - \sum N) \cdot 0,85$$

Kde:

Z_{celk} celkový zisk [Kč]

V_{celk} výnosy celkem [Kč]

N jednotlivé náklady [Kč]

0,85.....přepočet po zdanění [-]

PŘEPRAVNÍ SMLOUVA č. AZL 487/11**AZL TRANS s.r.o.****Revoluční 1061****CZ-506 01 Jičín****Tel: +420 493 538 871****Fax: +420 493 592 049**

.....
Dopravce: J. Mošna Autodoprava, Vrcha 241,50601 Jičín

Tel: 123456789**Fax:****Raal:****RZ+řidič:**
.....**Druh nákladu:** 1x dvoupaleta, papírové kartóny 1190x790x865, 70 ks, 220 kg**Datum a místo nakládky: 11.4.2011**

MIPAP – Karel Mičík, Libušina 161, 783 73 Grygov u Olomouce, p. Přinosilová 585 393 161

Datum a místo vykládky: 13.4.2011 do 14 hodin

Seco GROUP a.s.- odštěpný závod 02, Jungmanova 11, 506 48 Jičín, p. Král

Cena za dopravu: 1.100 Kč + DPH**Další podmínky: Na nakládce a vykládce se hlase jménem firmy AZL TRANS s.r.o. !!!**
.....

Všeobecné obchodní podmínky

Dopravce se zavazuje provést přepravu dle podmínek a skutečností uvedených v této smlouvě, všeobecných zasilatelských podmínek, úmluvy CMR, ADR, TIR, ATP a příslušných ustanovení Obchodního zákoníku. Pokud nebudou splněny podmínky uvedené na této přepravní smlouvě z viny dopravce, vyhrazujeme si právo účtovat vzniklé vícenáklady. Pro přepravu se vyžaduje pojištění, které je kryté dopravcem v minimální výši 500 000 Kč, v případě potřeby i vyšší. Při zrušení uzavřené přepravní smlouvy ze strany dopravce po jejím uzavření je dohodnutá smluvní pokuta ve výši 5000 Kč. Dále bude na dopravce přeúčtována případná náhrada škody, která tímto jednáním dopravce vznikla. Jakékoliv konkurenční vystupování ze strany dopravce je důvodem penalizace až do výše přepravného.

V případě jakýchkoliv problémů či zdržení, nás IHNED kontaktujte!!! Pokud bude některá část této přepravní smlouvy nečitelná okamžitě nás informujte.

..... **Splatnost faktur je do 60 dní ode dne doručení příkazci. Na faktuře uvádějte číslo**
.....



objednávky. Podklady pro fakturaci - potvrzené dodací listy, potvrzený doklad CMR, kopii DZVV (stazka) potvrzených příjemcem. **Fakturu zašlete nejdéle do 14 dnů po ukončení přepravy, jinak nemůžeme zaručit lhůtu splatnosti.**