

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Podnikatelský záměr pro společnost
zabývající se silniční nákladní dopravou

(Diplomová práce)

VYSOKÁ ŠKOLA LOGISTIKY

Akademický rok: 2023/2024

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Bc. Adam Špinar
Osobní číslo: L22N0023P
Studijní program: N1041P040001 Logistika
Téma práce: Podnikatelský záměr pro společnost zabývající se silniční nákladní dopravou
Zadávající katedra: Katedra magisterského studia

Zásady pro vypracování

Vedoucí zadávající katedry Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium ve výše uvedeném studijním programu určuje tuto kvalifikační práci.

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

Cíl práce:

Charakterizovat podmínky a prostředí pro podnikání v silniční nákladní dopravě. Zpracovat podmínky pro založení a provozování dopravní společnosti zabývající se silniční motorovou nákladní dopravou a aplikovat je v rámci případové studie.

Práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretické východisko – úvod do problematiky
2. Charakteristika podmínek a prostředí pro podnikání v silniční nákladní dopravě
3. Zakládání a provozování dopravní společnosti zabývající se silniční motorovou nákladní dopravou
4. Případová studie – provozování silniční nákladní motorové dopravy a hospodaření společnosti
5. Zhodnocení získaných poznatků

Závěr

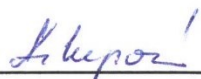
Rozsah kvalifikační práce: 55-70 normostran
Rozsah grafických prací: podle potřeby
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam doporučené literatury:

GROS, Ivan. *Velká kniha logistiky*. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.
ŠIROKÝ, Jaromír a kol. *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2023. ISBN 978-80-7560-483-5.
Živnostenský zákon č. 455/1991 Sb. s komentářem: podnikatelé, OSVČ. Český Těšín: Poradce, 2022. ISBN 978-80-7365-472-6.

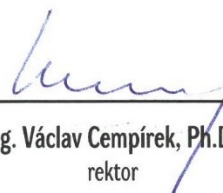
Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Ivan Barančík, PhD.**
Katedra magisterského studia

Datum zadání diplomové práce: **31. října 2023**
Termín odevzdání diplomové práce: **5. května 2024**



Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.
vedoucí katedry

L.S.



Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., DBA
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní, a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb.; o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze diplomové práce a verze nahraná do informačního systému školy jsou totožné.

V Přerově, dne 16. 8. 2024

.....podpis.....

Poděkování

Chtěl bych poděkovat panu JUDr. Ivanu Barančíkovi, PhD., za návrhy a poskytnutou volnost při výběru a zpracování tématu, ale i trpělivost při vedení mé diplomové práce. Dále bych chtěl poděkovat panu Jiřímu Šrámkovi a panu Milanu Pudlovi za konzultace a poskytnuté informace vycházející z jejich dlouholeté praxe v oboru.

V neposlední řadě bych chtěl velmi poděkovat mé mamince za veškerou podporu a trpělivost v průběhu studia.

Anotace

Diplomová práce se zaměřuje na počátek podnikání v oboru mezinárodní silniční dopravy a jejím cílem je zobrazení jednotlivých kroků, které je třeba podniknout před začátkem vstupu na tento trh. Práce objasňuje podmínky provozování silniční dopravy pro cizí potřeby a osvětluje určitá úskalí ve zmíněném oboru podnikání. Je zde zobrazena kalkulace nákladů dané společnosti a její následné vyhodnocení, včetně návrhů na zlepšení.

Klíčová slova

silniční nákladní doprava, podnikání, podmínky pro podnikání v dopravě, kalkulace nákladů, silniční doprava pro cizí potřeby

Annotation

The thesis focuses on the initiation of a business in the field of international road transport. Its aim is to illustrate the individual steps that must be taken before entering this business. The thesis clarifies the conditions for operating for-hire trucking and highlights certain pitfalls in this area of business. It presents a cost calculation for a the company, its subsequent evaluation, and proposals for improvement.

Keywords

road freight transport, business, transport industry conditions, cost calculation, for-hire trucking

Obsah

Úvod	10
1 Teoretické východisko – úvod do problematiky.....	11
1.1 Silniční nákladní doprava	11
1.2 Podnikání v silniční nákladní dopravě	12
1.3 Právní forma podnikání	15
1.4 Smlouva o přepravě věci	17
1.4.1 Smlouva o přepravě věci upravená v občanském zákoníku	17
1.4.2 Úmluva CMR.....	18
1.5 Silniční dopravní prostředky	19
1.6 Provozní ukazatele v silniční nákladní dopravě	20
1.7 Zpoplatnění provozu silniční nákladní dopravy v České republice	23
2 Charakteristika podmínek a prostředí pro podnikání v silniční nákladní dopravě.....	26
2.1 Aktuální situace na trhu mezinárodní silniční nákladní dopravy	26
2.2 Prostředí trhu poskytování silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby.....	27
2.3 Legislativa ovlivňující podnikání v silniční nákladní dopravě	29
2.3.1 Legislativa ovlivňující podnikání v mezinárodní silniční nákladní dopravě....	30
2.3.2 Sociální legislativa	31
2.4 Provozování silniční dopravy pro cizí potřeby.....	33
2.5 Zasilatelství	34
2.6 Spediční databanky.....	35
3 Zakládání a provozování společností zabývajících se silniční motorovou nákladní dopravou	36
3.1 Získání koncesní listiny.....	36
3.1.1 Usazení.....	37

3.1.2	Odborná způsobilost	37
3.1.3	Dobrá pověst	40
3.1.4	Finanční způsobilost	40
3.1.5	Eurolicence	42
3.2	Možnosti forem podnikání v silniční nákladní dopravě.....	43
3.2.1	Osoba samostatně výdělečně činná.....	44
3.2.2	Společnost s ručením omezeným.....	46
3.2.3	Akciová společnost	48
3.2.4	Komanditní společnost.....	50
3.2.5	Veřejná obchodní společnost	51
4	Případová studie pro provozování silniční motorové nákladní dopravy	
	a hospodaření společnosti.....	54
4.1	Zaměření společnosti.....	54
4.2	Analýza trhu	57
4.3	Pořízení vozidla a způsob jeho financování	63
4.4	Náklady	64
4.4.1	Náklady při založení společnosti	65
4.4.2	Pořizovací náklady vozidla	65
4.4.3	Náklady na pohonné hmoty	67
4.4.4	Náklady spojené s údržbou vozidla	69
4.4.5	Náklady na pneumatiky	69
4.4.6	Náklady na provoz vozidla	70
4.4.7	Mzdové náklady	77
4.4.8	Režijní náklady	80
4.4.9	Zisk	81
4.4.10	Daň z příjmu fyzických osob	81
4.4.11	Kalkulace nákladů a stanovení ceny za jeden kilometr	82

4.5 Výnosy.....	84
4.6 Nároky na kapitál při zakládání dopravní společnosti	85
5 Zhodnocení získaných poznatků.....	86
5.1 Optimalizace nákladů	86
5.2 Optimalizace příjmů	87
Závěr	88

Seznam zdrojů

Seznam grafických objektů

Seznam zkratk

Úvod

Doprava je nedílnou součástí logistiky. Z hlediska materiálových toků se jedná o průřezovou činnost logistiky, která má velký význam pro efektivní dodavatelské systémy.

Silniční nákladní doprava je nedílnou součástí ekonomiky prakticky všech států světa. Její dynamický vývoj pozitivně ovlivňuje veškerý světový průmysl. Dynamický rozvoj je viditelný skrze hustotu dopravní infrastruktury, inovace v rámci automotive průmyslu, edukace a celková kvalifikace pracovníků v oboru a podobně. V případě České republiky se dá hovořit o teoreticky ideální poloze pro prosperitu z provozu silniční nákladní dopravy na jejím území. Česká republika Největší výhodou pro Českou republiku jsou finanční příjmy plynoucí z využívání dopravní sítě.

Podle statistických údajů Ministerstva dopravy ČR silniční nákladní doprava českých dopravců zaznamenává v postcovidové době nárůst jak přepravních výkonů v tunokilometrech, tak i v objemu přepravených věcí v tunách. Jde o důsledek vzrůstajícího trendu využívání mezinárodní silniční nákladní dopravy a tím i vzrůstající přepravní vzdálenosti.

Cílem diplomové práce je charakterizovat podmínky a prostředí pro podnikání v silniční nákladní dopravě. Zpracovat podmínky pro založení a provozování dopravní společnosti zabývající se silniční nákladní motorovou dopravou a aplikovat je v rámci případové studie.

Obsahově je diplomová práce rozdělená do pěti kapitol. V první kapitole je uveden úvod do problematiky silniční dopravy a podnikání v silniční dopravě. Ve druhé kapitole je charakteristika podmínek a prostředí pro podnikání v silniční nákladní dopravě. Třetí kapitola se zabývá problematikou zakládání a provozování mezinárodní silniční nákladní dopravy. Teoretické poznatky jsou uplatněny v případové studii, která je zpracována ve čtvrté kapitole. V poslední páté kapitole jsou získané poznatky shrnuty. Součástí diplomové práce jsou i nečíslované kapitoly Úvod a Závěr.

Při zpracování diplomové práce jsou použity zejména následující metody – deskripce, analýza a syntéza.

1 Teoretické východisko – úvod do problematiky

Silniční nákladní doprava je z globálního hlediska stále tou nejrychlejší i nejflexibilnější ze všech druhů doprav na krátké až středně dlouhé vzdálenosti. Podnikání je v tomto oboru velmi dynamické a časově náročné, jelikož je třeba aktivně komunikovat se zákazníky, řidiči i ostatními členy této části logistického řetězce. Je třeba mít celkový dohled nad vykonávanou přepravou, které zejména v případě těch mezinárodních mnohdy trvají i několik dní a jejich teoreticky jediné pevné časové údaje jsou doba nakládky a vykládky, kdy ostatní se dá pouze teoreticky plánovat.

1.1 Silniční nákladní doprava

Silniční nákladní doprava je souhrnem úkonů, jimiž se uskutečňuje přeprava nákladů po pozemních komunikacích. Jedná se o cílevědomé přemísťování zásilek (hmotných předmětů) v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech, přičemž se využívají různé silniční dopravní prostředky a technologie silniční dopravy. [1]

„Silniční a obzvláště kamionová doprava celosvětově náleží k progresivně se rozvíjejícím dopravním oborům. Svoji relativní rychlostí, operativností a dostupností patří k velmi tvrdým konkurentům dalších dopravních oborů.“ [2, s. 10]

Podstatou silniční nákladní dopravy je propojení výroby, obchodu i samotné spotřeby a velmi důležitou roli zde hraje vhodná přepravní vzdálenost. Nejrozšířenější formou přepravy je celovozová neboli FTL přeprava. Tímto typem se rozumí přeprava od jednoho odesílatele k jednomu příjemci a obecně platí, že zásilka zabírá přibližně 75 % ložného prostoru. Nezanedbatelnou část z podílu na přepravách však tvoří i takzvané LTL (Less than Truck Load) zásilky. Tyto zásilky se nejčastěji konsolidují v místě nakládky a poté distribuují jednotlivým příjemcům. Další z možností jsou ale i příklady do ložného prostoru u různých odesílatelů, aby tak došlo k co nejefektivnějšímu využití daného vozidla, kdy dále následuje rozvoz ke koncovým příjemcům či jednomu příjemci. [2]

V případě kombinované dopravy, u které se přeprava realizuje využitím nejméně dvou druhů dopravy a jiná, než ta silniční by měla být tou dominantní, se využívá přeprav především k takzvané první a poslední míli. Tento termín znamená, že silniční doprava je zde využita pouze ke krátké části přepravy například na železniční překladiště nebo do přístavu a poté opět jen ke koncovému příjemci, za dominantního využití jiné než silniční

dopravy. K tomuto způsobu přepravy, se kterým se můžeme setkat i pod anglickým termínem first-mile/last-mile transport se přistupuje zejména z důvodu zelené logistiky, jejímž cílem by mělo mimo jiné být i předcházení lokálním emisím a je taktéž zaváděn v rámci udržitelné dopravy a celkového cíleného odklonu od fosilních paliv. [2]

Dynamická stránka se na tomto druhu podnikání odráží zejména ve změnách v rámci tržního hospodářství. Tyto změny se mohou týkat intervencí ze strany různých zemí a jejich ovlivnění trhu z mnoha různých vnitropolitických důvodů, geopolitické situace, inovací a robotizace, demografického vývoje, ekologie, vývoje ekonomiky i celkové reakce a snahy původně znevýhodněných států o narovnání tržního prostředí. Významné kroky, které státy konají a silně ovlivňují situaci na tomto trhu jsou různé formy zvýhodnění. Státy mohou přistoupit k menší daňové zátěži podnikatelů, například v případě silniční daně, spotřební daně na pohonné hmoty, daně z příjmu, daně z přidané hodnoty a podobně. Dalšími faktory, které ovlivňují pozici na trhu jsou poskytování různých druhů dotací, stanovení minimální mzdy nebo zákonná minimální výše stravného, která se snaží ztížené podmínky v západních zemích alespoň nějakým způsobem kompenzovat.

1.2 Podnikání v silniční nákladní dopravě

Podnikání lze obecně charakterizovat jako činnost, která je prováděná soustavně a samostatně podnikatelem. Podnikatel vykonává tuto činnost vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku za podmínek stanovených živnostenským zákonem, nebo zvláštním zákonem.

Podnikatelem je podle § 420 a § 421 občanského zákoníku osoba, která samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku. Podnikat může jako fyzická (podnikající) osoba nebo právnická osoba. [3]

Živnostenský zákon definuje, co z oblasti dopravy je živností, a také tzv. negativně v § 3, odst. 3 zákona 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání vymezuje, co živností není. [4]

Živností v oblasti dopravy je [4]:

- silniční motorová doprava nákladní,
- silniční motorový doprava osobní,
- provozování autoškoly,

- vnitrozemská vodní doprava,
- výroba a zpracování paliv a maziv a distribuce pohonných hmot.

Živnostenské podnikání v silniční motorové dopravě nákladní se dělí na [4]:

- podnikání provozované vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí,
- provozování vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí.

Doprava může být vykonávána pro vlastní potřeby podnikatele nebo pro cizí potřeby. Dále může být provozována jako vnitrostátní nebo mezinárodní.

Silniční doprava pro vlastní potřeby je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních právních předpisů (živnostenský zákon) a **při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu**, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

Silniční 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 osob, zvířat nebo věcí.

Vnitrostátní silniční doprava je doprava, kdy výchozí místo, cílové místo a celá dopravní cesta leží na území jednoho státu. Za vnitrostátní dopravu se považuje rovněž, kdy výchozí a cílové místo leží na území jednoho členského státu Evropské unie.

Mezinárodní silniční doprava je doprava, kdy výchozí místo a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu, nejedná-li se o vnitrostátní silniční dopravu.

Nákladní automobilová doprava pro tzv. cizí potřeby je podle živnostenského zákona [4] koncesovanou živností. Podnikatel musí splnit všeobecné podmínky pro podnikání a zvláštní podmínky pro udělení koncese, které jsou uvedeny v příloze 3 živnostenského zákona.

Silniční motorovou dopravu pro cizí potřeby jako koncesovanou živnost může právnická nebo podnikající fyzická osoba zapsaná v obchodním rejstříku až po nabytí právní moci rozhodnutí o udělení koncese.

Koncesi vydává živnostenský úřad ve správním řízení na základě žádosti. Žadatel musí zaplatit správní poplatek.

Žádost o udělení koncese se předkládá na stanoveném formuláři:

Podnikající fyzická osoba uvádí zejména následující údaje:

- jméno a příjmení, popř. obchodní firmu, pokud je fyzická osoba zapsaná v obchodním rejstříku
- státní občanství;
- bydliště,
- rodné číslo, bylo-li přiděleno, datum a místo narození a rodné příjmení,
- provozuje-li se živnost prostřednictvím odpovědného zástupce, uvedou se údaje týkající se jeho osoby; žádost doloží prohlášením odpovědného zástupce, že s ustavením do funkce souhlasí,
- předmět podnikání (tady silniční motorová doprava, přičemž je třeba specifikovat, zda se jedná o provozování vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, nebo do 3,5 tuny.);
- sídlo,
- identifikační číslo (IČ), bylo-li přiděleno;
- adresu provozovny nebo provozoven, a případně doručovací adresu pro doručování pošty. [4]

Žádost se dále doloží:

- dokladem prokazujícím odbornou způsobilost,
- doklady prokazujícími finanční způsobilost,
- dokladem prokazujícím usazení,
- dokladem o zaplacení příslušného správního poplatku. [4]

Pokud se jedná o právnickou osobu, žádost podává stejným způsobem jako osoba fyzická. Podle podmínek stanovených v zákoně o silniční dopravě, musí mít právnická osoba v České republice své sídlo.

Osobám oprávněným podat návrh na zápis české právnické osoby do obchodního rejstříku, potvrdí živnostenský úřad splnění podmínek.

1.3 Právní forma podnikání

Každý, kdo podniká, si musí zvolit formu podnikání. Volba právní formy podnikání v ČR do určité míry určuje povinnosti vyplývající z právních předpisů, které musí podnikatel splnit.

Pro volbu právní forma podnikání se nabízí několik možností.

Základní možnosti pro podnikání jsou:

- **fyzická osoba**/živnostník – osoba samostatně výdělečně činná (označuje se zkratkou OSVČ), tj. vykonává samostatně výdělečnou činnost nebo při samostatné výdělečné činnosti spolupracuje;
- **právnícká osoba** – obchodní korporace (společnosti a družstva).

Společnosti jsou [5]:

- osobní společnosti
 - veřejná obchodní společnost
 - komanditní společnost
- kapitálové společnosti
 - společnost s ručením omezeným
 - akciová společnost
- ostatní (např. evropská společnost).

Veřejná obchodní společnost je společnost alespoň dvou osob, které se účastní na jejím podnikání nebo správě jejího majetku a ručí za její dluhy společně a nerozdílně. Firma obsahuje označení „veřejná obchodní společnost“, nebo zkratu „veř. obch. spol.“ nebo „v.o.s.“. Může být také označena jménem alespoň jednoho ze společníků, pak postačí označení „a spol.“. Společníci nemusí vytvářet základní kapitál. Vzájemné právní poměry společníků se řídí společenskou smlouvou. [5]

Komanditní společnost je kombinací osobní a kapitálové společnosti, protože v ní jeden nebo více společníků ručí za závazky do výše svého nesplaceného vkladu zapsaného v obchodním rejstříku (komanditista) anebo jeden nebo více společníků celým svým majetkem (komplementáři). Firma komanditní společnosti musí povinně obsahovat dodatek označující její právní formu „komanditní společnost“, případně zkratka „kom. spol.“ nebo „k. s.“ [5]

Společnost s ručením omezeným je kapitálová společnost, její základní kapitál je tvořen vklady společníků. Za dluhy ručí společníci společně a nerozdílně do výše, v jaké nesplnili vkladové povinnosti podle stavu zapsaného v obchodním rejstříku v době, kdy byli věřitelem vyzváni k plnění. Základními dokumenty jsou společenská smlouva (či zakladatelská listina) a stanovy. Firma obsahuje označení „společnost s ručením omezeným“, které může být nahrazeno zkratkou „spol. s r.o.“ nebo „s.r.o.“. [5]

Akciová společnost je kapitálovou společností. Její základní kapitál je tvořen akciemi o určité jmenovité hodnotě. Akciová společnost odpovídá za své závazky celým svým majetkem, akcionář za závazky neručí. K založení společnosti se vyžaduje přijetí stanov. Výše základního kapitálu akciové společnosti je alespoň 2 000 000 Kč nebo 80 000 EUR. Firma obsahuje označení „akciová společnost“, které může být nahrazeno zkratkou „akc. spol.“ nebo „a.s.“. [5]

Přehled základních charakteristik společností je uveden v tabulce 1.1.

Tab. 1.1 Základní charakteristiky společností

název	minimální počet členů	základní kapitál	ručení společníka	vklad společníka	orgány
veřejná obchodní společnost	2	není stanoven	celým svým majetkem	každý stejně	všichni společníci
komanditní společnost	2	výše není stanovena zákonem, záleží na smluvním ujednání	komanditista do výše nesplaceného vkladu, komplementář celým svým majetkem	komanditista 5000 Kč komplementář povinnost nemá	statutární orgán je komplementář
společnost s ručením omezeným	1	minimálně 1 Kč	do výše nesplaceného vkladu	minimálně 1 Kč	valná hromada jednatel /dozorčí rada/
akciová společnost	1	minimálně 2 miliony Kč nebo 80 tisíc E	akcionáři neručí, pouze společnost	povinný dle stanov	valná hromada představenstvo dozorčí rada / správní rada s předsedou
Evropská akciová společnost	1	120 tisíc E	akcionáři neručí, pouze společnost	povinný dle stanov	valná hromada představenstvo dozorčí rada / správní rada s předsedou a generální ředitel

Zdroj: [6]

1.4 Smlouva o přepravě věci

Při provozování silniční motorové nákladní dopravy pro cizí potřeby je v rámci podnikání nezbytné uzavírat závazkové vztahy. Smlouvou projevují strany vůli zřídit mezi sebou závazek a řídit se obsahem smlouvy.

Z návrhu na uzavření smlouvy (tj. z nabídky) musí být zřejmé, že ten, kdo smlouvu navrhuje, má úmysl uzavřít danou smlouvu s osobou, které danou nabídku předkládá. Právní jednání směřující k uzavření smlouvy je nabídkou, pokud obsahuje podstatné náležitosti smlouvy. Osoba, které je nabídka určena, nabídku přijme, projeví-li s ní včas vůči navrhovateli souhlas. Mlčení nebo nečinnost samy o sobě přijetím nejsou. [3]

1.4.1 Smlouva o přepravě věci upravená v občanském zákoníku

Smlouva o přepravě věci (v praxi obvykle nazývaná přepravní smlouva) je upravena zákonem č. 89/2012 Sb. občanským zákoníkem v platném znění, v části HLAVA II, Díl 7 Závazky ze smluv o přepravě, Oddíl 1 Přeprava osob a věcí, Pododdíl 2 Přeprava věci v §2555 až § 2571. [3]

Touto smlouvou se **dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.**

Odesílatel potvrdí dopravci na jeho žádost objednávku přepravy. Dopravce potvrdí odesílateli na jeho žádost převzetí zásilky. Potvrzení vyžadují písemnou formu. [3]

Povinností odesílatele je poskytnout dopravci správné údaje o obsahu zásilky a jeho povaze. a v případě, že je k provedení přepravy zapotřebí zvláštní listiny, předá ji odesílatel dopravci nejpozději při předání zásilky k přepravě. (např. rostlinolékařské osvědčení). [3]

Povinností dopravce je provést přepravu do místa určení s odbornou péčí v ujednané době. V případě, že nebyla doba ujednána, tak přepravu je nutné provést bez zbytečného odkladu. Podle ustanovení občanského zákoníku se má za to, že tato doba počíná běžet dnem následujícím po převzetí zásilky dopravcem. [3]

Dopravce doručí a předá zásilku stanovenému příjemci. Její vydání se potvrdí v nákladním listu.

Za provedenou přepravu náleží dopravci přepravné. Přepravné je splatné bez zbytečného odkladu po provedení přepravy do místa určení. Výše přepravného se sjednává mezi

dopravcem a přepravcem. Po ukončení přepravy obvykle vystaví dopravce přepravci fakturu. Pokud není výše přepravného ujednána, náleží dopravci přepravné obvyklé v době uzavření smlouvy s přihlédnutím k obsahu závazku dopravce. [2]

Podrobnější úpravu přepravy věcí silniční dopravou stanovují jiné právní předpisy. Jedním z nich je také tzv. Úmluva CMR, která stanovuje podmínky přepravní smlouvy v mezinárodní silniční nákladní dopravě.

1.4.2 Úmluva CMR

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (v praxi obvykle nazývaná Úmluva CMR) byla uzavřena v Ženevě již v roce 1956. Pro podnikání v silniční nákladní dopravě **zavedla jednotnou úpravu podmínek přepravní smlouvy týkající se mezinárodní silniční nákladní dopravy, zejména pokud jde o přepravní doklady a odpovědnost dopravce.** Česká republika k Úmluvě přistoupila v roce 1976. [7]

Od 1. ledna 2019 Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (Úmluva CMR) nově platí také pro vnitrostátní silniční nákladní přepravy v rámci České republiky. [8]

Tuto možnost pro silniční dopravce umožňuje ustanovení § 9a zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě, kde se uvádí, že „*Ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci a žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci obsažená v Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) se použijí obdobně ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na smlouvu o přepravě věci, práva a povinnosti při přepravě věci, náhradu škody vzniklé při přepravě věci a na odpovědnost jednotlivých dopravců při přepravě věci, k jejímuž provedení se spojilo několik dopravců.*“ [9, § 9a]

Nákladní list CMR

Dokladem o tom, že byla uzavřena přepravní smlouva zde je nákladní list. V případech, kdy má nákladní list nějaké nedostatky, nebo dokonce chybí platí, že existence nebo platnost přepravní smlouvy tím není dotčena a vztahují se na ni i nadále ustanovení Úmluvy CMR. [7]

Nákladní list se vystavuje ve třech původních vyhotoveních. Nákladní list musí obsahovat stanovené údaje týkající se přepravy i samotné zásilky a musí být podepsán odesílatelem

a dopravcem. Odesílatel je povinen připojit k nákladnímu listu nebo dát dopravci k dispozici doklady potřebné k celnímu či dalším úředním jednáním prováděným před vydáním zásilky a poskytnout mu všechny potřebné informace o které požádá. [7]

1.5 Silniční dopravní prostředky

V silniční dopravě se pro přepravu zásilek využívají silniční vozidla, která jsou vyrobena a určena k provozu na pozemních komunikacích. V případě nákladní dopravy se tak jedná o nákladní motorová nebo přípojná vozidla speciálně určena pro jednotlivé typy přeprav.

Vozidla, která mají stejné technické podmínky se řadí do kategorií. V nákladní dopravě se jedná o kategorie označované velkým písmenem N a přípojná vozidla označovaná písmenem O, Kategorii N tvoří motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a jsou používána pro přepravu nákladů. Další dělení kategorie je podle nejvyšší přípustné hmotnosti na kategorie označované N1 (nejvyšší přípustná hmotnost vozidla nepřevyšuje 3 500 kg), N2 (nejvyšší přípustná hmotnost vozidla nepřevyšuje 12 000 kg) a N3 (nejvyšší přípustná hmotnost vozidla převyšuje 12 000 kg). Přípojná vozidla tvoří kategorii O, které se podle nejvyšší přípustné hmotnosti dělí do kategorií označovaných O1 (nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg), O2 (nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg), O3 (nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 10 000 kg) a O4 (nejvyšší přípustná hmotnost vozidla převyšuje 10 000 kg), [10]

Každý, kdo hodlá provozovat na území České republiky silniční motorové vozidlo nebo přípojně vozidlo, je povinen jej přihlásit k registraci. Provozovatel silničního motorového vozidla a přípojně vozidla na něj musí při jízdě do zahraničí umístit mezinárodní rozlišovací značku České republiky (značka obsahuje označení CZ). [11]

Pro podnikání v silniční nákladní dopravě je důležité zvolit vhodnou kategorii a typ vozidla. Volbu ovlivňuje hned řada faktorů, kdy rozhodující je analýza provozních a přepravních podmínek, za kterých bude vozidlo provozováno.

Do analýzy provozních podmínek lze řadit provoz v extravilánu nebo intravilánu, charakter pozemních komunikací a kvalita jejich povrchu. Dále také dopravní proudy, intenzita provozu, omezení rychlosti jízdy apod. Z hlediska přepravních podmínek se analýza zaměřuje zejména na hodnocení přepravovaného nákladu (druh, fyzikální vlastnosti, množství aj.) a také možnosti jejich fixace. [11]

1.6 Provozní ukazatele v silniční nákladní dopravě

Technologické ukazatele slouží v silniční nákladní dopravě především k optimalizaci přepravního systému i cashflow dané společnosti. Zmíněné ukazatele lze využít pro zobrazení ekonomických hledisek v podnikání při převodu na jednotky času nebo vzdálenosti.

Souhrnné ukazatele jsou určeny jako podklad pro statistické zobrazení daných přeprav nebo dílčích částí přepravního systému při přepravě zboží v rámci silniční nákladní dopravy nebo případné srovnání s ostatními druhy dopravních systémů. Zdrojem pro získávání potřebných informací v rámci technologických ukazatelů slouží například záznam o provozu vozidla, výstup z tachografu a palubního počítače, kniha jízd, nákladní list apod. Jednotky využívané v rámci zmíněných ukazatelů jsou především časové, vzdálenostní, množstevní nebo jejich kombinace, procenta či bezrozměrné hodnoty.

Objem přepravy

Objem přepravy [11] je možné uvádět buďto v počtu kusů přepravovaného zboží nebo také v množství přepravených tun.

$$Q = \sum_{i=1}^m q_i \quad [t], [ks] \quad (1.1)$$

Q ... objem přepraveného zboží v tunách nebo kusech. [t], [ks]

q_i ... i -tá hmotnost přepravovaného zboží nebo počet přepravených kusů.

Objem přepravy lze také převést do kombinace hmotnosti se vzdáleností takzvaných tunokilometrů, kdy tento způsob výpočtu objemu přepravy nazýváme přepravní prací. Tunokilometrů lze docílit vzájemným součinem jednotek hmotnosti a vzdálenosti.

$$P = \sum_{i=1}^m q_i * l_{z_i} \quad [tkm] \quad (1.2)$$

P ... přepravní práce v nákladní dopravě [tkm]

q_i ... i -tá hmotnost přepravovaného zboží nebo počet přepravených kusů. [t], [ks],

l_{z_i} ... přepravní vzdálenost přepravy i -té hmotnosti zboží [km].

Doba jízdy

Doba jízdy [11] je z jedním z nejdůležitějších časových technologických ukazatelů v rámci podnikání v oboru silniční nákladní dopravy. Díky tomuto zobrazení lze odhalit slabá místa přepravního systému a lze díky němu operativně reagovat případnou optimalizací a celkového zkvalitnění poskytované služby.

$$t_j = l * nc_j = \frac{l_z}{\beta} * nc_j = \frac{l}{v_t} = \frac{l_z}{v_t * \beta} \quad [h] \quad (1.3)$$

nc_j ... norma času jízdy na jeden kilometr [$h \cdot km^{-1}$],

v_t ... technická rychlost vozidla [$km \cdot h^{-1}$],

l ... celková vzdálenost ujetá vozidlem [km],

l_z ... vzdálenost ujetá s nákladem [km],

β ... součinitel využití jízd [-].

Součinitelem využití jízd β se rozumí poměr ujetých kilometrů s přepravovaným zbožím vůči celkovému počtu ujetých kilometrů včetně jízd bez nákladu, který se vypočítá jednoduchým vzájemným podílem dle vztahu:

$$\beta = \frac{l_z}{l} \quad [h] \quad (1.4)$$

Doba nakládky a vykládky vozidla

Doba nakládky a vykládky se počítá podle následujícího vzorce [11].

$$t_{nv} = q * nc_{nv} = K * \gamma * nc_{nv} \quad [h] \quad (1.5)$$

t_{nv} ... doba nakládky a vykládky vozidla [h],

q ... hmotnost přepravovaných věcí [t],

nc_{nv} ... norma času na nakládku nebo vykládku jedné tuny nákladu [$h \cdot t^{-1}$],

γ ... součinitel využití užitečné hmotnosti [-],

K ... užitečná hmotnost vozidla [t]

Doba obratu vozidla

Doba obratu [11] je proces, který sice neobsahuje jízdy odstavné nebo přístavné, které jsou v rámci dopravního procesu nedílnou součástí, ale obsahuje jiné jako jsou například doby jízdy do cílové destinace a zpět na místo nakládky, čas nutný k naložení i vyložení vozidla, a také doby prostojů způsobené bezpečnostními přestávkami i další vynucené doby prostojů v rámci přepravy.

$$t_0 = t_n + t_j + t_v + t_j + t_c \quad [h]$$

t_0 ... celková doba, kterou trvá určitá jízda nebo proces [h],

t_n ... doba nakládky [h],

t_j ... doba jízdy s naloženým vozidlem [h],

t_v ... doba vykládky [h],

t_j ... doba jízdy s prázdným vozidlem [h],

t_c ... doba čekání [h].

Vzorec je možné zjednodušit a sjednotit prvky jako jsou doba nakládky s dobou vykládky a dobu jízdy naloženého vozidla s prázdným.

$$t_0 = t_j + t_{nv} + t_c \quad [h] \quad (1.6)$$

t_0 ... celková doba, kterou trvá určitá jízda nebo proces [h],

t_j ... celková doba jízdy [h],

t_{nv} ... doba nakládky [h],

t_c ... doba čekání [h].

Využití užitečné hmotnosti

Užitečnou hmotností vozidla se rozumí jeho nosnost a jedná se o jeden z nejzákladnějších a nejdůležitějších ukazatelů, který se v dopravě vyskytuje. Jedná se o rozdíl mezi nejvyšší povolenou hmotností vozidla a tzv. pohotovostní hmotností, která definuje váhu vozidla včetně jeho řidiče, plné nádrže paliva i jeho základního vybavení. Jedná se o velice důležitý faktor při nakládce a velmi zásadně ovlivňuje chování a vlastnost daného vozidla.

Nosnost vozidla je jedním z nejdůležitějších ukazatelů, kterým lze charakterizovat jak celý vozový park, tak i jednotlivá vozidla. Je možné jej definovat například statickým ukazatelem k_{nst} nebo také ukazatelem dynamickým k_{ndyn} . [1]

$$k_{nst} = \frac{Q}{N} \quad [-] \quad (1.7)$$

$$k_{ndyn} = \frac{\sum Q * l_n}{\sum N * l_n} \quad [-] \quad (1.8)$$

Q ... přepravené množství [t],

l_n ... délka jízdy s nákladem [km],

N ... maximální přepravní kapacita vozidel v nabízených tunách [t].

Průměrná přepravní vzdálenost

Průměrnou přepravní vzdáleností lze zjistit vzdálenost, při které se průměrně přepraví nejčastěji jedna tuna zboží. Jedná se konkrétně o podíl přepravního výkonu v nákladní dopravě a určité hmotnosti přepravovaného zboží.

$$l_{prum} = \frac{P}{Q} = \frac{\sum_{i=1}^m l_{zi} * q_i}{\sum_{i=1}^m q_i} \quad [km] \quad (1.9)$$

P ...objem přepravní práce v nákladní dopravě [tkm],

Q ...celková hmotnost přepravovaného zboží [t],

q_i ... i-té množství nebo hmotnost přepravovaného zboží v nákladní dopravě [t], [kg],

l_z ...ujetá vzdálenost s nákladem při jednom obratu vozidla [km]. [1]

1.7 Zpoplatnění provozu silniční nákladní dopravy v České republice

Růst silniční dopravy způsobuje i rostoucí ekologické zatížení životního prostředí. Náklady na provoz dopravní infrastruktury výrazně převyšují poplatky za její využití a pro dopravce je tak tato situace velmi výhodná. Tato situace tak vyvolává u společnosti požadavky na navýšení kapacity dopravní sítě, které zapříčiňuje pnutí mezi uspokojením potřeb způsobeným růstem poptávky a úhradou jejich nákladů.

Pro zpoplatnění infrastruktury využívá stát celou řadu ekonomických nástrojů. V dopravním sektoru se jedná o například o poplatky za registraci vozidla, spotřební daň z pohonných hmot, silniční daň, emisní poplatky nebo mýtné.

Mýtné

Mýtné je velmi efektivní formou zpoplatnění za využití pohodlné dopravní cesty v podobě dálnic. V České republice, se zpoplatnění prostřednictvím mýtného systému týká vozidel přesahující celkovou hmotnost 3,5 tuny. Tento váhový limit je stanoven díky tomu, že při vyšší hmotnosti vozidel dochází k většímu opotřebení dopravní infrastruktury. Cena mýtného se po sléze odvíjí od počtu náprav daného vozidla, jelikož díky vyššímu tření dochází k větší degradaci vozovek a také od emisní třídy vozidla, jelikož poté dochází k většímu znečištění lokálního ovzduší. Cena se taktéž odvíjí od konkrétních dní i konkrétní hodiny, kdy se danými mýtnými branami projíždí, včetně typu úseku, kde se samotné vozidlo nachází.

Někteří dopravci se pokouší obejít mýtný systém tím, že se snaží vyhnout standardní dálniční síti, avšak mýtný systém funguje také na silnicích I. třídy i jiných hlavních tazích, aby se snahy o jejich obcházení minimalizovali. Pokud se dopravci přesto rozhodnou zmíněný systém obejít, musí počítat s výrazným prodloužením přepravní cesty, při kterém projížděním obcí, měst a složitějších úseků dochází k vyššímu nájezdu kilometrů i vyšší spotřebě pohonných hmot než v případě souvislé cesty za využití hlavních tahů a dálniční sítě. Jedním z dalších opatření, které se snaží předcházet vyhýbání se mýtného systému je hmotnostní omezení některých silničních úseků.

Silniční daň

Tato daň vychází z vlastnictví nebo užívání motorového vozidla a samotné zdanění probíhá pouze ve státě registrace daného vozidla. Silniční daň se od roku 2023 uplatňuje pouze na nákladní vozidla nad 12 tun a její výše se odvíjí od počtu náprav, celkové hmotnosti a jeho emisní třídy. Zdaňovacím obdobím je každý následující kalendářní rok standardně do posledního dne prvního měsíce.

„Zdanitelným vozidlem se pro účely daně silniční rozumí silniční vozidlo kategorie N2 a N3 a jejich přípojná vozidla kategorie O3 nebo O4, pokud jsou registrovaná v registru silničních vozidel v České republice.“ [12, § 2, odstavec 2]

Jak již bylo výše zmíněno, zpoplatnění formou silniční daně nemine ani přípojná vozidla, která jsou používána k podnikání nebo jiné samostatně výdělečné činnosti a taktéž registrována i provozována na území České republiky. Pokud však mají přípojná vozidla maximální povolenou hmotnost vyšší než 3,5 tuny a jsou určena k přepravě nákladu, ale nikoli k podnikání, silniční daň se na ně bude vztahovat také. [2]

Spotřební daň z pohonných hmot

Daň z minerálních olejů je z hlediska příjmů státu tou nejvýznamnější ze spotřebních daní. Jedná se o velmi významný prvek daňového systému v celé Evropské unii. Více než 60 % podíl na spotřebě veškeré motorové nafty má osobní a nákladní silniční doprava. Tato daň je tak velmi významným příjmem veřejných financí.

Spotřební daň z pohonných hmot není ovlivněna parametry daných vozidel, to znamená, že se neodvívá od emisní klasifikace, hmotnosti, výkonu ani počtu náprav, jelikož celkově tyto parametry zpravidla ovlivňují jejich celkovou spotřebu. Tím pádem také platí, že se celkové odvody z této daně zvyšují přímo úměrou s počtem ujetých kilometrů a celkovým vytížením i zatížením konkrétního vozidla. Na rozdíl od daně z přidané hodnoty se v tomto případě nejedná o odčitatelnou daň a samotné DPH ve výši 21 % se vypočítává až z celkové ceny pohonné hmoty včetně spotřební daně. Sazba této spotřební daně se liší ze závislosti na jednotlivých státech, ve kterých se pohonné hmoty nakupují a kterým se i následně odvádí, a tak má dopravce možnost jejich čerpání podle svého uvážení. [2]

V České republice je výše této daně upravena zákonem č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon je podřízen směrnicí Rady 2003/96/ES, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, která zároveň stanovuje její minimální výši. Výše tohoto zdanění se v Evropské unii vzájemně liší, ale obecně lze říci, že většinou je celkové zdanění, včetně daně z přidané hodnoty okolo 50 %.[13] Percentil zdanění pohonných hmot je však závislý na ceně za litr paliva, jelikož je sazba spotřební daně fixní složkou ceny a tím pádem platí, že čím nižší cena paliva je, tím bude percentil zdanění vyšší. Pro rok 2024 je sazba spotřební daně stanovena na částku 9,95 Kč za litr motorové nafty. [14]

Pohonné hmoty tvoří přes 90 % celkového příjmu ze spotřební daně z minerálních olejů a v roce 2023 tvořily přibližně 50 % příjmů ze všech spotřebních daní; celkový příjem státu ze minerálních olejů přibližně 74 miliard korun, což je přes 4,5 % veškerých příjmů státu. [15]

2 Charakteristika podmínek a prostředí pro podnikání v silniční nákladní dopravě

Provozování silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby s sebou nese jisté nároky na znalost prostředí, manažerského ducha daného podnikatele a zároveň i jeho finanční situaci.

Prostředí podnikání v silniční nákladní dopravě je velice dynamické a vyžaduje neustálou pozornost všech účastníků trhu. Silniční nákladní doprava pro cizí potřeby je vysoce konkurenčním prostředím. Dochází zde k fragmentaci trhu představující většinový podíl malých a středních podniků, zapříčiněný relativně snadným vstupem na trh silniční nákladní dopravy. Je zde vyvíjený tlak na ceny přeprav z důvodu přebytku přepravních kapacit. Na tuzemském trhu se dopravci často cenově pohybují na hranici nákladů z důvodu rostoucí zahraniční konkurence a nadnárodních dopravních společností mající větší prostor pro cenovou politiku. V neposlední řadě ovlivňují cenu přeprav také sezónní výkyvy.

2.1 Aktuální situace na trhu mezinárodní silniční nákladní dopravy

Jelikož neexistují předem stanovené přepravní tarify a ceny za přepravu se řídí smluvním nebo tržním principem, stávají se hlavními faktory pro výběr dopravy cena přepravného a kvalita služeb. Tato skutečnost tedy může vést k nekontrolovatelnému nárůstu silniční dopravy se všemi negativními důsledky, které s sebou přináší. Jedním z následků této situace na českém přepravním trhu je neregulovaný nárůst počtu dopravců, který v konečném důsledku vede k přebytku přepravních kapacit na mezinárodním trhu. [2]

Díky unikátní spolupráci Dopravních novin a spediční databanky TimoCom zabývající se nabídkou přeprav a volných přepravních kapacit vznikl Online barometr zobrazující poměr mezi nimi. Lze zde zjistit nabídku přepravních kapacit dopravců v České republice vůči nabízeným přepravám ve všech státech v rámci Evropské unie. Podle údajů z databanky TimoCom [16], se v rámci exportu i importu od začátku roku 2024 ke 4. měsíci vzájemně liší pouze minimálně.

Zmíněný Barometr dopravního trhu umožňuje sledování nabídky a poptávky v oboru silniční nákladní dopravy a tím také předpokládat vývoj obchodních trendů a příležitostí. Poskytuje ucelený přehled o aktuálním vývoji trhu v oboru dopravy a slouží jako cenný

nástroj pro jednání o cenách. Je možné na něm zadat konkrétní zemi ze které by měla být přeprava realizována i zemi určení a zobrazit tak konkrétní vzájemný poměr prakticky ve všech státech Evropy. [17]

Příklad uvádění údajů z databanky v grafickém znázornění je na obrázku 2.1. Na tomto obrázku níže lze sledovat aktuální stav nabízených přeprav vůči enormní převaze volných vozidel na trhu z hlediska dovozu všech zemí EU do České republiky:



Obr. 2.1 Grafické znázornění stavu nabízených přeprav a volných kapacit vozidel
Zdroj: [16]

2.2 Prostředí trhu poskytování silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby

Tím, že prakticky neexistuje regulace v počtu dopravců na trhu, lze sledovat neřízený nárůst silničních nákladních dopravců především ze zemí jako je například Polsko, Rumunsko, Bulharsko, Litva i dalších zemí východní Evropy. Expanze těchto zemí na trhy západní Evropy i České republiky způsobují řadu problémů se znatelnými negativními dopady.

- **Přetížení dopravní infrastruktury**

Díky prudkému nárůstu počtu kamionů na území západní Evropy dochází k významnému přetížení využívané silniční i dálniční sítě, které následně vede k její znatelně rychlejší degradaci. Dalšími z následků přetěžování dopravní infrastruktury jsou také vznikající kongesce, které jsou způsobeny nedostatečně dimenzovanou výstavbou silniční i dálniční sítě, a tím i prodloužení doby přepravy a vznik vyšší koncentrace lokálních emisí.

- **Nezdravé pracovní podmínky**

Řidiči těchto zemí pracují za téměř nehumánních podmínek s velmi nízkou úrovní mezd. Řidiči kamionů z východní Evropy jsou často nuceni pracovat za mzdy, které jsou výrazně nižší než mzdy řidičů v západních zemích. Nízké mzdy také motivují řidiče k tomu, aby pracovali déle a bez odpočinku s rizikem následných pokut, aby byli schopni dosáhnout vyšší finanční odměny. To vede k únavě a snižuje jejich koncentraci na silnici, což zvyšuje riziko dopravních nehod. Často pracují ve špatných podmínkách, které zahrnují dlouhé směny, nedostatek odpočinku a spánku nebo špatné hygienické podmínky v kabinách kamionů i odpočívadlech. V krajních případech mohou čelit i násilí a verbálnímu napadání ze strany dispečerů a manažerů. Tyto podmínky vedou k fyzickému i psychickému vyčerpání řidičů, stresu, úzkosti nebo depresím, zatímco dopravní společnosti z nich profitují.

- **Nerovné podmínky na trhu**

Dalším z podstatných problémů spjatým s přílivem těchto dopravců jsou tím vzniklé nerovné podmínky na trhu silniční nákladní dopravy ve střední a západní Evropě. Tyto nerovné podmínky jsou způsobeny nízkými mzdami řidičů i laxním dodržováním předpisů, které posléze vedou k nekalé konkurenci a dumpingovým cenám za přepravy. Tyto podmínky tak vedou ke znevýhodnění tuzemských dopravců, kteří nemohou konkurovat takto nízkým nákladům. Tito přepravci jsou si taktéž schopni snadněji získat řidiče ze třetích zemí s výrazně nižšími nároky na mzdu. Situaci nepomáhá ani neschopnost ze strany znevýhodněných států vymáhat pokuty za nedodržování doby řízení, placení mýtného nebo přetížení jejich vozidel. Dle ETSC nebylo v roce 2019 členskými státy Evropské unie dorešeno přibližně 40 % přestupků zahraničních řidičů, ať už z důvodu, že nebyl zjištěn viník daného přestupku nebo že po něm nebyla ani samotná pokuta vymáhána. [18]

- **Bezpečnostní rizika**

Bezpečnostní rizika jsou s většinou ze zmíněných bodů prakticky v kauzálním vztahu. Přetížení dopravní infrastruktury může vést například k poškození mostních konstrukcí nebo až havarijnímu stavu některých vozovek a zapříčinit tak poškození vozidel a jejich následnou dopravní nehodu. Nezdravé pracovní podmínky, které přetěžují dané řidiče, vedou k jejich snížené pozornosti a únavě na silnicích, které jsou jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod vůbec.

Laxní přístup k váhovým limitům vozidel způsobuje rychlejší opotřebení pneumatik, které může vést k defektu, selhání měchů vzduchového podvozku nebo může zapříčinit selhání brzd či přímo samotné poškození konstrukce přepravní jednotky. Vyšší koncentrace spalin způsobené lokálním znečištěním ovzduší při vyšší koncentraci tranzitní dopravy posléze vede ke zvýšení zdravotních rizik zdejšího obyvatelstva.

- **Ztráta pracovních míst**

Menší poptávka po přepravě zboží tuzemskými dopravci může vést ke snižování počtu pracovních míst. V době, kdy globalizace a automatizace celkově způsobují přirozený úbytek pracovních míst, nekontrolovaná expanze dopravy z východních zemí Evropy tento proces pouze urychlí.

- **Znečišťování ovzduší**

Silniční doprava je znatelným zdrojem znečišťování ovzduší. Emise z výfukových plynů kamionů obsahují řadu škodlivých látek, které negativně ovlivňují kvalitu ovzduší a ohrožují zdraví populace. Vyšší koncentrací tranzitní nákladní dopravy dopravců z východních zemí disponujících především o mnoho starším vozovým parkem než v případě dopravců ze západní či střední Evropy, celé vizi ohledně zelené logistiky a celkovému pečování o lokální životní prostředí velmi nepřidává.

Řešením těchto problémů je například zavedení přísnějších kontrol pracovních podmínek řidičů ze strany policie, které zahrnuje dodržování minimální mzdy, dodržování bezpečnostních přestávek a podobně. Porušení daných podmínek by se dalo také předcházet důslednějším vymáháním sankcí za jejich překročení, a taktéž jejich zpřísnění a navýšení.

2.3 Legislativa ovlivňující podnikání v silniční nákladní dopravě

Logistika je souborem vzájemně propojených činností, kterých je doprava nedílnou součástí. Legislativa je s dopravou přímo spjata a právní problematika je součástí informačních, finančních i hmotných toků, včetně managementu v rámci dodavatelských systémů i personálních vztahů. Právo je součástí normativního systému, kde funguje jako regulátor vzájemných vztahů ve společnosti. Normativní systém je tvořen souborem právních norem, příkazů, zákazů, dovolení a oprávnění. Tyto právní normy vymezují

a upravují dovolené jednání a vzájemné vztahy ve společnosti, bez kterých se není možné obejít. [19]

2.3.1 Legislativa ovlivňující podnikání v mezinárodní silniční nákladní dopravě

Legislativa ovlivňující (mimo jiné) provozování nákladního vozidla:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy v platném znění,
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č. 30/2024 Sb., zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Mezinárodní smlouvy v silniční nákladní dopravě:

- Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR),
- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR),
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP),
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

2.3.2 Sociální legislativa

Sociální právo je v ČR v tomto smyslu upraveno především zákonem č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů. Zmíněný zákon charakterizuje vztah zaměstnavatelů se zaměstnanci a upravuje jejich práva i povinnosti, které z jejich pracovněprávních vztahů vyplývají. [20]

Základní pracovněprávní poměr, který je vykonáván závislou prací, což znamená, že se netýká dohod typu DPP a DPČ, musí být v roce 2024 ohodnocen alespoň ve stanovené minimální výši mzdy, která je v případě řidičů a jejich 3. skupiny zaručené mzdy 21 300 Kč. Jako závislou práci chápeme nadřízenost zaměstnavatele vůči zaměstnanci, kdy daný zaměstnanec osobně vykonává činnost podle pokynů a jménem zaměstnavatele. Vzájemný pracovněprávní poměr je definován pracovní smlouvou, která je vždy písemná a její vyhotovení musí obdržet obě smluvní strany. Tato pracovní smlouva musí vždy obsahovat den nástupu, místo výkonu a druh dané práce. V rámci ní je také možné stanovit zkušební dobu, která však nyní nesmí být delší než 3 měsíce. Pokud není v pracovní smlouvě zkušební doba nijak konkrétně stanovena, tak se daného zaměstnance ani nebude týkat.[21]

Zrušení pracovního poměru

Pracovní poměr lze zrušit různými způsoby. Ten, který je určen na určitou dobu je ukončen ke konkrétnímu sjednanému datu, ale může být případně prodloužen a upraven novou smlouvou. Dalšími z možností zrušení pracovního poměru jsou například vzájemná dohoda, výpověď, okamžité zrušení nebo zrušení ve zkušební době.

Forma dohody o rozvázání pracovního poměru končí v ujednaném datu. Zmíněná vzájemná dohoda musí být písemná a každá ze smluvních stran musí obdržet jedno písemné vyrozumění.

Výpověď je třeba vyhotovit taktéž písemnou formou. Lze ji podat z různých důvodů obou smluvních stran a pracovní poměr poté končí po uplynutí předem stanovené výpovědní lhůty. Zaměstnanec poté může výpověď podat z jakéhokoli důvodu, kdežto zaměstnavatel pouze v osmi případech definovaných v zákoníku práce jako například porušení pracovněprávních povinností, nadbytečnost nebo ztrátu zdravotní způsobilosti. [21].

Výpověď však nelze ze strany zaměstnavatele dát v takzvané ochranné době, která zahrnuje situaci, kdy je zaměstnankyně těhotná nebo zaměstnanec či zaměstnankyně čerpá mateřskou nebo rodičovskou dovolenou. Další z případů je osoba s nárokem na

dlouhodobé ošetrovné, která v domácím prostředí a mimo výkon svého povolání pečuje o osobu u které došlo k závažné poruše zdraví nebo u níž došlo k hospitalizaci minimálně 4 pracovní dny po sobě jdoucí a u níž je předpoklad poskytování dlouhodobé péče mimo zdravotní zařízení nejméně 30 kalendářních dnů a v ostatních případech dle. Možností kdy nelze rozvázat pracovní poměr je i dlouhodobé uvolnění zaměstnance z důvodu výkonu veřejné funkce, dočasná nezpůsobilost pro noční práci nebo zaměstnanec jinak dočasně neschopný výkonu činnosti mimo opilost či neschopnost jinak úmyslně způsobenou. Ostatní případy ochranné doby jsou například nařízená karanténa zaměstnance, výkon vojenského cvičení, lázeňské či ústavní léčení a podobně. [21]

U okamžitého zrušení pracovního poměru je nutné uvést jeho důvod stejně jako v případě výpovědí. Důvody pro ukončení pracovního poměru touto formou jsou definovány. Zaměstnavatel může pracovní poměr zrušit okamžitě jen tehdy, pokud byl zaměstnanec pravomocně odsouzen pro úmyslný trestný čin k nepodmíněnému trestu odnětí svobody na dobu delší než jeden rok nebo při spáchání trestného činu v souvislosti s výkonem pracovního poměru k nepodmíněnému trestu na více než 6 měsíců. Další z důvodů je porušení povinností vyplývajících z právních předpisů vykonávané práce ze strany zaměstnance zvláště hrubým způsobem. Okamžité zrušení pracovního poměru ze strany zaměstnance je možné na základě lékařského posudku nebo pokud mu zaměstnavatelem nebyl vyplacen plat, mzda nebo náhrada za ně či jejich část nejdéle do 15 dnů od jejich splatnosti. [21]

Mzda a běžná pracovní doba

Mzda musí být vždy zaplacená v rámci pracovní doby na místě výkonu práce, pokud není smluvně stanoveno jinak. Je splatná po vykonání dané činnosti nejdéle v průběhu následujícího kalendářního měsíce, pokud není jinak smluvně upraveno a pokud se zaměstnanec nemůže z vážných důvodů k převzetí mzdy dostavit osobně zaměstnavatel je povinen mu ji zaslat v pravidelném termínu výplaty nebo nejpozději v nejbližší pracovní den, pokud se vzájemně na jiném termínu a způsobu výplaty nedohodli. Za toto zaslání nese zaměstnavatel riziko sám a je povinen ho provést na své náklady.[20]

Pracovní doba je určována zaměstnavatelem a standardně se definuje v rámci běžných pěti pracovních dní. Pracovní dobu je nutné rozvrhnout tak, aby v žádném případě nenarušovala bezpečnost a zdraví zaměstnanců. [11]. Zaměstnavatel určuje začátek i konec směny, avšak v České republice nesmí pracovní doba přesáhnout 40 hodin týdně.

Standardní pracovní doba je však u některých druhů profesí a pracovních režimů odlišná. Lidé, kteří například pracují ve vícesměnném provozu mohou pracovat maximálně 37,5 hodiny týdně stejně jako pracující v podzemí při těžbě nebo v rámci geologického průzkumu. Zaměstnanci pracující ve dvousměnném pracovním režimu mohou poté pracovat maximálně 38,75 hodiny týdně. Pokud zaměstnanec nedovršil věku osmnácti let, nesmí jeho denní pracovní doba přesáhnout 8 hodin a v souhrnu také daných 40 hodin týdně. [21]

Pracovní doba řidičů se řídí především právními předpisy o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.

2.4 Provozování silniční dopravy pro cizí potřeby

Význam provozování silniční dopravy pro cizí potřeby prakticky vychází z definice živnosti dle § 2 zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), který říká, že se jedná o činnost provozovanou soustavně, samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku, za podmínek stanovených živnostenským zákonem, kdy se jedná se o živnost koncesovanou.

Jedná se o situaci, kdy mezi přepravcem a dopravcem vzniká závazkový vztah, jehož předmětem je vykonání přepravy.

Pro podnikání v tomto odvětví je zapotřebí koncesní listiny, pro jejíž získání musí žadatel splňovat řadu požadavků. První požadavkem je takzvané usazení, které znamená, že má dopravce v České republice fyzické sídlo, v němž uchovává klíčovou dokumentaci, a také disponuje jedním či více vozidly zde registrovanými. Druhým požadavkem je dobrá pověst, která představuje bezúhonnost dle živnostenského zákona nebo za posledních pět let nebyla žadateli zrušena koncese, neoprávněně nepodnikal či mu nebylo zrušeno živnostenské podnikání ze strany živnostenského úřadu nebo Ministerstva dopravy. Jako třetí je zde nutné prokázání odborné způsobilosti. Odbornou způsobilostí je zapotřebí skrze test prokázat své dostatečné odborné znalosti z oboru. Čtvrtou podmínkou pro získání koncese je prokázání finanční způsobilosti pro provoz podnikání. Pokud má podnikatel zájem provozovat mezinárodní silniční dopravu pro cizí potřeby, je nezbytné získat takzvanou Eurolicenci neboli licenci společenství.

2.5 Zasilatelství

Zasilatelství je nedílnou součástí podnikání v silniční nákladní dopravě a té mezinárodní zejména. Dá se shrnout jako prodej přepravních zakázek, který dokáže pomoci při zlepšení hospodářského výsledku dané společnosti. Zasilatelství, v praxi též označované jako spedice, je druh podnikatelské činnosti upravené živnostenským zákonem – jedná se o volnou živnost.

Vzhledem k tomu, že se Česká republika nachází ve velmi výhodné geografické pozici v rámci Schengenského prostoru a Evropského hospodářského prostoru s volným pohybem zboží, je zasilatelská činnost na našem území velmi výhodným způsobem podnikání. Spedice je velmi úzce spjata s přepravním trhem, a proto o něm musí mít zasilatelé komplexní přehled, aby byli schopni předpovídat jeho případný budoucí vývoj. Pro silniční dopravce je v rámci jejich podnikatelské činnosti výhodná spolupráce se zasilateli pro vytěžování jejich vozidel. Přičemž zasilatel pro své zákazníky obstarává přepravu a vlastním jménem uzavírá s dopravci přepravní smlouvu.

Objednatel zasilatelských služeb se v odborné terminologii označuje jako příkazce. Dá se říci, že příkazce u zasilatele poptává především zajištění přepravy. Zasilatel je však schopný zajistit nejen samotnou přepravu zboží, ale i komplexní přepravní služby. Mezi tyto přepravní služby se nejčastěji řadí celní odbavení, uskladnění, pojištění, balení, sledování celého přepravního procesu a podobně.

V zasilatelské smlouvě se zasilatel zavazuje, že pro příkazce zajistí přepravu zboží z místa nakládky do místa vykládky jménem a na účet příkazce. Příkazce se v návaznosti zavazuje uhradit zasilateli za tuto službu smluvní odměnu. Pokud není smlouva uzavřena písemně, má zasilatel právo požadovat zasilatelský příkaz. V běžné praxi se u stálých partnerů využívají dlouhodobé zasilatelské smlouvy, zatímco pro jednotlivé přepravy se vystavují jednorázové přepravní objednávky.

Prací zasilatele je rovněž velmi aktivní spolupráce se silničními dopravci. Náplní práce je tedy aktivní komunikace a udržování vztahů s dispečery i ostatními speditéry, jejichž vzájemná kooperace zlepšuje zároveň i jejich hospodářské výsledky. Jde tedy zároveň i o činnosti běžně spjatými například s výkonem pozice obchodního zástupce. Je ovšem velmi důležité zmínit, že jeho hlavním posláním, je vykonání co nejlepší práce pro příkazce. Jednání v zájmu příkazce je nejdůležitějším prvkem jeho činnosti a stojí na tzv.

neutralitě zasílatele. Jeho důvěryhodnost a obětavost vůči příkazci posléze vede ke kladným referencím a následným doporučením daných zasilatelských služeb. [3]

Jedna z dalších forem zasilatelské činnosti je funkce tzv. agenta dopravce. Jedná se o činnost spojenou s maximálním vytížením vozového parku. Zasilatel tedy aktivně nabízí volné přepravní kapacity nebo v případě obdržení nabídky přepravy prioritizuje daného smluvního dopravce.

2.6 Spediční databanky

Spediční databanky jsou v dnešní době nedílnou součástí výkonu činnosti přepravců, silničních dopravců, a také zasílateľů. Jedná se o informační systémy, které výrazně usnadňují práci subjektů v silniční nákladní dopravě tím, že fungují stylem internetového přepravního tržiště.

Mezi nejrozšířenější na našem trhu patří německý TimoCom a český RAALTRANS na základě kterého počátkem letošního roku vznikl nový systém ComArr. Ve všech těchto databankách lze nalézt informace týkající se volných přepravních kapacit dopravců, včetně specifikací konkrétních přepravních jednotek. Mezi další nabízené služby patří i nabídky konkrétních přeprav ať už ze strany spedičních společností, skladů, distributorů nebo výrobních závodů. Lze zde nalézt i konkrétní informace ohledně společností vystupujících na těchto platformách, které mohou být velmi užitečné při kontrole důvěryhodnosti konkrétních podnikatelských subjektů.

Zmíněné burzy fungují jako webové a některé i jako mobilní aplikace. V rámci databáze TimoCom lze například nalézt i nabídku skladových prostor, výběrových řízení, právního oddělení vymáhajícím neuhrazené pohledávky nebo i funkci sdílení polohy vozidel s obchodními partnery.

3 Zakládání a provozování společnosti zabývající se silniční motorovou nákladní dopravou

Při vstupu na trh vnitrostátní i mezinárodní silniční dopravy je především zapotřebí předpokládat vysoce konkurenční prostředí. Předpokladem pro vedení úspěšného podnikání v tomto odvětví je dostatečná znalost prostředí, vysoká časová flexibilita, nemalý základní kapitál, znalosti odvětví a zároveň velké odhodlání. Činnost nejenom mezinárodního silničního dopravce je velmi psychicky náročná. Na podnikatele jsou zde vyvíjeny tlaky ze strany odesílatelů, příjemců, leasingových společností apod. Často musí řešit mnohé nenadálé události a situace. Velkou výhodou se zde ukazuje znalost příslušné legislativy, manažerské zkušenosti, empatie k okolí, komunikační dovednosti, a také sebevědomé vystupování. Předpokladem ke správnému a zdravému směřování dopravní společnosti se ukazuje cílevědomost a ambice nutné pro následné rozšíření podniku.

Pro činnost dopravce v silniční motorové dopravě je nezbytné:

- získat živnostenské oprávnění – koncesi,
- zvolit si právní formu podnikání,
- pořídit si vhodné dopravní prostředky podle záměru podnikatelské činnosti,
- splnit další povinnosti podnikatele vůči různým orgánům a institucím (finanční úřad, správa sociálního zabezpečení a jiné).

3.1 Získání koncesní listiny

Koncesní listina je nezbytnou náležitostí pro provozování silniční motorové nákladní dopravy nad 3,5 tuny, pokud není zákonem stanoveno jinak. Koncese je forma státního povolení k vykonávání koncesovaných forem podnikání, kam právě provozování silniční nákladní dopravy nad 3,5 tuny spadá.

K udělení koncese je zapotřebí splnit určité podmínky, které jsou k jejímu vystavení nezbytné. Nejdůležitější podmínky nutné k získání koncesní listiny jsou konkrétně čtyři, a to konkrétně usazení, dobrá pověst, odborná způsobilost a finanční způsobilost. Součástí podmínek pro obdržení této náležitosti jsou samozřejmě potvrzení o finanční způsobilosti, prokázání odborné způsobilosti, podání samotné žádosti na živnostenském úřadě a zároveň i prohlášení odpovědného zástupce, smlouva odpovědného zástupce

a dokument prokazující skutečné sídlo společnosti. Na závěr je nutná úhrada správního poplatku.

3.1.1 Usazení

Usazením se rozumí nutnost prokázání, že se sídlo podnikající společnosti nachází na území České republiky. Sídlo je v tomto případě definováno jako místo s prostorami, ve kterých je možnost uchovávat potřebnou podnikovou dokumentaci, jako například účetní doklady, doklady o vedení zaměstnanců, doklady obsahující údaje týkající se doby řízení a doby odpočinku a všechny ostatní doklady, ke kterým musí mít příslušné orgány přístup k jejich ověření.

Po udělení oprávnění je nutné mít k dispozici jedno či více vozidel, která jsou registrována nebo uvedena do provozu v souladu s právními předpisy členského státu. Tato vozidla mohou být, jak vlastní, tak i se smlouvou o pronájmu, leasingovou smlouvou nebo se smlouvou o splátkovém prodeji.

Poslední z podmínek pro splnění takzvaného usazení je účinně a nepřetržitě vykonávat činnost s potřebnými administrativními prostředky v provozovně umístěné v České republice s příslušným technickým zařízením a vybavením těchto vozidel. [22]

3.1.2 Odborná způsobilost

Odborná způsobilost se prokazuje dokladem o uznání odborné kvalifikace, který je vydáván příslušnými krajskými úřady na základě testu odborné způsobilosti pro nákladní dopravu anebo prostřednictvím odpovědného zástupce. Odborná způsobilost představuje dispozici znalostí z oboru provozování silniční nákladní dopravy disponovat jimi musí každý nákladní dopravce. [1]

Test odborné způsobilosti pro nákladní dopravu

Jedna je na základě splnění testu, který kontroluje komplexní znalosti testovaných a obsahuje otázky z témat jako občanské, obchodní, sociální a daňové právo, obchodní a finanční správa podniku, přístup na trh, technické normy, technická hlediska provozu a bezpečnost silničního provozu. První část testu obsahuje celkem 60 náhodně vybraných otázek a na jeho splnění má každý přesně 2 hodiny času, kdy k úspěšnému splnění této zkoušky je zapotřebí dosáhnout minimálně 50 % z celkového počtu bodů. Druhá část je věnována případové studii. Případová studie je věnována konkrétnímu praktickému

příkladu, který je většinou zaměřen na realizaci mezinárodní přepravy silničním nákladním vozidlem s ohledem na všechny náležitosti, které musí splňovat. K úspěšnému splnění stačí také 50 % úspěšnost v testu, avšak celkový percentil za obě vykonávané části musí být minimálně 60. [23]

Existuje však možnost, kdy, když testovaný dosáhl minimálně 50 bodů, ale ani z jedné části kýžených šedesáti, je možné si do 6 měsíců ode dne neúspěšně složené zkoušky libovolně vybrat jen jednu z částí a opakovat jen tu. V případě uplynutí této doby se musí zkouška opakovat celá. [23]

Pro přípravu na zkoušku lze využít zkušební test. Logo pro spuštění textu je na obrázku 3.1.



Obr. 3.1 Logo pro spuštění zkušebního testu zkoušky pro odbornou způsobilost

Zdroj: vlastní zpracování podle [24]

Odpovědný zástupce

Další z možností prokázání odborné kvalifikace je zajištění takzvaného odpovědného zástupce. Tento zástupce vystupuje v pozici garanta, rádce a celkové odborné i technické podpory a měl by tak být nápomocný pro zajištění správného fungování dopravní společnosti. Podmínkou je, že zmíněnou pozici nesmí vykonávat člen kontrolního orgánu dané právnické osoby. Pozice odpovědného zástupce musí být vykonávána fyzickou osobou, avšak nemusí být ve společnosti nijak zvlášť zainteresována. Odborný zástupce do té doby nemusí být ve společnosti jednatelem ani v jiné formě zaměstnaneckého vztahu a nemusí být ani v žádném přímém vztahu s živnostníkem nebo danou společností. Zástupce tím, že má být pro společnost pouze technickou oporou, nenese za její hospodaření či případné porušení legislativy žádnou právní odpovědnost a jeho odpovědnost tak spočívá především v zodpovědnosti vůči danému ekonomickému subjektu, aby mu byl co nejvíce nápomocný k samotnému provozu a vyloženě mu svým přístupem či špatnou radou neuškodil. [4]

V případě, kdy by byl odpovědný zástupce přesvědčený, že se subjekt, který zastupuje nerespektuje jeho funkci, pozici, podporu, rady, které poskytuje a byl celkově nespokojený s celkovým směřováním, má možnost omezení jeho podnikání. V nejzazší situaci má zmíněný zástupce možnost vypovědět svou pozici a tím způsobem se pokusit přerušit danou živnost. Pokud však subjekt za něj najde do 15 dnů náhradu, tak živnost být pozastavena ani přerušena nemusí.

Podnikatelský subjekt je chráněn ustanovením, kdy platí, že když zástupce nedostatečně plní svou pozici, může být tento zástupce nahrazen, případně po něm může podnikatel požadovat náhradu škody, pokud zástupce nějakou svým přičiněním způsobí. Je tak velmi důležité výběr vhodného zástupce neuspěchat a vybrat si dostatečně kvalifikovaného a charakterově vyhovujícího.

Vzájemný vztah se dá ideálně vymezit písemnou smlouvou, která může specifikovat, jak by měla spolupráce a celková forma výkonu činnosti i konkrétní pravomoci a následná odpovědnost probíhat. Smluvní vztah se dá upravit pracovněprávní či obchodně závazkovou smlouvou. Pracovněprávní smlouva lze uzavřít pouze ve formě dohody o pracovní činnosti nebo klasického pracovního poměru, jelikož výkon zástupce nemůže být příliš omezený a jeho odpovědnost je stálá po celou dobu výkonu zmíněné pozice. V případě obchodně závazkového vztahu se náležitosti stanovují smlouvou, kdy odpovědný zástupce vykonává svou činnost jako osoba samostatně výdělečně činná. V případě pracovněprávního vztahu nesmí být odměna za tuto činnost nižší než stanovená minimální mzda, avšak celková odměna za vykonávanou činnost není právně stanovena, a tak záleží čistě na dohodě obou smluvních stran. Běžně se však řeší výše odměny pro externí samostatně výdělečné osoby při uzavření smlouvy a dále se dle stanoveného ať už měsíčního, čtvrtletního nebo pololetního plnění s případným navýšením při předem smluvně nestanovených požadavcích. [25]

Ukončení smluvních vztahů se liší dle daných smluv, kdy u obchodně závazkového je třeba se odvolat na dané body ve smlouvě, které umožňují její vypovězení. V případě pracovněprávních vztahů se postup řídí klasickou výpovědní lhůtou, pokud není stanoveno jinak. Nezbytností je zde nahlášení této skutečnosti živnostenskému úřadu do 15 dnů od ukončení výkonu funkce, který zajistí vymazání odpovědného zástupce ze svého rejstříku.

3.1.3 Dobrá pověst

„Dobrou pověst má osoba, která se považuje za bezúhonnou podle živnostenského zákona, pokud dobrou pověst neztratila rozhodnutím podle § 35a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.“ [9, § 7]

Dobrou pověstí se rozumí především bezúhonnost odpovědné osoby a její plná svéprávnost. Bezúhonností je v tomto případě skutečnost, kdy nesmí být daná osoba pravomocně odsouzena pro trestný čin, který by byl spáchán úmyslně a v souvislosti s podnikáním. Každý případ je poté živnostenským úřadem posuzován zvlášť, avšak obecně platí, že pokud je trestný čin přímo spjat s výkonem a provozováním daného oboru podnikání, tak daná osoba nemůže být brána jako bezúhonná.

Bezúhonnost není nutné splňovat pouze ze strany živnostníka, ale také z pozice jednatele společnosti. Po její ztrátě lze docílit takzvaného zahlázení odsouzení, které se samozřejmě velmi liší podle toho, zda byl trest s odnětím svobody nebo pouze podmíněným. Pokud je udělen nepodmíněný trest, doba pro zahlázení trestu se bude počítat ode dne propuštění z výkonu trestu.

3.1.4 Finanční způsobilost

Finanční způsobilost znamená pro podnikatele povinnost prokázání, že je v jeho finančních možnostech především obhospodařovat svůj vozidlový park, a taktéž prokázat případnou rentabilitu jeho podnikání. Prokazuje schopnost plnit finanční závazky společnosti, což zahrnuje dostatečný kapitál, likviditu i schopnost splácení dluhů. Jedním z cílů tohoto ukazatele je ochrana a snižování rizik spojených s dopravci a následným poskytováním jejich služeb. Je třeba ji dokládat za každý kalendářní rok vždy do 31. srpna a týká se všech subjektů, které podnikají velkými vozidly v silniční nákladní dopravě, kdy se dle § 2 odst. 15 zákona č. 111/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů jedná o vozidla přesahující hmotnost 3,5 tuny.

K jejímu uznání se podává žádost o vydání dokladu prokazujícího splnění finanční způsobilosti dopravce. Tato žádost je adresována odboru dopravy příslušného krajského úřadu. Formulář je jako dokument standartně k dispozici na daných webových stránkách jednotlivých úřadů a podávat se musí každý rok, po celou dobu provozování silniční dopravy. [11]

„(1) Finanční způsobilost lze prokázat všemi způsoby uvedenými v přímo použitelném předpisu Evropské unie (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009). Žadatel o koncesi, který povede účetnictví, může finanční způsobilost prokázat zahajovací rozvahou nebo zahajovací rozvahou ve zjednodušeném rozsahu. Žadatel o koncesi, který povede daňovou evidenci, může finanční způsobilost prokázat zahajovacím přehledem obchodního majetku.

(2) Trvání finanční způsobilosti prokazuje podnikatel v silniční dopravě provozované velkými vozidly dopravnímu úřadu na každý kalendářní rok nejpozději do 31. srpna tohoto roku.“ [9, § 8]

Její prokázání je možné hned několika způsoby. Pokud subjekt vede pouze daňovou evidenci, a tím pádem není právnickou osobou a nedosáhne ročního obratu 25 milionů korun, tak svou finanční způsobilost prokazuje jen přehledem obchodního majetku. V případě že podnikatelský subjekt vede účetnictví, svou finanční způsobilost prokazuje účetní rozvahou. Svou finanční způsobilost může dopravce prokázat například i platnými smlouvami o uzavření pojištění odpovědnosti dopravce nebo pojištění samotné finanční způsobilosti. Další z možností je doložení takzvané bankovní záruky, která může skrze vinkulaci převést příslušné pojistné plnění na třetí osobu. Všechny ze zde uvedených způsobů doložení finanční způsobilosti je nutné přiložit k dané žádosti jako přílohu.

Finanční způsobilost ovlivňuje schopnost získávání licencí, pojištění a externí zdroje financování a hraje roli i pro zákazníky při výběru dopravce, aby byl schopen dodržovat své závazky a povinnosti. Stanovuje se jí požadavek na minimální kapitál, kterým musí dopravce disponovat a který je významným prvkem k samotnému provozu zdravě fungující dopravní společnosti, zejména z toho důvodu, aby se podařilo ochránit zájmy zákazníků a částečně zajistit stabilitu i spolehlivost při poskytování služeb a plnění závazků.

Dle článku 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 je potřeba prokázat finanční způsobilost ve výši 9 000 EUR za první používané vozidlo nebo jízdní soupravu nad 3,5 tuny a na každé další ve výši 5 000 EUR. Pro každý kalendářní rok vyhláší Evropská národní banka nový směnný kurz koruny vůči euru a letošní kurz pro rok 2024 je stanoven na 24,46 Kč za 1 euro.

- První vozidlo nebo jízdní soupravu přesahující 3,5t = 220 140 Kč,
- Každé další vozidlo nebo jízdní souprava přesahující 3,5t = 122 300 Kč [26]

3.1.5 Eurolicence

Vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004 s sebou přinesl i harmonizaci pravidel pro silniční dopravu. To znamenalo zavedení centrální regulace přístupu na trh v oblasti mezinárodních kamionových přeprav na území EU. Pro zajištění této regulace slouží jednotný doklad nazývaný Licence Společenství, zkráceně Eurolicence.

Eurolicence je o doklad, který opravňuje držitele k provozování mezinárodní silniční dopravy velkými vozidly na území Evropské unie. Eurolicenci musí disponovat každý dopravce, který provozuje mezinárodní kamionovou dopravu pro cizí potřebu, svýjmkou případů uvedených níže. Eurolicence je vydávána příslušným odborem dopravy krajského úřadu dle místa sídla dopravce a pro její získání je nutné splnit hned několik podmínek. První z podmínek je nutnost platné koncese k provozování silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu, prokázání finanční způsobilosti a dodržení všech ostatních technických i provozních požadavků a obvykle se vydává na dobu 10 let.

Výjimky z Eurolicence se nevztahují na přepravu poštovních zásilek, přepravu havarovaných či poškozených vozidel, přepravu nákladu vozidly do 2,5 tuny (včetně přípojného), přepravu léků, zdravotnického materiálu a humanitární pomoci a přepravu pro vlastní potřebu.

Mimo originálu Eurolicence obdrží dopravce i odpovídající počet opisů pro každé provozované vozidlo. Opisy Eurolicence slouží k prokázání se při silničních kontrolách a za jejich vydání se vybírá správní poplatek.

Eurolicence je klíčový doklad pro provozování mezinárodní kamionové dopravy v Evropské unii. Dodržováním pravidel spojených s Eurolicencí se dopravci podílejí na zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na jejím území. [27]

Formulář k vydání Eurolicence se shoduje s formulářem k prokázání finanční způsobilosti a ohledně vyřízení je žadatel informován výzvou k zaplacení správního poplatku ve výši 1 000 Kč. Opis je poté zpoplatněn částkou 200 Kč. Zmíněné opisy posléze neobsahují registrační značku vozidla a pro samotné vydání je klíčový počet ohlášených dopravních prostředků. V případě potřeby dalších opisů pro registraci nových vozidel se žádá pomocí totožného formuláře a do žádosti stačí vložit kopii tabulky, která je již součástí Osvědčení o finanční způsobilosti s požadavkem na konkrétní počet potřebných opisů i s aktuálním výpisem z živnostenského rejstříku. [28]

3.2 Možnosti forem podnikání v silniční nákladní dopravě

Silniční dopravu pro cizí potřeby lze provozovat pouze na základě koncesní listiny, jelikož se jedná o živnost koncesovanou a je nutné si ji obstarat pro všechny formy podnikání, ať už jde o osoby samostatně výdělečně činné, společnosti s ručením omezeným, případně akciové společnosti nebo jiné právní formy.

Jednotlivé formy podnikání se mezi sebou zásadně liší. Hlavní rozdíly mezi jednotlivými druhy podnikání jsou především rozdíly ve formě ručení za případně vzniklé závazky daných subjektů. Volba vhodné právní formy pro svůj byznys je klíčovým rozhodnutím, kterému každý začínající podnikatel čelí. I když se nejedná o nezvratný krok, jeho pozdější změna s sebou nese značné administrativní i finanční náklady a zabere i značný čas.

Výběr právní formy závisí na záměrech a cílech, které zakladatelé se svojí společností sledují. Při svém rozhodování je nutné zvážit hned několik důležitých faktorů, kterými jsou například povaha dané činnosti i rozsah podnikání, který zahrnuje objem očekávaných aktivit nebo počet zakladatelů či společníků. Dalšími faktory jsou i způsob zdanění zisku, který se liší v závislosti na právní formě, ochrana soukromého majetku zakladatelů v případě neúspěchu firmy a s tím související ručení za případné dluhy i výše kapitálu, která musí být do firmy vložena na počátku založení lišící se v závislosti na zvolené právní formě. V neposlední řadě je velmi důležitým faktorem i administrativní náročnost, kdy by měli zakladatelé zvážit jejich rozsah a nároky spojené se založením a následným řízením společnosti.

Podrobnější informace k právním formám podnikání uvedenými v teoretickém východisku k dané problematice uvedené v podkapitole 1.3 jsou uvedeny níže v části 3.2.1 – 3.2.5 této kapitoly.

Mezi nejčastěji využívané formy podnikání v silniční motorové dopravě patří podnikání OSVČ a společnost s ručením omezeným. U větších podnikatelských subjektů se také jedná o akciové společnosti. I když právní formy podnikání jako komanditní společnost a veřejná obchodní společnost se využívány minimálně, pro porovnání podmínek, výhod a nevýhod jsou zde uvedeny.

3.2.1 Osoba samostatně výdělečně činná

Osoby samostatně výdělečně činné, jinak známé jako OSVČ, podnikají v silniční motorové nákladní dopravě na základě platné koncese, jelikož se jedná o živnost koncesovanou. Jedná se o fyzickou osobu, s ukončenou povinnou školní docházkou. V případě podnikání před osmnáctým rokem života je třeba souhlasu alespoň jednoho zákonného zástupce a následné posvěcení soudem přiznáním svéprávnosti. Tuto žádost o přivolení soudem lze podat jak ze strany některého zákonného zástupce, tak samotného nezletilého. Soudu je však nutno nespecifikovaným způsobem prokázat schopnost samostatného rozhodování a jasné představy o provozování dané živnosti.

Samostatně výdělečná činnost lze rozdělit na dva druhy. První variantou je takzvaná činnost hlavní, v jejíž případě se jedná o jedinou formu příjmu dané fyzické osoby. Ve druhém případě lze provozovat i činnost vedlejší, která představuje optimální formu živnosti, která je však pouze doplňkem buďto ke klasickému zaměstnání, studiu do 26 let věku, invalidnímu či starobnímu důchodu, ke starosti o dítě do 4 let věku nebo jiným zvláštním okolnostem znemožňujícím výkon hlavní činnosti. Ve výsledku není vůbec důležité, zda má člověk vyšší příjem z dané živnosti nebo pracovně právního závazku. Přesto, že by fyzická osoba měla výrazně vyšší příjem z vedlejší činnosti než ze zaměstnání, stále bude mít na formu vedlejší činnosti nárok. V případě daní ze zisku se od sebe tyto formy vzájemně neliší a u obou jsou sazby shodně nastaveny na 15 %.

Pokud začne být tato forma již limitující pro rozsah plánovaného podnikání nebo vznikne potřeba zaměstnání nějakého pracovníka, je poté běžná transformace do některé z forem obchodní společnosti.

Jedna z hlavních povinností osoby samostatně výdělečně činné podnikající formou hlavní činnosti je placení pojistného na důchodové pojištění, zdravotní pojištění a podávání přehledu o příjmech a výdajích za každý kalendářní rok. Pojistné nemocenského pojištění je na dobrovolné bázi. OSVČ má také povinnost oznámit příslušné správě sociálního zabezpečení datum zahájení, znovuzahájení či pozastavení činnosti, jejího ukončení nebo zániku a ostatní změny informací maximálně 15 dní od doby, kdy tato skutečnost nastala.

Jednou z forem placení povinných odvodů je takzvaný paušální režim. Paušální režim spočívá v tom, že jde o spojení daně z příjmu fyzických osob, zálohy na pojistné sociálního zabezpečení, a také zálohy na veřejné zdravotní pojištění do takzvané paušální zálohy. V rámci této paušální daně není nutné podávat přiznání k dani fyzických osob ani

přehledy sociálního a zdravotního pojištění. Výše paušální daně se odvíjí od klasifikace do jednoho ze tří pásem, které se vzájemně liší dle výše příjmů z předešlého roku. Minimální částka paušální daně v rámci prvního pásma je v letošním roce stanovena na částku 7 498 Kč za každý měsíc.

První pásmo

Paušální daň je v rámci prvního pásma stanovena na částku 7 498 Kč/měsíc (možnost pravidelného navýšení dle minimálních odvodů) [29]

- do výše 1 milionu korun (nezávisle na typu činnosti),
- do výše 1,5 milionu korun (alespoň 75 % příjmů musí podléhat uplatnění výdajů ve výši 80 % nebo 60 % všech příjmů),
- do výše 2 milionů korun (alespoň 75 % příjmů musí podléhat uplatnění výdajů ve výši 80 % z příjmů).

Druhé pásmo

Paušální daň druhého pásma je pevně stanovená na částku 16 745 Kč za měsíc. [29]

- do výše 1,5 milionu korun (nezávisle na typu činnosti),
- do výše 2 milionů korun (75 % příjmů zde musí podléhat uplatnění výdajů ve výši alespoň 80 % z příjmů).

Třetí pásmo

V rámci třetího pásma je měsíční platba 27 139 Kč měsíčně. [29]

- do výše 2 milionů korun (nezávisle na typu činnosti). [30]

Výhody

- Jednoduché založení a zahájení činnosti.
- Neexistuje povinnost minimálního vkladu.
- Pouze jedna sazba daně 15 % z příjmů.
- Může jakkoli nakládat se svým ziskem.
- Možnost se vyhnout podání daňového přiznání a odevzdání přehledů pro zdravotní a sociální pojištění díky paušální dani.

Nevýhody

- Velká odpovědnost podnikatele.
- Ručení celým majetkem fyzické osoby.
- Žádné kompenzace v případě dovolené.
- Horší působení na veřejnost z marketingového hlediska.
- Špatný výpočet daňových povinností může zapříčinit velké finanční problémy.
- Nemožnost čerpat ošetřovné.

3.2.2 Společnost s ručením omezeným

Společnost s ručením omezeným neboli s.r.o. je druh kapitálové obchodní společnosti se statutem právnické osoby. Je ustavena zakladatelským právním jednáním formou veřejné listiny. Její vznik je právním aktem ať už formou zakladatelské listiny v případě jednoho zakladatele nebo společenské smlouvy v případě více zakladatelů. Tato forma obchodní společnosti musí nést v názvu odkaz na skutečnost, že se jedná o společnost s ručením omezeným buď zkratku s.r.o. nebo spol. s.r.o., a také musí mít formu notářského zápisu.

Minimální výše vkladu v případě společnosti s ručením omezeným je legislativně stanovena na 1 Kč. Výše tohoto vkladu se však nemusí podřizovat minimálním nárokům na jeho výši, ale společenská smlouva může tuto částku stanovit na jakoukoli hodnotu. Společenská smlouva může poté pro jednotlivé podíly stanovit výši vkladu rozdílně. V případě nepeněžitých vkladů rozhodne znalec konkrétním oceněním. Zákonem je taktéž stanovena i maximální možná doba splacení všech smluvně upravených vkladů na dobu 5 let ode dne vzniku společnosti nebo doby převzetí vkladové povinnosti. Výhoda vyššího vkladu do společnosti s ručením omezeným je vyšší důvěryhodnost u obchodních partnerů, bank nebo například investorů.

Podíl společníka ve společnosti představuje určitou účast společníka ve dané firmě, ze které samozřejmě plynou určitá práva a povinnosti, které jsou především upraveny případnou společenskou smlouvou. V rámci dané společnosti musí být alespoň jeden podíl, který bude disponovat hlasovacím právem. Pokud je upraven podíl společníka, který nedisponuje hlasovacím právem, není třeba jeho souhlasu. Jednotliví společníci mohou disponovat různými druhy podílů vícero druhů. Podíl ve společnosti může být představován třeba kmenovým listem, který je možné případně převést na někoho z ostatních společníků. Způsob i obsah podílu je definován společenskou smlouvou.

Kmenový list je druh cenného papíru vystaveného takzvaně na řad, což znamená, že je vydán na konkrétní fyzickou nebo právnickou osobu. Tento cenný papír je možné převést i na někoho jiného než pouze společníky, avšak je nutné souhlasu valné hromady. Tento kmenový list může být i předmětem dědictví a pokud je upraveno v zakladatelské listině nebo společenské smlouvě jde o neomezeně převoditelný podíl. Podíl je možné vypočítat jako poměr jeho vkladu k celkovému základnímu kapitálu, ale společenská smlouva může stanovit i odlišný způsob výpočtu. Jeho obsahem je identifikace daného společníka, označení kmenového listu, identifikaci konkrétní společnosti, případná výše vkladu připadající na podíl, číslo kmenového listu s podpisem jednatele a údaj o druhu podílu ke konkrétnímu vydanému listu. Pokud by byl vydán takzvaný hromadný kmenový list, je nutné, aby obsahoval informace o tom, které kmenové listy a podíly nahrazuje.

Společníci ručí za dluhy firmy společně a nerozdílně. To znamená, že věřitel se může obrátit na kteréhokoli ze společníků a požadovat uhrazení dluhu. Rozsah ručení je omezen na výši nesplněného vkladu společníka, jak je uvedeno v obchodním rejstříku v momentě, kdy ho věřitel vyzval k platbě. Pokud společník uhradí dluh firmy z důvodu ručení, bude mu tato částka započítána na jeho nejbližší splatnou vkladovou povinnost, ale v případě, že započtení není možné, společnost je povinna společníkovi uhradit jeho plnění. Pokud však společnost náhradu neposkytne, společníci se o ni rozdělí v poměru nesplněných vkladových povinností ke dni, kdy byl společník vyzván k platbě.

V případě založení společnosti na základě společenské smlouvy s více společníky je nevyšším orgánem firmy valná hromada. Tato valná hromada má ze zákona povinnost se sejít minimálně jednou ročně a oznámení o jejím konání je nutné oznámit všem společníkům minimálně 15 dní předem. Zmínění společníci se jí musí vždy účastnit pouze osobně nebo prostřednictvím jejich zástupců. Každý z těchto společníků disponuje jedním hlasem na 1 Kč vkladu, pokud není společenskou smlouvou stanoveno jinak. Valná hromada je oficiálně usnášeníschopná, pokud se sejde alespoň jedna polovina společníků v případě rozhodování o provozních záležitostech. Pokud je třeba rozhodovat o závažných rozhodnutích je minimální účast možných hlasů stanovena na jednu třetinu. Mezi závažná rozhodnutí se řadí například změna společenské smlouvy, rozhodnutí o připuštění nepeněžitěho vkladu nebo možnosti započtení peněžitě pohledávky vůči společnosti proti pohledávce na splnění vkladové povinnosti. Tou nejzávažnější je poté rozhodnutí o zrušení společnosti současně s její likvidací. [5]

Výhody

- Podnikatel nebo společníci ručí pouze majetkem firmy a v případě soukromého majetku jen do výše neplaceného vklad či vkladů.
- Z marketingového hlediska je jednodušší propagace brandingu než třeba v případě OSVČ.
- Možnost převoditelnosti vlastnického práva.
- Jednodušší vstup do výběrových řízení.
- Snazší přístup k dotacím a jiným finančním zdrojům.

Nevýhody

- Nutnost vedení účetnictví.
- Nemožnost okamžitého výběru zisku. (lze jen jednou ročně na základě rozhodnutí valné hromady).
- Dvojitý zdanění příjmů z důvodu, že nejdříve podléhá od letošního roku sazbou 21% daní z příjmů právnických osob a následně i zdanění 15 % z příjmu fyzických osob při vyplacení dividend, nebo mzdy.
- Složitější proces při založení společnosti.

3.2.3 Akciová společnost

Akciová společnost (a.s.) se těší velké oblibě pro svou širokou využitelnost. Na rozdíl od společnosti s ručením omezeným (s.r.o.) ji lze založit nejen za účelem podnikání, ale i pro nepodnikatelské aktivity. Typicky slouží k realizaci rozsáhlých podnikatelských záměrů, ať už s mnoha akcionáři, nebo i s jedním jediným. Důležitou výhodou je nulové ručení akcionářů, jejichž majetek je tak chráněn před dluhy či zodpovědnosti za případné prohřešky dané společností.

Akciová společnost se stává ideální volbou pro rozsáhlé projekty díky své schopnosti shromažďovat investice a financovat tak kapitálově náročné záměry emisí akcií na burze. Tuto možnost žádná jiná obchodní forma nenabízí. Právě pod touto právní formou najdeme mnoho velkých a hospodářsky důležitých společností, s čímž se pojí i prestiž a renomé akciové společnosti.

Na druhou stranu je nutné zmínit i nevýhody této formy podnikání. Akciová společnost má složitější organizační strukturu a podléhá striktnějším právním normám. Požadovaný minimální základní kapitál je také podstatně vyšší než v ostatních případech.

V České republice se akciová společnost řadí mezi tzv. kapitálové společnosti. To znamená, že pro fungování a rozhodování je klíčová majetková účast všech akcionářů. Jména a dluhy společnosti jsou striktně odděleny od jmen a dluhů jednotlivých akcionářů. Akcionáři tak neručí za dluhy společnosti ani v případě, že dosud nesplnili své vkladové povinnosti. Na rozdíl od osobních společností, kde hrají důležitou roli individuální schopnosti a dovednosti společníků, u a.s. je zásadní pouze výše majetkové participace. Akcionáři se tak nemusí aktivně podílet na každodenním chodu a řízení firmy. V praxi tuto úlohu obvykle přebírá profesionální management, zodpovědný představenstvu a valné hromadě. Přestože se akcionáři nemusí přímo zapojovat do řízení, stále mají významná práva. Mohou se účastnit valné hromady, kde se hlasuje o důležitých otázkách, a prostřednictvím volených orgánů (např. představenstva) ovlivňovat chod a strategii společnosti. Rozsah těchto oprávnění se obvykle odvíjí od poměru vkladu akcionáře k celkovému základnímu kapitálu. Kromě práv s sebou a.s. nese i určité povinnosti. Nejdůležitější z nich je vkladová povinnost, tj. povinnost akcionářů vložit do společnosti předem určený finanční obnos. Vklad tvoří základní kapitál a.s. a slouží jako záruka pro její věřitele. [31]

Výhody

- Akcionáři neručí za závazky obchodní společnosti.
- Prestižní postavení na trhu a důvěryhodnost v závislosti na vysokých vkladech při založení této formy obchodní společnosti.
- Vhodné využití při kapitálově náročných projektech.
- Volba mezi dualistickým a monistickým modelem společnosti.

Nevýhody

- Vysoký základní kapitál 2 000 000 Kč nebo 80 000 EUR.
- V případě, že se jedná o společnost s veřejnou nabídkou akcií je základní kapitál 20 000 000 Kč.
- Společnost ručí celým svým majetkem.
- Potřeba zřízení webových stránek.
- Málo dostupných informací o vlastnících v obchodním rejstříku.

3.2.4 Komanditní společnost

K založení komanditní společnosti je potřeba minimálně jeden komplementář a jeden komanditista. Společnost se zakládá společenskou smlouvou, která musí být v písemné formě a obsahovat náležitosti dle § 124 zákona o obchodních korporacích. Společenská smlouva by měla specifikovat firmu společnosti, sídlo, předmět podnikání, určení komplementářů a komanditistů, výši vkladů komanditistů, pravidla pro rozdělování zisku, ztráty apod. Založení komanditní společnosti podléhá zápisu do obchodního rejstříku. Komanditní společnost neboli k.s. je typ obchodní korporace, která umožňuje spojení omezené a neomezené odpovědnosti za dluhy společnosti mezi dva typy společníků, a to komplementáře a komanditisty. Společenská smlouva k.s. může obsahovat ustanovení o komanditní sumě. Komanditní suma představuje maximální částku, do které komanditista ručí za dluhy společnosti. V takovém případě se uplatňují mírně odlišná pravidla pro rozdělování zisku a ztráty, splnění vkladové povinnosti a změny komanditní sumy.

- **Komplementář**

Komplementář ručí za dluhy společnosti neomezeně celým svým majetkem. To znamená, že v případě nesplnění závazků společnosti může věřitel vymáhat dlužnou částku i z jeho osobního majetku, jako je dům, automobil apod. Komplementář zároveň zodpovídá za vedení společnosti a jedná jejím jménem.

- **Komanditista**

Komanditista ručí za dluhy společnosti omezeně, a to maximálně do výše svého vkladu. Jeho osobní majetek je tak před případnými dluhy společnosti chráněn. Komanditista se nepodílí na řízení společnosti a nemá v tomto směru žádné pravomoci. Jeho úlohou je pouze investovat do společnosti a sdílet tak v jejím zisku. Komanditisté vkládají do společnosti svůj vklad, který může mít formu peněz, majetku, know-how a podobně. Výše vkladu je určena ve společenské smlouvě a komanditista má povinnost svůj vklad splnit ve sjednané lhůtě. Komanditisté si svůj vklad rozdělují na podíly, které určuje poměr výše jejich vkladů.

V praxi se tak komanditní společnost stává atraktivní volbou pro podnikatele, kteří chtějí sdílet rizika a zároveň si zachovat určitou míru ochrany osobního majetku. Ačkoliv komanditní společnost vykazuje některé rysy kapitálových společností, z právního

hlediska se jedná o osobní společnost. To znamená, že společníci se aktivně podílí na fungování společnosti a jejich vzájemné vztahy se řídí ustanoveními zákona o obchodních korporacích a společenskou smlouvou.

Zisk a ztráta komanditní společnost se dělí mezi společnost a komplementáře. Způsob dělení je upraven ve společenské smlouvě, s tím, že v případě neuvedení se zisk a ztráta dělí na polovinu. Komplementáři si poté rozdělí svůj podíl na zisku nebo ztrátě dle poměru svých podílů. Komanditisté se dělí o část zisku, která připadla společnosti, v poměru svých podílů.

Výhody:

- Možnost sdílet riziko podnikání s více osobami.
- Omezená odpovědnost komanditistů.
- Snadné založení a zrušení.
- Flexibilita při úpravě pravidel fungování.

Nevýhody:

- Neomezená odpovědnost komplementářů.
- Vyšší administrativní nároky oproti živnostenskému oprávnění.
- Nutnost zveřejňovat některé informace v obchodním rejstříku.

Minimální vklad v případě základního kapitálu při zakládání komanditní společnosti je v této době legislativně stanoven částkou 5 000 Kč.

3.2.5 Veřejná obchodní společnost

Veřejná obchodní společnost (v.o.s.) patří mezi tzv. osobní společnosti. Její fungování upravuje zákon o obchodních korporacích (ZOK). Společnost tvoří minimálně dva společníci, kteří za dluhy ručí celým svým majetkem, a to společně a nerozdílně. To představuje hlavní nevýhodu v.o.s., jelikož v případě krachu společnosti může společník přijít o veškerý svůj majetek.

Společníkem v.o.s. se může stát každá fyzická osoba, která splňuje podmínky pro členství, a také právnická osoba. Práva a povinnosti právnické osoby v rámci v.o.s. vykonává její statutární orgán nebo právní zástupce.

Veřejná obchodní společnost se zakládá společenskou smlouvou, která musí obsahovat název společnosti buď se zkratkou v.o.s. nebo veř. obch. spol., případně "a spol.", pokud obsahuje jméno společníka. Smlouva musí také obsahovat společníky i s jejich adresami a předmět podnikání společnosti. Nepovinné informace, které může smlouva obsahovat jsou například informace ohledně dělení majetku v případě zrušení společnosti a detaily ohledně rozdělení zisku. Společnost vzniká dnem zápisu do obchodního rejstříku. Narozdíl od jiných typů společností nemá v.o.s. povinnost tvořit minimální základní kapitál a společníci proto nemusí do společnosti vkládat žádný majetek. Pokud se však pro vklad rozhodnou, musí jeho výše, lhůta splacení a případné splátky být uvedeny ve společenské smlouvě. Nesplnění vkladové povinnosti má za následek zákonný úrok z prodlení ve výši 20 %. Společenská smlouva však může úrok upravit i jinak. Vklad do v.o.s. může být peněžitý i nepeněžitý jako například nemovitost nebo know-how. Na nepeněžitý vklad není nutný znalecký posudek.

Před podáním návrhu na zápis do obchodního rejstříku je nutné zažádat o živnostenské oprávnění nebo jiné podnikatelské oprávnění, pokud danou činnost může vykonávat pouze fyzická osoba s oprávněním. Toto oprávnění se do předmětu podnikání společnosti zapíše pouze v případě, že ho bude vykonávat oprávněná osoba. Statutárním orgánem v.o.s. může být jeden či více společníků. Každý společník má právo za společnost jednat a podepisovat smlouvy. V důležitých otázkách má však každý společník právo veta. Veřejnou obchodní společnost lze samozřejmě fúzovat s jinou v.o.s. nebo případně i komanditní společnostmi.

Zánik a zrušení společnosti lze na základě jednostranného právního úkonu, což znamená výpověď či vyloučením společníka nebo rozhodnutím soudu například za porušení povinností společníkem, nemožnost dosáhnout účelu společnosti nebo v souvislosti s konkurzem směřovaným na majetek společníka či zamítnutím insolvence pro nedostatek majetku. Další možnosti jsou základě právních událostí jako je smrt společníka, zánik právnické osoby, omezením způsobilosti k právním úkonům společníka nebo na základě důvodů stanovených ve společenské smlouvě. Veřejná obchodní společnost poté oficiálně zaniká dnem výmazu z obchodního rejstříku. [5]

Výhody:

- Pro založení společnosti nejsou nároky na základní kapitál.
- Jednoduché založení dané společnosti.
- Zákaz konkurence platí pro všechny společníky firmy.

- Jednoduché řízení.
- Nízké výdaje.
- Nízká administrativní náročnost.
- Možnost rozšíření společnosti zvyšováním počtu majitelů.
- Daňové zvýhodnění (zisk zdaňován společně).

Nevýhody:

- Vysoké riziko ztráty majetku.
- Obtížnější přístup k úvěrům.
- Potřeba minimálně dvou společníků.
- Stejná práva společníků a vysoké nároky na jejich kooperaci.
- Zisk i případná ztráta dělena stejným dílem.
- Komplikace při odchodu jednoho ze společníků.

4 Případová studie pro provozování silniční motorové nákladní dopravy a hospodaření společnosti

Případová studie je věnována začátku podnikání v silniční nákladní dopravě pro cizí potřeby za předem stanovených podmínek, které vychází z konkrétní situace daného dopravce. Předpokládá se smluvní vazba s přepravcem a pravidelné vytěžování jízdní soupravy. Volba konkrétní jízdní soupravy a její pořízení vychází z požadavků přepravce a povahy zboží, které bude nejčastěji přepravováno. Smluvní zakázky se týkají především velkoobjemových přeprav plastových výrobků, polotovarů a jiného zboží menších hmotností, tak aby byly při jednotlivých přepravách dodrženy předepsané maximální povolené hmotnostní limity na nápravu i na celou jízdní soupravu.

Společnost provozuje jednu jízdní soupravu s jedním řidičem, tudíž zde nevzniká potřeba zázemí společnosti, a tak s ohledem na minimalizaci nákladů, bude provoz společnosti veden pouze z domova.

4.1 Zaměření společnosti

Zaměření zvolené formy podnikání a dopravního prostředku bylo ovlivněno znalostmi prostředí a částečné jistoty vytížení s možností využití konkrétních kontaktů v rámci mezinárodní silniční dopravy.

Případová studie je věnována počátku podnikání v mezinárodní silniční dopravě za využití tzv. tandemové velkoobjemové jízdní soupravy. Tato jízdní souprava disponuje ložným prostorem 120 m³. Výhoda zvolené jízdní soupravy spočívá v ložném prostoru o 30 m³ větším oproti standartním návěsům, a také 38 paletovými místy na rozdíl od běžných 34 míst. Zmíněná souprava disponuje plachtovou nástavbou s přívěsem, a tak umožňuje naložit vyšší hmotnost nákladu než varianty skříňové, izotermické nebo mrazírenské.

Nevýhodou daného vozidla je především plachtová konstrukce, která neumožňuje převoz elektroniky a jinak cenného zboží, jelikož zde hrozí riziko proříznutí dané plachty a následně snadného vykradení ložného prostoru. Další nevýhodou je nedostatečná tepelná izolace, která neumožňuje přepravu květin, čerstvých potravin nebo chlazeného či mraženého zboží.

Společnost je zaměřena na realizaci mezinárodních přeprav zboží ke konkrétnímu odběrateli ve městě Liverpool v rámci Spojeného království Velké Británie za předem smluvně stanovených podmínek. Převázcem je zde tuzemská společnost zabývající se výrobou plastových výrobků a polotovarů. Smluvní vztah je upraven rámcovou přepravní smlouvou mezi příkazcem a přeprávcem.

Forma podnikání

Jako forma podnikání byla pro tento modelový příklad zvolena společnost s ručením omezeným. Jedná se o druh kapitálové obchodní společnosti se statusem právnické osoby, která musí mít formu notářského zápisu a v názvu obsahovat buďto zkratku s.r.o. nebo spol. s r.o.

Tato forma podnikání byla zvolena, jelikož jsou nároky na minimální vklad pouze 1 Kč a podnikatel má možnost ručení pouze majetkem společnosti a v případě soukromého majetku jen do výše nesplaceného vkladu. Další výhodou této kapitálové obchodní společnosti je i reprezentativnější vystupování na trhu oproti OSVČ, snazší přístup k možnostem financování nebo případná možnost převoditelnosti vlastnického práva.

Rámcová přepravní smlouva

Jednatel dopravní společnosti má uzavřenou rámcovou přepravní smlouvu s přeprávcem. V rámci předmětu smlouvy se dopravce zavazuje zajišťovat přepravu zboží minimálně pětikrát měsíčně do města Liverpool. K udílení pokynů dopravci jsou určeni zaměstnanci společnosti přeprávcem. Dokladem o ukončení přepravy s řádným předáním zásilky je příjemcem potvrzený nákladní list CMR.

Přepravní smlouva upravuje povinnost dopravce zajistit způsob a podmínky přepravy s vynaložením odborné péče co nejlépe zájmům příkazce a dbát jeho požadavků. Dopravce se zavazuje k odpovědnosti za škodu na převzatém zboží při zajišťování přepravy, kdy je tyto škody povinen bez jakéhokoli prodlení hlásit zástupci přeprávcem. Dopravce je povinen pojistit zboží pro účel krytí odpovědnosti, a také ho přepravit v co nejkratším možném čase.

Cena plnění je stanovena na částku 80 000 Kč bez DPH za jednu realizovanou přepravu s proplacením ostatních nákladů spojených s přepravou jako je clo nebo trajekt. Stanovená cena plnění platí po celou dobu trvání smlouvy.

Platební podmínky definují fakturu jako daňový doklad, který bude obsahovat všechny podstatné náležitosti. Splatnost faktury se stanovuje na lhůtu 30 kalendářních dní ode dne data vystavení, kdy dnem úhrady se stává konečné připsání částky na účet dopravce. Faktura se musí řídit zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů s náležitým uvedením sazby DPH. Pokud bude daňový doklad obsahovat chybné či neúplné údaje, je právem přepravce danou fakturu vrátit do uplynutí doby splatnosti i s vyznačením důvodu vrácení. U opravené faktury poté běží nová lhůta splatnosti, která však nesmí být kratší než lhůta původní, pokud nebude smluvními stranami stanoveno jinak. Pokud bude přepravce v prodlení s úhradou odměny za realizovanou přepravu, je dopravce oprávněn účtovat si zákonný úrok z prodlení dlužné částky.

Z hlediska práv a povinností se přepravce zavazuje provést bezpečné zabalení přepravovaného zboží a zvolit co nejvhodnější manipulační jednotku, která bude danou zásilkou v rámci přepravy doprovázen. Dále se zavazuje veškeré změny skutečností mající přímý vliv na závazky plynoucí z přepravní smlouvy v co možná nejkratší době oznámit dopravci, a také poskytnout veškeré dostupné a pravdivé informace o obsahu jednotlivých zásilek, tak aby bylo možné předcházet škodám vzniklým touto skutečností. Pokud dojde ke škodám souvisejícím s nesprávností údajů o obsahu zásilky, je přepravce za tuto škodu zodpovědný.

Trvání smlouvy je sjednáno na dobu určitou jednoho roku ode dne nabytí její účinnosti s možností automatického prodloužení.

Ukončení platnosti smlouvy je možné vzájemnou dohodou, výpovědí nebo odstoupením. Výpovědní lhůta je stanovena na 30 kalendářních dnů, které běží od prvního dne následujícího měsíce. Odstoupení od smlouvy je možné pouze v případě podmínek stanovených zákonem č. 89/2012 Sb., občanským zákoníkem, ve znění pozdějších předpisů. Pokud nebude možné písemnou výpověď či písemné odstoupení bez zavinění jedné smluvní strany doručit druhé na uvedenou adresu v záhlaví dané smlouvy nebo na předem písemně oznámenou novou adresu, předpokládá se doručení pátý pracovní den od jejího odeslání skrze doporučenou zásilku České pošty.

V závěrečných ustanoveních je upraveno, že práva a povinnosti vyplývající ze smlouvy nelze převést na třetí osobu bez předchozího písemného souhlasu druhé smluvní strany. Další bodem obsaženým v rámci závěrečných ustanovení je skutečnost, že na sebe

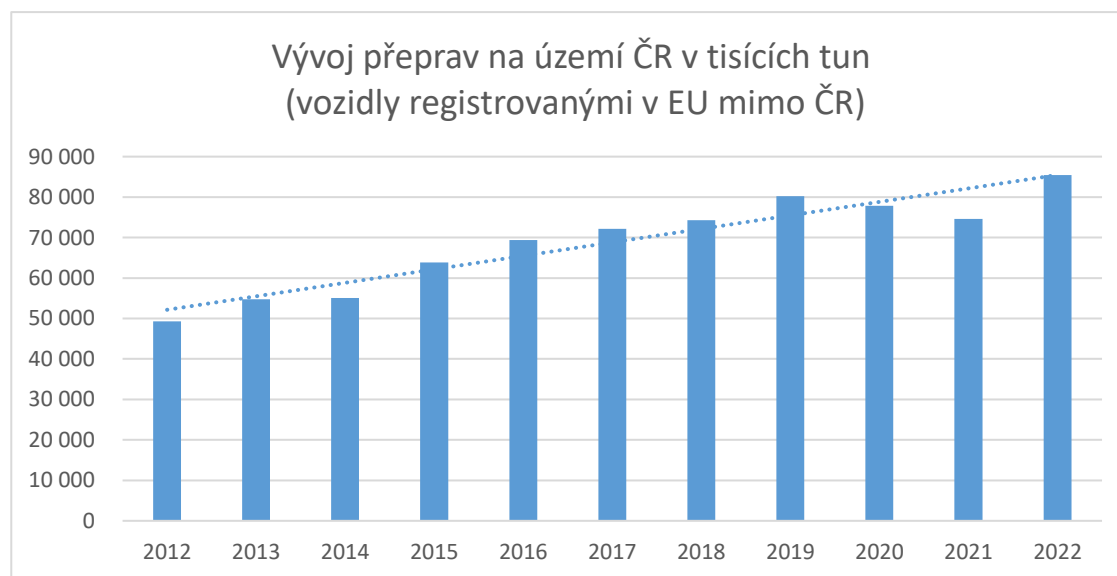
smluvní strany přebírají nebezpečí změny okolností v souvislosti s právy a povinnostmi obou smluvních stran vzniklými na základě zmíněné smlouvy. Smlouva je vytvořena ve dvou originálních vyhotoveních, kdy každá ze smluvních stran jedno obdrží. Veškeré případné spory se smluvní strany zavazují řešit přednostně mimosoudně, dohodou a smírnou cestou. Uvedenou přepravní smlouvu je možné měnit a upravovat jen písemnými dodatky odsouhlasenými ze strany obou smluvních stran.

Posledním bodem přepravní smlouvy je její podepsání ze strany obou smluvních stran, kdy tato smlouva nabývá platnosti.

4.2 Analýza trhu

Analýza trhu v České republice

Na níže přiloženém grafu lze sledovat narůstající trend podnikání zahraničních dopravců v silniční dopravě na území České republiky. V dnešní době dochází k výraznému nárůstu zahraničních dopravců zejména ze zemí jako Polsko, Bulharsko Rumunsko, Litva a jiných zemí východní Evropy na našem území. Dochází k tomu z důvodu zvýšeného tlaku na ceny přeprav ze strany tuzemských podniků jak případě vývozu, dovozu tak i přeprav vnitrostátních, respektive v tomto případě kabotážních.

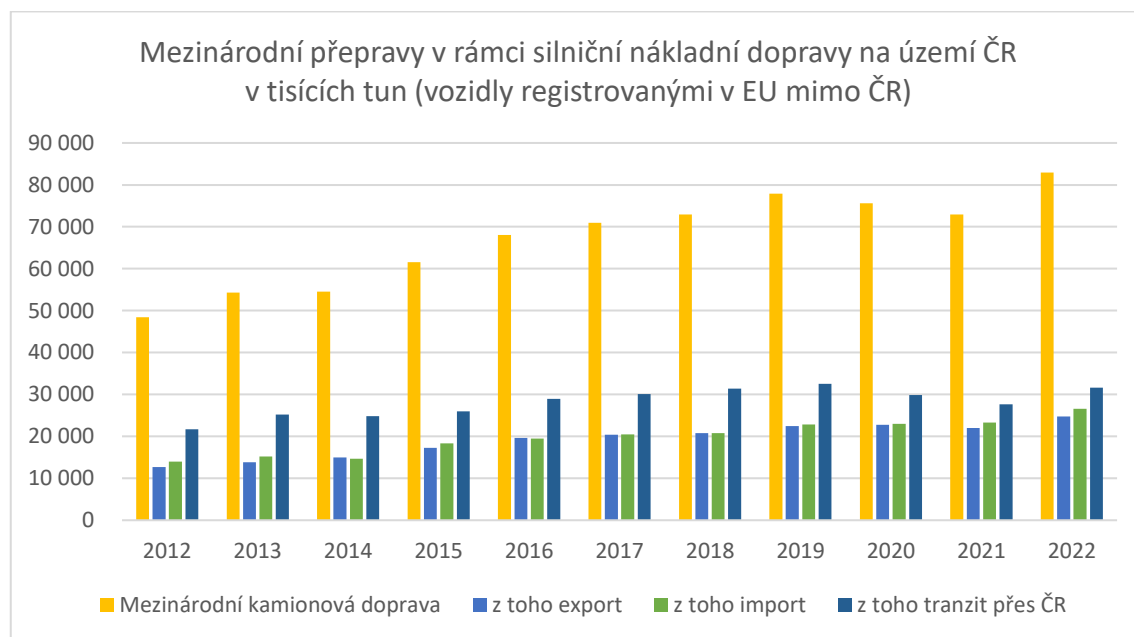


Obr. 4.1 Vývoj přepravy na území ČR vozidly registrovanými v EU mimo ČR

Zdroj: [32]

Zmíněné země provozující přepravy na našem území těží zejména z nižších nákladů na mzdy svých zaměstnanců a celkově nižšího daňového zatížení dopravců.

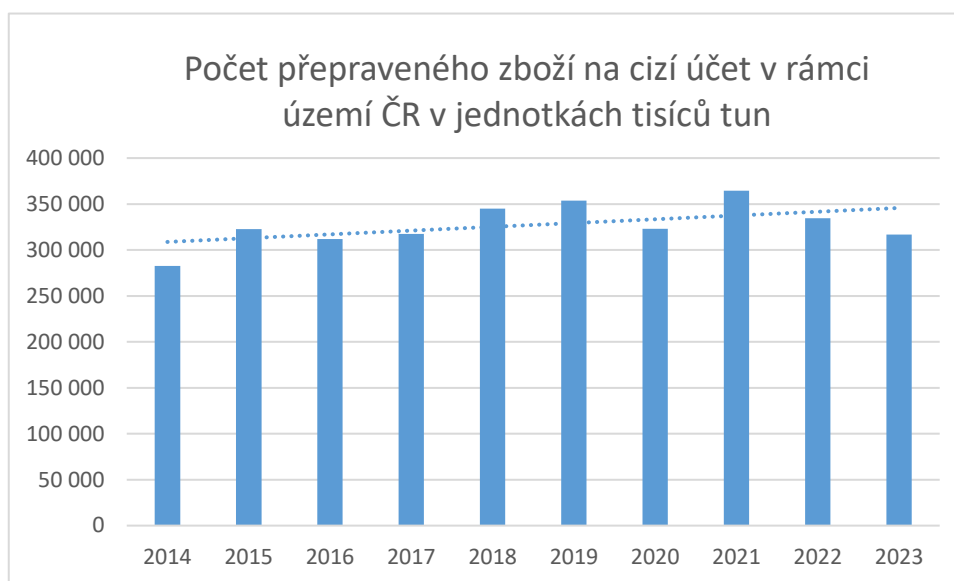
V níže přiloženém grafu lze sledovat podíl mezi vývozem, dovozem a tranzitními přepravami zahraničních dopravců na území České republiky v průběhu posledních let. Do dnešní doby byla na webu Systému dopravních statistik zřizovaným Ministerstvem dopravy zveřejněna data pouze do roku 2022, a také je potřeba v kontextu minulých let přihlídnout ke skutečnosti, že byla tyto data ovlivněna celosvětovou pandemií covidu-19.



Obr. 4.2 Grafické znázornění mezinárodní přepravy v rámci silniční nákladní dopravy na území ČR vozidly registrovanými v EU mimo ČR

Zdroj: [33]

Graf níže představuje nejnověji zveřejněné statistiky o veškerých zaznamenaných přepravách realizovaných vozidly registrovanými v České republice v rámci silniční nákladní motorové nákladní dopravy. Je zde zaznamenán průběh uplynulých deseti let na trhu vnitrostátních a mezinárodních přeprav, kde je ovšem třeba dbát ohledu na velice komplikované období od roku 2020 do roku 2023 v rámci kterého docházelo k částečným výpadkům v různých odvětvích průmyslu.

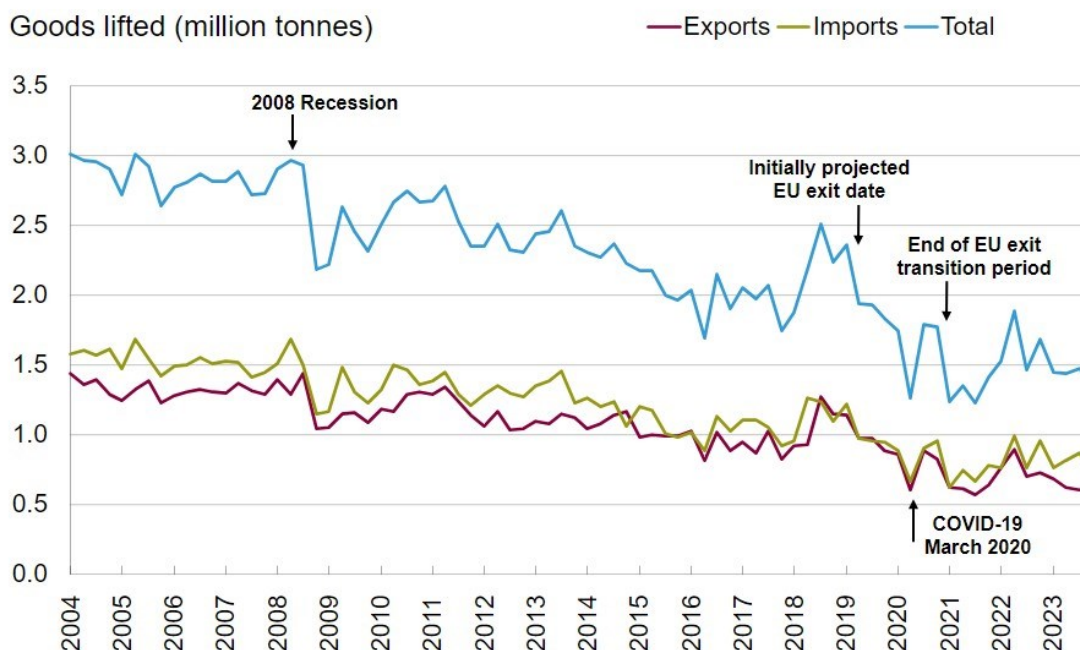


Obr. 4.3 Grafické znázornění počtu přepraveného zboží na cizí účet v rámci území ČR
Zdroj: [34]

Podnikání na trhu silniční nákladní dopravy v České republice se v průběhu let nijak výrazně nemění, nicméně nelze říci, že by se jednalo o výrazně lukrativní druh podnikání. Globalizace trhu výrazně zvýhodňuje dopravce východní Evropy a velké subjekty našeho trhu, čímž se ceny přeprav nabízené příkazci tlačí na rentabilní hranici, které menším dopravcům bez smluvních vazeb značně komplikují provoz jejich společností na tuzemském trhu.

Analýza trhu v rámci mezinárodních přeprav do zemí západní Evropy

Jelikož se společnost věnuje především přepravám do Velké Británie, tak jako jeden z analytických ukazatelů při podnikání mohou sloužit pravidelně zveřejňované statistické údaje britského ministerstva dopravy. Situace na trhu mezinárodních přeprav velkými nákladními vozidly ve Velké Británii se posledních letech měnila hned z několika různých důvodů. V případě dopravců z Velké Británie došlo v posledních letech výrazné změně na trhu především z důvodu plánovaného a následně definitivního výstupu zmíněné země z Evropské unie. V této době byl trh také zasažen světovou pandemií covid-19, která se však v kontextu těchto okolností do klesajícího trendu mezinárodní silniční dopravy ve Velké Británii příliš nepropsala, jelikož atraktivita tohoto podnikání v zemi celkově klesá. Projevuje se zde především obecný nezájem o práci řidičů, a také vysoké náklady britských dopravců vůči ostatním státům Evropské unie, jelikož mají výrazně větší nároky na platy svých zaměstnanců a celkově veškeré přímé i nepřímé náklady v rámci jejich podnikání.



Obr. 4.4 Grafické znázornění množství přepraveného zboží ve Velké Británii v letech 2004-2023

Zdroj: [35]

Na přiloženém grafu výše lze sledovat klesající trend přepravených milionů tun zboží velkými nákladními vozidly britských dopravců v rámci mezinárodní silniční dopravy. Fialová linie daného typu spojnicového grafu představuje míru vývozu zboží z Velké Británie, která je dlouhodobě nižší než úroveň dovozu do země, který představuje na tomto grafu linie žlutá. Modrá linie zobrazuje součet dovozu i vývozu ze země, a tím pádem klesající trend v orientaci britských silničních nákladních dopravců na mezinárodní dopravu pomocí velkých silničních nákladních vozidel.

Klesající trend zájmu výrazněji obrátil až rok 2018, který přinesl na trhu mezinárodních přeprav dopravců z Velké Británie celkový nárůst o 11 %. Tato skutečnost ovšem předcházela ohlášenému plánu Spojeného království v roce 2019, které zvyšující se zájem výrazně přerušila. Růstu zájmu britských dopravců v této době nepřispěla ani pandemie onemocnění covidu-19 v roce 2020, která celkově postihla většinu průmyslu v Evropě, ovšem hlavním důvodem poklesu zájmu byla finalizace definitivního odchodu Velké Británie z Evropské unie s koncem tohoto roku. Rok 2021 přinesl v mezinárodní silniční dopravě velkých nákladních vozidel registrovaných ve Spojeném království své historické

minimum. Přestože následující rok 2022 přinesl nárůst o 25 %, rok 2023 již dále pokračoval dlouhodobém trendu celkového poklesu loženého zboží. [35]

Klesající trend zájmu britských dopravců o mezinárodní silniční dopravu velkými vozidly otevírá možnosti vstupu na tento trh, včetně pevně spjatých korelací s touto skutečností. Těmito korelacemi se rozumí především výhoda oproti dopravcům z Velké Británie v podobě nižších provozních nákladů společnosti jako jsou mzdy, pojištění, pohonné hmoty a v neposlední řadě snazší přístup k dlouhodobým pracovním vízům pro zaměstnance z cizích zemí v České republice.

Poptávka

Poptávka je v tomto konkrétním případě řešena především smluvním vztahem s konkrétním výrobcem plastových výrobků, který je skrze dlouhodobou zasilatelskou smlouvu zavázán k pravidelnému vytěžování uvedené přepravní soupravy, zaručující hrubý předpoklad stanovených cen za přepravu s ohledem na ceny pohonných hmot a vzdálenost konkrétní přepravy. Tato skutečnost umožňuje začínající společnosti prostor pro reakci, upevnění vztahů na základě loajality a tím pádem i předpoklad další spolupráce v následujících letech, případně kredibilitu při navázání případných dalších smluvních vztahů.

Konkurence

Výrazné konkurenční prostředí v tomto případě nastává především až ve chvíli expirace smluvního vztahu, nicméně v případě zasilatelů či jiných přepravních společností dochází velmi často k případům, že dané společnosti nejsou schopny pokrýt poptávku smluvních partnerů ze strany příkazců pomocí vlastních kapacit, a tak hledají další možné volné přepravní jednotky na trhu. Zde uvedený případ dopravce má však značnou výhodu ze strany dopravců v celkově nízkých režijních nákladech na provoz společnosti, a tak vzniklému prostoru pro interní cenovou politiku. Další z výhod je situovanost dopravce v České republice, která má celkově na evropském trhu dobrou pověst, a také nová jízdní souprava, která hraje u renomovaných společností výraznou roli.

Marketingová strategie

Marketingová strategie společnosti není v tomto případě příliš na místě, jelikož zatím společnost disponuje pouze jednou jízdní soupravou, která je smluvně prakticky maximálně vytížena. Marketingová strategie by tedy byla na místě až v případě vypršení

zasílatelské smlouvy, většího počtu nákladních vozidel, u kterých by k pravidelnému smluvnímu vytěžování nedocházelo, nebo pokud by společnost plánovala růst a měla připravený kapitál k nákupu nových vozidel, které by byly připraveny uspokojit potřeby nových smluvních partnerů. V případě marketingových kampaní musí být společnosti připraveny vynaložit poměrně vysoké finanční náklady, aby se neminuly svým cílům a byly uplatněny efektivně na cílovou skupinu a v úměrném rozsahu vzhledem k cílům a finanční náročnosti či situaci dané společnosti.

Cílovou skupinou společnosti za dosavadních podmínek jsou především výrobci, dopravci nebo zasílatelské společnosti poptávající velkoobjemové přepravy zboží. Vozidlo je vhodné pro přepravy zboží lehčí povahy, nestohovatelného zboží s předpokladem potřeby většího počtu paletových míst nebo sběrnou službu.

Způsob propagace podniku by byl v dnešní době orientován především na sociální síť a reklamní prostor webových stránek které umožňují pomocí cookies zacílení na potřebnou cílovou skupinu nabízené služby Díky analytickým nástrojům marketingových algoritmů lze snadno měřit úspěšnost inzerovaných reklam sledováním kliknutí na danou inzerci, a také snadno optimalizovat a upravovat dané reklamy dle výsledků, což velmi usnadňuje co největší efektivitu dosažení požadovaných výsledků nabízené služby. Jedná se tak o jeden z nejúčinnějších způsobů propagace společnosti s poměrně úměrným vynaložením finančních prostředků.

Řízení rizik společnosti

Hlavní rizika podnikání v mezinárodní silniční dopravě jsou především fluktuace cen pohonných hmot, měnové kurzy, konkurence, cla nebo politická situace a ekonomická recese států, kde se dané přepravy realizují. Eliminace rizik je na trhu mezinárodní silniční nákladní dopravy velmi složitá, avšak určité nástroje na jejich minimalizaci existují.

V případě fluktuace cen pohonných hmot je možné zavést do přepravní či zasílatelské smlouvy takzvanou palivovou doložku, která umožňuje dopravci navýšení ceny přepravy i po uzavření dané smlouvy a předešlé akceptaci cenových podmínek. Palivové doložky představují palivový příplatek odrážející zvýšení cen pohonných hmot nejčastěji oproti uplynulému měsíci.

Fluktuace měn je problémem, který provází všechny podnikatele provozující podnikání na mezinárodním trhu. Jedná se o riziko ovlivňující ziskovost podniků, které však lze

pomocí určitých strategií minimalizovat. Jedním ze způsobů je uzavření smlouvy s předem stanoveným kurzem nebo otevření takzvaného devizového bankovního účtu, který bude umožňovat přijímat přímo zahraniční měnu. Dalšími způsoby, jak předcházet kurzovým výkyvům může být například dynamická a operativní cenotvorba, pojištění proti měnovým rizikům nebo diverzifikace zákazníků. Optimální strategie však vždy závisí na konkrétních podmínkách dopravce

Celní rizika v podnikání je možné minimalizovat pojištěním celních rizik, otevřenou komunikací s celními úřady s ochotou aktivního řešení, důslednou edukací zaměstnanců či přímou konzultací některého z celních agentů. Co se týče úhrady celních poplatků, tak veškeré náklady za proclení a celní služby jsou přefakturovány přepravci.

4.3 Pořízení vozidla a způsob jeho financování

Vozidlový park se bude skládat z jedné jízdní soupravy. Tandemová velkoobjemová jízdní souprava byla zvolena z především z důvodu uspokojení nároků smluvní společnosti, na jejíž účet budou přepravy realizovány. Konkrétně se jedná o podvozek Volvo s nástavbou a přívěsem od společnosti Panav. Pro daný příklad bude zvolen podvozek Volvo FH13 6x2R a zároveň i pořízení plachtové nástavby na vozidlo, včetně totožného typu přívěsu. Podvozkem se rozumí třínápravové tažné vozidlo

Způsob financování vozidla bude probíhat skrze finanční leasing od společnosti VFS Financial Services Czech Republic s.r.o. Jedná se o oficiální společnost koncernu AB Volvo poskytující kompletní sortiment finančních služeb pro odvětví nákladní dopravy.

Skrze toto financování proběhne pořízení tažného podvozku, včetně nástavby i přívěsu. Finanční leasing bude mít rozdělenou akontaci do prvních 4 měsíců závazku. První měsíc finančního leasingu bude akontace stanovena na 10 % z výsledné ceny a ve čtvrtém měsíci další ve výši 21 %. V případě finančního leasingu si plátce daně uplatňuje DPH postupně z jednotlivých měsíčních splátek.

Návratnost této investice do provozu dopravní společnosti se odhaduje na pět let.



Obr. 4.5 Třinápravový podvozek FH 6X2 značky Volvo

Zdroj: [36]

Pro vytěžování vozidla se předpokládá, že vozidlo absolvuje pět přeprav do Liverpoolu během týdne. Cestou zpět není nijak smluvně vytíženo, a tak dochází k přijímání nahodilých přeprav skrze spediční databanky. Trasu zpět do České republiky tedy nelze předpovídat, avšak je zde snaha minimalizovat přepravní vzdálenost. Kalkulace tedy předpokládá podobnou trasu, ke které dochází směrem do Velké Británie s menší odchylkou.

Předpokládaný nájezd vozidla za měsíc provozu je stanoven na **17 390 km** za jeden měsíc, tudíž **208 680 km** za jeden rok užívání vozidla.

4.4 Náklady

Kalkulace se týká počátku podnikání v oboru mezinárodní nákladní silniční dopravy. Zobrazuje náklady na založení společnosti, podmínky finančního leasingu v rámci let, náklady na pohonné hmoty i náklady spojené s údržbou vozidla. Kalkulace nákladů předpokládá spotřebu pneumatik v období pěti let, aby bylo možné co nejobjektivněji vyčíslit jejich opotřebení v rámci kalkulovaného období. Dalšími body kalkulace jsou náklady na provoz jízdní soupravy do Velké Británie, mzdové náklady a ostatní náklady na zaměstnance. V neposlední řadě do kalkulace zahrnuty náklady režijní a zmíněna je i problematika zisku. V rámci kalkulace nákladů se předpokládá roční nájezd jízdní soupravy 208 680 km.

Kalkulace počítá s průměrným kurzem dle ČNB z minulého roku u eura ve výši 24,007 Kč a britské libry ve výši 27,603 Kč.

4.4.1 Náklady při založení společnosti

Náklady vynaložené při založení společnosti jsou různé. Při založení společnosti s ručením omezeným je nezbytné sepsat zakladatelskou listinu se všemi potřebnými náležitostmi včetně názvu společnosti, předmětu podnikání, základního kapitálu, nebo uvedeného sídla. Další vyšší položkou je zde zápis do obchodního rejstříku, který je možné provést skrze soud nebo notáře.

Náklady vynaložené k založení právnické osoby včetně DPH:

Tab. 4.1 Položky a výše nákladů pro založení právnické osoby

Notářský zápis o založení s. r. o.	3000 Kč*
Ověření souhlasu s umístěním sídla	50 Kč
Správní poplatek živnostenskému úřadu	1 000 Kč
Výpis z trestního rejstříku	100 Kč
Zápis do obchodního rejstříku	3 900 Kč
Základní kapitál	1 Kč
Celkem	8 051 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Obecně platí, že náklady vynaložené při zakládání obchodních společností, nepatří mezi daňově uznatelné náklady.

První rok založení společnosti se tyto náklady rozpočítají do kalkulované ceny za jeden kilometr přepravy, ale poté již nikoli.

Náklady potřebné k založení společnosti na 1 km	0.04 Kč
--	----------------

4.4.2 Pořizovací náklady vozidla

Pořizovací cena nástavby, včetně přívěsu od společnosti Panav činí 810 000 Kč bez DPH, avšak tato cena není finální. Výsledná cena je výrazně ovlivněna cenou služby finančního leasingu, včetně pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla, havarijního pojištění, a nejvyšší asistence POHODA EXTRA Plus.

Nástavba a přívěs, včetně pojištění a finanční služby činí **1 081 069,08 Kč** bez DPH.

Přehled plateb finančního leasingu nástavby s přívěsem, včetně finančních služeb:

Tab. 4.2 Položky a výše nákladů – finanční leasing

		Částka v Kč včetně DPH
Mimořádná splátka	10 %	98 010,00
Měsíční splátka včetně pojištění	1.-3.	16 224,53
	4.	207 975,87
	5.-60.	16 224,53
Celková pořizovací cena		1 263 233,14
Z toho DPH		260 790,52
Bez DPH		1 081 069,08

Zdroj: vlastní zpracování

Pořizovací cena tažného podvozku společnosti Volvo je vyčíslena na částku 3 505 620 Kč bez DPH. Výsledná cena včetně služby finančního leasingu s pojištěním odpovědnosti z provozu motorového vozidla, havarijního pojištění, a nejvyšší asistence POHODA EXTRA Plus činí **4 355 585,97 Kč** bez DPH.

Přehled plateb finančního leasingu podvozku Volvo, včetně finančních služeb:

Tab. 4.3 Položky a výše nákladů – finanční leasing tahače (podvozku) Volvo

		Částka v Kč včetně DPH
Mimořádná splátka	10 %	424 180,02
Měsíční splátka včetně pojištění	1.-3.	71 067,44
	4.	896 240,98
	5.-60.	71 067,44
Celková pořizovací cena		5 513 399,96
Z toho DPH		1 157 813,99
Bez DPH		4 355 585,97

Zdroj: vlastní zpracování

Splácení finančního leasingu probíhá ve smluvně dle stanovených sazeb uvedených v obou příložených tabulkách včetně DPH, které se každý měsíc nechá při vyúčtování jednotlivých splátek vrátit. Proto tedy bude kalkulace počítat s pořizovací cenou bez DPH.

Poplatek za registraci nového vozidla činí 800 Kč a registrace přípojného vozidla nad 750 kg činí 700 Kč, což bude následně promítnuto do kalkulace v prvním roce provozu. Poplatek za registraci vozidla je daňově odpočitatelnou položkou, což znamená výslednou cenu **1 185 Kč** bez DPH v rámci prvního roku podnikání

Pořízení vozidla provází i servisní smlouva autorizovaného servisu Volvo typu Volvo Blue, v rámci které, je zajišťována preventivní údržba a servisní plán na základě skutečného využívání nákladního vozidla. Zahrnuje služby k zajištění provozuschopnosti vozidla, odtahovou asistenční službu Volvo, servisní plán na míru, údržbu a kontroly, výměnu motorového oleje, výměnu převodového oleje a oleje v nápravách, výměnu filtrů, řemene i s napínákem, filtr částic (DPF) a základní pravidelné kontroly. Cena této služby činí **33 180 Kč** bez DPH ročně.

Kalkulace bude zohledňovat splátky kompletní jízdní soupravy za první rok provozu včetně servisní smlouvy a registrace vozidla což znamená, že roční náklady z pořízení vozidla činí **2 077 794 Kč** bez DPH v rámci prvního roku podnikání.

Náklady spojené s pořízením vozidla na 1 km bez DPH	9,96 Kč
--	----------------

4.4.3 Náklady na pohonné hmoty

Velkou výhodou zvoleného vozidla je dvojitá nádrž na 1130 litrů paliva, a tak lze ve většině případů tankovat pouze na území České republiky. V této kalkulaci bude zde využito tankovací karty ONO, kdy se tankování motorové nafty omezí pouze na tuzemské čerpací stanice zmíněné společnosti Tank ONO s.r.o.

Průměrná spotřeba paliv

Spotřeba pohonných hmot představuje v dnešní době již dvě složky paliv. Tou první je motorová nafta, která vozidlo přímo pohání a druhou AdBlue, které se vstřikuje až do filtru pevných částí neboli DPF. I když není AdBlue vstřikováno přímo do motoru a nepohání tak jízdní soupravu, v dnešní době jsou vozidla ošetřena bezpečnostními systémy, které vozidlu zamezí v pohybu, pokud nebude tato kapalina natankována a tím

se stává pro provoz vozidla nedílnou součástí. AdBlue je ve skutečnosti obchodní název pro vodní roztok močoviny, která umožňuje snížit emise dusíku ve výfukových plynech, které se následně chemickou reakcí změň na dusík a vodu.

Dle získaných dat společnosti Dynafleet byl v případě totožných typů vozidel se stejnou motorizací zjištěn aritmetický průměr spotřebované motorové nafty **28,5 litrů** na sto kilometrů. Jedná se o dlouhodobou spotřebu, která kombinuje jízdu ve městě, okresních silnicích i různých typů dálnic, a tak by měla tato hodnota představovat požadované nároky.

V případě AdBlue je jeho spotřeba přibližně **1,8 litru** na sto kilometrů.

Průměrná cena

Průměrná cena vychází ze statistik čerpacích stanic Tank ONO od počátku minulého roku do letošního dubna. V rámci tohoto období byli vynechány měsíce, které se od ostatních výrazně lišili především výrazně nižší cenou než v předešlých letech nebo se od sebe v poměrně krátké době prakticky nelišili.

V případě AdBlue byl výpočet upraven taktéž, jelikož cena počátkem minulého roku byla způsobena celkově vyššími cenami zemního plynu, který je velmi důležitým prvkem při jeho výrobě. Vyšší cena byla do výpočtu zohledněna, ale také s tím, že výrazně vyšší cena této kapaliny byla pouze před patnácti a šestnácti měsíci.

Průměrná cena motorové nafty byla za těchto podmínek **36,26 Kč** včetně DPH na litr paliva. Průměrná cena AdBlue byla za výše uvedených podmínek v této kalkulaci stanovena na částku **11,92 Kč** včetně DPH za litr kapaliny.

Předpokládané náklady na pohonné hmoty za rok činí **1 739 023 Kč** bez DPH.

Pohonné hmoty na jeden kilometr

Tento výpočet je definován výše stanovenou průměrnou spotřebou a cenou pohonných hmot vůči plánu ročně ujetých kilometrů.

Provozní kapaliny jako brzdová kapalina, oleje, voda do ostřikovačů nebo nemrznoucí kapalina nejsou v tomto výpočtu zohledněny, jelikož jsou zajišťovány prostřednictvím paušálního poplatku u autorizovaného servisu Volvo, jejichž výměny a doplnění jsou součástí uzavřených podmínek.

Náklady na pohonné hmoty na 1 km bez DPH	8,33 Kč
---	----------------

4.4.4 Náklady spojené s údržbou vozidla

Náklady spojené s údržbou vozidla jsou částečně řešeny servisní smlouvou u předního dealera Volvo Trucks v České republice, u kterého bylo vozidlo pořízeno. Dalším ze zohledněných aspektů je dvouletá záruka, kterou nově pořízené vozidlo disponuje.

S dodavatelem je uzavřena servisní smlouva Blue. Za tuto službu neexistuje oficiální veřejný ceník a celková cena vždy záleží na různých faktorech, známosti nebo počtu uzavřených smluv. Cena za zmíněnou službu byla sjednána na částku 3 500 Kč, která již byla promítnuta do ceny pořízení vozidla.

Celkové náklady potřebné k údržbě vozidla předpokládají i nenadálé škodní události, které jsou součástí každodenního provozu na silničních komunikacích. Tento odhad byl konzultován se třemi různými dopravními společnostmi, z něhož byla stanovena předpokládaná výše. Velmi důležitým prvkem tohoto odhadu je skutečnost, že drtivá většina škodních událostí na provozovaných vozidlech se pohybuje okolo fixní minimální spoluúčasti v rámci havarijního pojištění. Tento fakt tedy hraje velmi důležitou roli při následném rozhodování o jeho finanční kompenzaci. V praxi se postupuje ve zmíněných případech tak, že pokud není škoda přibližně 2x vyšší než minimální spoluúčast, v tomto případě 10 000Kč, vyplátí se částku zaplatit z rozpočtu společnosti než si případně nechat navýšit pojištění z důvodu častých škodních událostí.

Mytí vozidla

Mytí vozidla je realizováno přibližně jednou za dva měsíce. Náklady na mytí jízdní soupravy činí průměrně 700 Kč. Náklady na mytí vozidla činí ročně v průměru **4 200 Kč** Výsledná cena zohledňuje spotřební materiál při provozu vozidla a na který se servisní smlouva nevztahuje.

Opravy a údržba vozidla na 1 km bez DPH	0,06 Kč
--	----------------

4.4.5 Náklady na pneumatiky

Vozidlo je pořízeno včetně nových pneumatik Michelin 295/60R22,5 a přívěs pneumatikami Dunlop s rozměrem 435/50R19,5. Dle zkušeností servisního týmu

autorizované servisní sítě v rámci České republiky je průměrný jízdní výkon pneumatik u vozidla s nástavbou 250 000 km a u přívěsu přibližně 310 000 km.

V rámci jízdní soupravy je vozidlo s nástavbou osazeno osmi pneumatikami a přívěs čtyřmi, přičemž cena jedné pneumatiky na vozidle činí **14 301 Kč** bez DPH a jedna pneumatika přívěsu **11 387 Kč** bez DPH.

Kalkulace předpokládá spotřebu pneumatik na 5 let splácení finančního leasingu včetně faktu, že vozidlo je nyní pořizováno již s novým osazením v ceně vozidla. Průměrné náklady vynaložené na pneumatiky činí **495 000Kč**, včetně předpokladu nenadálého defektu či jiného druhu možného poškození v množství 3 pneumatik, a také servisního tarifu na jejich přezutí.

Pneumatiky za 1 km včetně výměny bez DPH	0.47 Kč
---	----------------

4.4.6 Náklady na provoz vozidla

Ostatní přímo spojené náklady s provozem vozidla jsou nezbytné pro řádný provoz vozidla, avšak nejsou přímo spjaté s provozem po technické stránce, nýbrž po stránce legislativní. Mezi takové náklady patří povinné a havarijní pojištění, kontrola STK a emisí, cejchování tachografu nebo pojištění nákladu.

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a havarijní pojištění

Cena za pojištění odpovědnosti z provozu vozidla včetně havarijního pojištění jsou již zahrnuty v ceně pořízení formou finančního leasingu.

Státní technická kontrola a emise

Státní technická kontrola i měření emisí probíhá na vozidle i přívěsu každý rok. Ceny se obecně liší podle lokace daných stanic technických kontrol, kdy pro tento případ byla zvolena stanice nedaleko Prahy, jelikož se cena oproti Praze lišila téměř o polovinu. Cena za STK a emise byla stanovena na částku **4 500Kč** včetně DPH.

Kontrola tachografu

Digitální tachograf je nutné podrobit pravidelnému ověření každých po dvou letech. Kontrola nejnovější verze s GPS výrobce Siemens, které je ve vozidle namontováno činí u společnosti Dekra **6 200 Kč** včetně DPH

Roční náklady spojené s provozem vozidla:

Tab. 4.4 Roční náklady spojené s provozem vozidla

Roční silniční daň	12 600 Kč
Roční zákonné a havarijní pojištění	/
Roční pojištění nákladu	15 000 Kč
Státní technická kontrola a emise	4 500 Kč
Kalibrace tachografu	3 100 Kč
Celkem bez DPH	25 438 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Celkem jsou ostatní přímé náklady spojené s provozem vozidla stanoveny na výši **0,12 Kč** za jeden ujetý kilometr.

Mýtné

Při výpočtu mýtného je zapotřebí stanovit klasifikaci daného vozidla, pro které se konkrétní mýtné sazby vypočítávají. Mimo klasifikace vozidla je také nutné stanovit konkrétní trasu přepravy, jelikož se v některých zemích mohou sazby mýtného v závislosti na nich lišit. V níže přiložené kalkulační tabulce se předpokládá totožná cesta zpět do České republiky. Vozidlo je cestou zpět vytěžováno na vlastní pěst pomocí nabídek inzerovaných skrze spediční databanky. Tyto nabídky jsou ovšem nahodilé a nejedná se zde o pravidelné příkazce, tudíž nelze předpokládat jednotlivé trasy cestou zpět do České republiky.

Vozidlo, pro které je zde cena mýtného uvedena splňuje emisní normu Euro 6 a jedná se o pětinápravovou jízdní soupravu s užitnou hmotností nad 32 tun. Cena mýtného je orientační a počítá s totožnou trasou zpět do České republiky, jelikož se trasy nahodilých přeprav při dovozu zboží nedají přesně předpokládat a ceny mýtného i sazby DPH se v rámci jednotlivých zemí liší. Tento fakt se ovšem nijak znatelně do celkových nákladů příliš neodrazí, jelikož, na takto dlouhou trasu se vychýlení od původní trasy znatelně nepromítne, avšak ve výsledné ceně mýtného za rok bez DPH bude připočteno 0,25 Kč.

Ceny stanovené na měsíc provozu vozidla:

Tab. 4.5 Ceny stanovené na měsíc provozu vozidla

Stát	Km/dní	Sazba vč. DPH	Celkem DPH
CZ	730 km	6,5442 Kč	4 777,12 Kč
D	6 410 km	8,354 Kč	53 549,14 Kč
NL	10 dní	288,084 Kč	2 880,84 Kč
B	2 090 km	4,465 Kč	9 331,85 Kč
F	390 km	/	/
UK	10 dní	276,03 Kč	2 760,3 Kč
Celkem			73 299,25 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Od ceny mýtného lze odečíst daň z přidané hodnoty, ovšem v jednotlivých státech se tato daň vzájemně liší. V níže přiložené tabulce bude v rámci jednotlivých států tato daň odečtena a bude se zde kalkulovat s celkovou cenou za jeden rok se zaokrouhlením na celé koruny.

Ceny mýtného stanovené na rok provozu vozidla:

Tab. 4.6 Ceny mýtného stanovené na rok provozu vozidla

Stát	Cena mýtného	Sazba daně	Celkem bez DPH
CZ	57 325 Kč	21 %	45 287 Kč
D	642 590 Kč	19 %	520 498 Kč
NL	34 570 Kč	21 %	27 310 Kč
B	111 982 Kč	21 %	88 466 Kč
F	/	/	/
UK	33 124 Kč	20 %	26 499 Kč
Celkem	879 591 Kč		708 060 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Celkové náklady na mýtné činí přibližně **3,64 Kč** na jeden kilometr, včetně možného odklonu od standartní trasy.

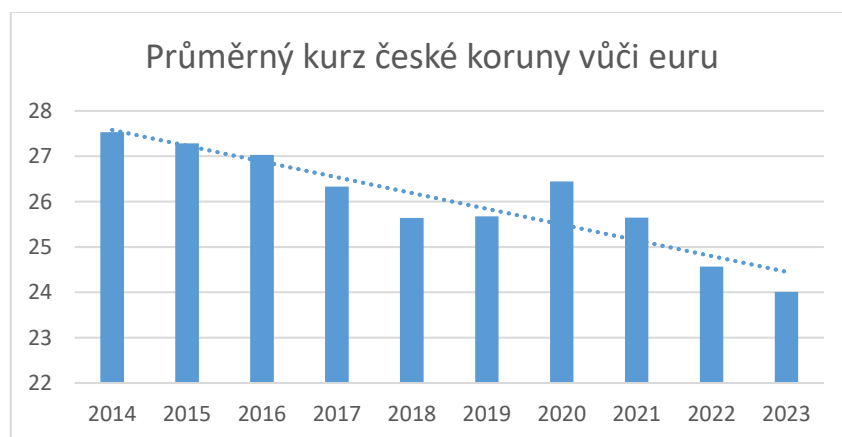
Mýto v Německu

Od 1. července roku 2024 dochází k navýšení sazby mýtného ve Spolkové republice Německo, a tak bude kalkulace počítat s touto vyšší sazbou, neboť se zde předpokládá dlouhodobý provoz společnosti v řádech několika let. [37]

V rámci let následujících bude jistě docházet k dalšímu navýšení a podle všech dostupných informací citelně razantnějšímu, než docházelo v letech minulých z důvodu tlaku na snížení lokálních emisí CO₂, emisím z pneumatik a podobně.

Dalším z důležitých faktorů je bezpochyby síla české koruny. Síla české koruny je velice nevyzpytatelným faktorem provázejícím mezinárodní dopravce, který nelze příliš přesně predikovat. Kurz české koruny závisí obecně na stavu české ekonomiky vůči zemím, se kterými se daný kurz měří, ovšem zde v této kalkulaci se počítá s průměrným kurzem ČNB za minulý rok, který činí 24,007 Kč

Hlavní faktory, které kurz ovlivňují a které se ze strany tuzemské ekonomiky dají více či méně ovlivnit jsou především HDP, které zvyšuje důvěru investorů, inflace, jejíž zvýšení oslabuje kupní sílu a vyvolává obavy o stabilitu cen, úrokové sazby, které při navýšení mohou přilákat zahraniční investory, kteří následně budou shledávat náš trh atraktivním a podíl exportu vůči importu zboží, což znamená zvýšený tok zahraničních finančních prostředků do české ekonomiky. V neposlední řadě jsou také významnými faktory výše státního dluhu, který může také vyvolat obavy investorů, nebo celková politická stabilita která je neméně schopna vyvolat negativní trend volatility tuzemské měny.



Obr. 4.6 Grafické znázornění kurzu CZK vůči EUR v letech 2014-2023

Zdroj: [38]

Mýto v Nizozemí

V Nizozemí se výběr mýtného řeší v rámci sdíleného systému Eurovignette. Tento sdílený systém je zaveden hned ve čtyřech zemích Evropy, a to konkrétně Nizozemsku, Dánsku, Švédsku a Lucembursku. Systém se vztahuje na všechna těžká nákladní vozidla přesahující maximální přípustnou hmotnost dvanácti tun a jedná se o elektronickou dálniční známku s možností zakoupení na jeden den, týden, měsíc nebo rok. Denní tarif je již druhým rokem stanoven na částku 12 € a je nezávislý na počtu náprav vozidla i jeho emisní Euro normě. Ostatní formy tarifů se poté rozdělují podle počtu náprav i emisní normy. Dle počtu náprav se tarify dělí do možností do tří či nad tři nápravy daného vozidla a dle sedmi možností emisních norem od nuly do šesté emisní normy.[39]

Mýto v Belgii

Belgie má zavedený satelitní mýtný systém Viapass, který je povinný pro všechna nákladní vozidla nad 3,5 tuny. V rámci tohoto mýtného systému je třeba disponovat unikátní palubní mýtnou jednotku Satellic nebo ITR+, Toll4Europe, TotalEnergies, Telepass nebo EVA od společnosti Eurowag. Jednotku Satellic lze vypůjčit za vratnou zálohu 135 € a je třeba ji stále napájet elektrickou energií, aby byla schopna svého provozu ideálně již před vjezdem do Belgie. Zmíněný mýtný systém je založený na ujeté vzdálenosti daného vozidla a lze jej řešit dvěma různými způsoby. Pokud dojde k přímému objednání jedné ze zmíněných jednotek přímo u dodavatelů, včetně předcházející registrace, úhrada mýtného probíhá formou následné úhrady po ujetí konkrétního počtu kilometrů. Pokud se daná mýtná jednotka pořídív v rámci čerpacích stanic na Belgickém území, úhrada mýtného probíhá formou předplacení. Hlavní výhodou satelitní mýtné palubní jednotky ITR+ od společnosti Axxès je především její možná využitelnost hned v několika ostatních státech Evropy jako je Francie, Španělsko nebo Portugalsko. [40]

Belgický tarifní systém se sazebně liší v závislosti na konkrétní emisní normě daného nákladního vozidla, jeho maximální povolené hmotnosti a zároveň jedné ze čtyř oblastí Belgie na které je sazebník rozdělený. Z hlediska emisních norem je tarifní systém rozdělený na normu 0 až 2, 3, 4, 5, 6, 7 a ZEV a z hlediska maximální hmotnosti na 3 varianty, kdy první je od 3,5 do 12 tun, druhá od 12 až 32 tun a poslední třetí nad 32 tun. Poslední členění sazebníku závisí na jedné ze čtyř oblastí v rámci území Belgie. Tarifní

sazebník se dělí na oblast Valonska, Flander, dálnic v okolí Bruselu nebo vyloženě Bruselu jako města. [41]

Mýto ve Francii

Francie využívá výběru mýtného skrze fyzické mýtné brány. Zmíněný systém mýtných bran umožňuje při vjezdu na placený úsek vyzvednout potvrzení místa vjezdu, který se následně musí při opuštění placeného úseku předložit. Po předložení vyzvednutého lístku u výdejního automatu se závorou se na jeho základě vyčíslí výsledná cena za přejetí konkrétní vzdálenosti. Platbu je možné uhradit u platebního automatu v rámci mýtné brány hotově nebo platební či některými z palivových karet. Francouzské dálnice jsou provozovány hned několika soukromými společnostmi, které však mají unifikované tarifní sazby, což zásadně zjednodušuje adaptaci řidičů na tento způsob výběru silničních poplatků.

Zmíněný francouzský mýtný systém nazývaný též Péage disponuje též možností, která výrazně usnadňuje cesty v rámci místní dálniční sítě. Lze zde využít francouzské palubní jednotky Liber-t nebo například italské jednotky Telepass určené především pro italský trh, díky kterým mohou automobily do maximální povolené hmotnosti 3,5 tuny a motocykly výrazně rychleji projet skrze zmíněné mýtné brány. Možnost využitelnosti italské palubní jednotky vychází ze skutečnosti, že způsob výběru mýtného je v Itálii obdobný. Jak již bylo zmíněno, tyto palubní jednotky se netýkají velkých nákladních vozidel, tudíž je potřeba obezřetnosti při výběru konkrétní mýtné brány, aby nebyla označena písmenem „t“, jelikož ty nejsou pro silniční nákladní vozidla určeny. Tento fakt tedy řidičům kamionů částečně znepříjemňuje plynulost jejich jízdy, avšak na druhou stranu zde nemají povinnost konkrétní palubní jednotkou disponovat.

V případě cestování do Velké Británie ve zde uvedeném kalkulačním modelovém příkladu je směrem z České republiky do francouzského přístavního města Dunkerque využita dálnice A16, která není v tomto úseku zpoplatněna. [42]

Praktický přehled o zpoplatnění všech francouzských úseků lze snadno a přehledně nalézt na webové stránce vinci-autoroutes.com. Zmíněná webová stránka zahrnuje veškeré možné informace o dopravní situaci ve Francii. Lze zde nalézt informace o počasí, dopravní situaci, o službách, o dopravním zpravodajství a podobně.

Mýto ve Velké Británii

Standartní trasu do Liverpoolu na území Velké Británie je možné projet skrze konvenční dálniční síť mimo speciálně zpoplatněných úseků včetně mostů, tunelů a obchvat města Birmingham. Denní sazba mýtného pro využití standartní dálniční sítě ve Velké Británii je 10 liber.

Dle kurzu ČNB z minulého roku představují celkové náklady za využití dálnic ve Velké Británii částku 26 499 Kč bez DPH za jeden rok.

Cena trajektu z Francie do Velké Británie je účtována přímo příkazci, tudíž se zde do kalkulace nákladů nepromítne.

Parkování

Jedná se o prakticky nezbytnou součást podnikání v silniční dopravě. Jízdní souprava je z hlediska parkování velmi prostorově náročným vozidlem, a tak jej téměř nelze na některém z parkovišť ponechat bez povšimnutí. Neznamená to však, že nalézt nějaký volný prostor, kde by bylo možné vozidlo parkovat je vyloženě nemožné, avšak je nutné také pohlížet na tuto skutečnost z hlediska bezpečnosti. Ideální je využít hlídaného prostoru s patřičným povolením, aby se tak co nejvíce předcházelo vykradení jízdní soupravy, jejímu poškození, odtahu nebo finančních postihů za nevhodné stání.

Ve zmíněném kalkulačním modelu je dlouhodobé parkování jízdní soupravy řešeno v rámci menšího zemědělského areálu v okolí Prahy za smluvní cenu **2 500 Kč** měsíčně.

Nedílnou součástí kalkulace nákladů je také parkování během přepravy, i když to na první pohled nemusí být příliš patrné. Je pravdou, že v rámci přeprav nemusí teoreticky být placené parkování vyloženě nezbytné a náklady na parkování zde mohou být v mnoha případech i nulové, avšak v dnešní době je v západní Evropě bezpečnostní situace velice napjatá a investice do hlídaného parkování se stává nedílnou součástí přeprav.

Vyhledáváním hlídaných parkovišť lze předejít krádežím přepravovaného zboží, ohrožení života v případě přepadení nebo vysokým pokutám a následným trestům v případě odhalení nelegálního převozu osob. Hlídané parkování je využíváno zpravidla při delších přestávkách. Celkem za jeden obrat vozidla do Velké Británie a zpět vzniká potřeba dvou denních dob odpočinku na území Spolkové republiky Německo, kde je cena hlídaného parkoviště 10 EUR za noc a jedné doby odpočinku na území Velké Británie za cenu 30 liber.

Cena parkovného v zahraničí na hlídaných parkovištích je 6 541,75 Kč měsíčně, což činí přibližně 78 500 Kč včetně DPH za rok. Od této částky je následně potřeba odpočítat sazbu DPH v rámci sazeb jednotlivých zemí, což následně činí celkové roční náklady na parkování v zahraničí ve výši **52 019 Kč** bez DPH

Parkovné za rok:

Tab. 4.7 Parkovné za rok parkování vozidla

Dlouhodobé parkovné v ČR	23 700 Kč
Parkovné během přepravy	52 019 Kč
Parkovné celkem bez DPH	75 719 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Dle kurzů ČNB za minulý rok je stanovena celková cena za hlídaná parkoviště v České republice a zahraničí 75 719 Kč ročně. Celkové náklady za parkovné na jeden kilometr tedy činí **0,36 Kč**

Náklady provozu vozidla na 1 km bez DPH	4,12 Kč
--	----------------

4.4.7 Mzdové náklady

Mzdové náklady na řidiče jízdní soupravy jsou složeny ze zaručené mzdy 3. skupiny z důvodu úspory finančních prostředků a zároveň vyššího finančního ohodnocení daného řidiče. Díky nízké hrubé mzdě klesají díky procentuálnímu výpočtu náklady na zdravotní a sociální pojištění. Nízká hrubá mzda se ovšem vykompenzuje pomocí paušálního stravného včetně motivační složky, jelikož jsou tyto položky nezdanitelným příjmem a nepodléhají výpočtu sociálního a zdravotního pojištění. Zmíněnou kompenzaci za nízkou hrubou mzdu však lze následně zařadit do nákladů společnosti a snížit si tak základ daně.

Výše mzdových nákladů je uvedena v tabulce 4.8.

Tab. 4.8 Výše mzdových nákladů řidiče

Hrubá mzda řidiče	21 300 Kč
Paušální odměna za práci přesčas	5 000 Kč
Zdravotní pojištění 9 %	2 367 Kč
Sociální pojištění 24,8 %	6 523 Kč
Cestovné včetně stravného a motivační složky	25 000 Kč
Celkem	60 190 Kč
Náklady po snížení daňového základu	47 550 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Jednatel společnosti má stanovený plat 50 000 Kč hrubého. Jednatel zastává ve společnosti pozici dispečera, obchodního zástupce i administrativního pracovníka a zajišťuje veškerý chod společnosti.

Tab. 4.9 Výše mzdových nákladů jednatele (sloučená funkce)

Hrubá mzda jednatele	50 000 Kč
Zdravotní pojištění 9 %	4 500 Kč
Sociální pojištění 24,8 %	12 400 Kč
Celkem	66 900 Kč
Náklady po snížení daňového základu	52 851 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Celkem jsou mzdové náklady 1 525 080 Kč ročně, což v přepočtu na jeden kilometr činí výši **7,3 Kč**. Od mzdových nákladů nelze odečíst DPH ale lze u nich snížit pouze základ daně z příjmu právnických osob, tudíž bude do kalkulace zahrnuta cena celková.

Školení

Pravidelné profesní školení řidičů probíhá jednou ročně v délce sedmi hodin. Toto školení je povinné pro všechny držitele profesního průkazu po dobu pěti let v celkové délce pětaticeti hodin. Po uplynutí pěti let dochází ke kontrole absolvování požadovaného

počtu školení, kdy po úspěšném přezkoumání dochází k obnově profesní způsobilosti, kdy se celý koloběh školení opakuje.

Cena školení činí **1300 Kč** ročně

Lékařská prohlídka řidiče z povolání

Obecně jsou řidiči nákladních vozidel povinni absolvovat každé dva roky pravidelnou lékařskou prohlídku. V případě řidičů z povolání starších padesáti let se tento interval zkracuje na jeden rok.

Cena lékařské prohlídky činí 500 Kč na dva roky, tudíž **250 Kč** na jeden rok.

Pojištění zaměstnance

Pojištění řidiče do zahraničí je nezbytnou položkou při realizaci mezinárodních přeprav. Řidič má v rámci tohoto pojištění hrazeny léčebné výlohy, asistenční služby, případný úraz nebo dokonce smrt. V rámci něj je sjednáno i pojištění odpovědnosti za škodu na majetku či zdraví nebo některé nepředvídatelné živelné pohromy. Pojištění řidiče činí **4078 Kč** ročně.

Ostatní náklady na zaměstnance za rok:

Tab. 4.10 Ostatní náklady na zaměstnance za rok

Školení řidiče	1 300 Kč
Lékařská prohlídka řidiče z povolání	250 Kč
Pojištění práce v zahraničí	4078 Kč
Celkem	5 628 Kč
Cena po odpočtu DPH	4 446 Kč

Ostatní náklady na zaměstnance činí **0,02 Kč** na jeden kilometr

Náklady za zaměstnance na 1 km bez DPH	7,32 Kč
---	----------------

Zdroj: vlastní zpracování

4.4.8 Režijní náklady

Režijní náklady zahrnují náklady spojené se správou dopravní společnosti. Jedná se o souhrn různých nákladů, které jsou přímo spojeny s provozem a celkovým fungováním dopravce. Tyto náklady zahrnují například nájemné, outsourcované služby, tarify operátorů ať už mobilní nebo internetové nebo zálohy na energie a podobně. Režie společnosti je nedílnou součástí hospodaření a je nezbytné jejich výši promítnout i do ceny přeprav.

Jelikož je vozidlo financováno formou finančního leasingu na 5 let, odpisy v této kalkulaci být zahrnuty nemusí, jelikož z účetního hlediska není vozidlo bráno jako majetek společnosti.

Náklady na používaný software

Informační systémy a celkově software je nedílnou součástí nákladových položek. Nezbytným softwarem při výkonu silničního dopravce jsou spediční databanky, internetové uložení, služba Dynafleet, a MS Office.

Měsíční náklady na používaný software:

Tab. 4.11 Měsíční náklady na software používaný ve společnosti

Dynafleet	1 500 Kč
ComAir	800 Kč
Raal	700 Kč
Timocom	3 200 Kč
Internetové uložení	80 Kč
MS Office	159 Kč
Celkem	6 439 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Roční náklady za používaný software činí 61 042 Kč bez DPH, což znamená náklady na jeden kilometr ve výši **0,29 Kč** bez DPH

Pojištění CMR

Pojištění CMR slouží pro prokázání finanční způsobilosti silničního dopravce a zajišťuje krytí odpovědnosti z provozu dopravní společnosti.

Cena pojištění činí s pojistnou částkou jednoho milionu korun s platností na území Evropy a spoluúčastí deseti procent s minimální výší desetitisíc korun činí 6 300 Kč měsíčně včetně DPH. Výsledná cena pojištění CMR je 75 600 Kč ročně včetně DPH, tzn. 59 724 Kč bez DPH. Celkem jsou v případě pojištění CMR stanoveny náklady na **0,29 Kč** za jeden ujetý kilometr.

Účetní služby

Účetní služby jsou zajišťovány externím dodavatelem a náklady za měsíc činí 2000 Kč včetně DPH. Roční náklady bez DPH činí 18 960 Kč, tzn. **0,09 Kč** na jeden kilometr.

Předpokládané režijní náklady na 1 km bez DPH	0,67 Kč
--	----------------

4.4.9 Zisk

V neposlední řadě je také potřeba do výpočtu finální ceny dopravce za jeden kilometr dané přepravy zahrnout i zisk. Zisk je velmi důležitou součástí výpočtu finální ceny, jelikož se jedná o zásadní část, která umožňuje další rozšíření vozového parku nebo celkový růst dané dopravní společnosti. V případě výpočtu vlastních nákladů jde o takzvaný plánovaný hrubý zisk. Nejedná se tedy o ten skutečně dosažený ale pouze o odhad nebo předpoklad jeho výše. V rámci silniční dopravy se nejčastěji uvažuje zisk ve výši **5 %**

Jelikož není společnost orientována pouze na tržní prostředí, ale je podřízena smlouvou o přepravě zboží včetně konkrétní trasy, klade důraz při stanovení minimální ceny přepravy pouze v případě importních přeprav. Aby bylo dosaženo požadovaného zisku, je zapotřebí, aby se cena přepravy při dovozu zboží do České republiky pohybovala průměrně okolo **1 250 EUR**

4.4.10 Daň z příjmu fyzických osob

Daň z příjmu právnických osob je bezpochyby součástí nákladů společnosti. V letošním roce byla její sazba navýšena na 21 %, ovšem společnost jako plátce DPH může svůj daňový základ snížit o tzv. daňově uznatelné náklady.

Mezi daňově uznatelné náklady patří téměř většina zde kalkulovaných výdajů.

Stanovení daně z příjmů fyzických osob společnosti za první rok podnikání:

- Základ daně
 $6\,672\,000 - 6\,273\,673 + 8\,051 = 406\,000 \text{ Kč}$
- Daň
 $406\,000 \text{ Kč} \cdot 0,21 = 85\,260 \text{ Kč}$

4.4.11 Kalkulace nákladů a stanovení ceny za jeden kilometr

Kalkulace nákladů vždy závisí na jejím účelu a daném období, potřebném k zobrazení konkrétních nákladů. Je zapotřebí vždy stanovit určité parametry a veličiny, které následně danou kalkulaci určenou ke konkrétnímu období ovlivní. Pro výpočet nákladů na provoz jízdní soupravy je nezbytné předpokládat její nájezd, a také vynaložené náklady za předem stanovené období.

První měsíc podnikání

Náklady na první měsíc podnikání činí celkově **1 107 120 Kč**. První měsíc podnikání je jedním z těch nejtěžších. Jsou zde velmi vysoké nároky na základní kapitál, jelikož společnost dosud negeneruje žádný příjem a splatnost faktur je měsíční. Do nákladů spjatých s prvním rokem podnikání se počítají náklady na založení společnosti, první měsíční splátka jízdní soupravy s 10 % akontací a finančními službami včetně pojištění i servisní smlouvy. Dalšími náklady jsou registrace vozidla, STK, náklady na pohonné hmoty, mýtné, parkovné a mzdové i režijní náklady. Zároveň zde bylo přihlédnuto i k možnostem rozdělení do měsíčních či čtvrtletních plateb, aby se náklady co nejvíce minimalizovaly. Kalkulace měsíčních nákladů zároveň probíhala v cenách včetně DPH, jelikož lze uplatnit odpočet až v následujícím měsíci

Náklady za první čtyři měsíce podnikání:

První čtyři měsíce podnikání jsou pro začínajícího podnikatele v rámci případové studie stěžejní, jelikož je ve čtvrtém měsíci nutné uhradit zbytek z rozdělené akontace včetně splátky jízdní soupravy. Jsou zde započteny stejné měsíční náklady jako u prvního měsíce provozu společnosti, avšak od uplynulých tří lze již odečíst DPH díky měsíčním odpočtům v rámci předchozích měsíců. Jediným měsícem, kdy odpočet DPH není možné kalkulovat je poslední čtvrtý, aby se docílilo správného zobrazení nákladů na provoz autodopravy v tomto období. Celkové náklady, které je nutné v rámci prvních čtyř měsíců vynaložit jsou **2 984 310 Kč**.

Stejně jako u předchozí kalkulace na jeden měsíc se zde nepředpokládaly výdaje na pneumatiky včetně výměny. Zároveň se do kalkulace nezapočítaly ani výdaje na školení a zdravotní prohlídky, které již řidič musel absolvovat před začátkem výkonu svého zaměstnání.

Výhodou je zde snížení nutných okamžitých výdajů, které se kompenzují v rámci uplynulých fakturací za poskytované služby, a také již uskutečněný odpočet DPH za uplynulé tři měsíce podnikání.

- $2\,984\,310 - 1\,668\,000 = 1\,316\,310 \text{ Kč}$

Výpočet stanovuje minimální nároky na kapitál ve výši **1 316 310 Kč**, kterým musí začínající dopravce v rámci případové studie disponovat.

Náklady vynaložené během prvního roku podnikání

Do nákladů za první rok podnikání se mimo fixních nákladů nutných pro provozování dopravní společnosti zahrnuje i životnost pneumatik rozpočítané do spotřeby v rámci pěti let užívání jízdní soupravy. Veškeré náklady kromě neodečitatelných již budou kalkulovány pouze bez DPH.

Celkové náklady na provoz dopravní společnosti za jeden rok činí **6 273 673 Kč** bez DPH.

V rámci kalkulace tohoto období je třeba předpokládat povinnost uhrazení daně z příjmu právnických osob ve výši 85 260 Kč

Celkové náklady na provoz společnosti v prvním roce podnikání přepočtené na jeden kilometr činí přibližně **30,06 Kč**.

Smluvně stanovené podmínky přeprav a průměrná cena importu do České republiky činí v přepočtu přibližně **31,97 Kč**

Zisk tedy výsledně činí přibližně **1,91 Kč** na jeden kilometr, což představuje **5,97 %**

Náklady rozpočítané do pěti let splácení finančního leasingu

Náklady v dalších letech podnikání jsou poté znatelně nižší, jelikož se do kalkulace již nebudou započítávat náklady spojené se založením společnosti a akontací finančního leasingu. V příštích letech však není jistota prodloužení rentabilního smluvního kontraktu. Předpokládané náklady v následujících letech činí 5 179 715 Kč ročně.
 $(5\,179\,715 \text{ Kč} \cdot 4) + 6\,273\,673 \text{ Kč} = 26\,992\,533 \text{ Kč} / 1\,043\,400 = 25,87 \text{ Kč/km}$

Celkové náklady v rámci pěti let podnikání činí **25,87 Kč** na jeden kilometr.

4.5 Výnosy

Tím, že má dopravní společnost velmi lukrativní smlouvu s přepravcem, lze minimalizovat ztráty způsobené ne příliš výhodnými nabídkami z pohledu importních přeprav. Většina importních přeprav se realizuje mimo Velkou Británii a jejich ceny se pohybují v průměru okolo 1 300 EUR, což při průměrném kurzu z minulého roku dle ČNB znamená přibližně 31 200 Kč. V rámci obratu vozidla lze tedy dosáhnout mírného zisku.

V rámci prvního roku podnikání činí celkové náklady dopravce potřebné k obratu vozidla do Velké Británie přibližně 104 561 Kč. Jelikož cena přepravy do Liverpoolu přinese společnosti 80 000 Kč a cena importní přepravy se pohybuje v průměru okolo 31 200 Kč, dosahuje společnost v prvním roce podnikání zisku ve výši 18 000 Kč za jeden obrat vozidla.

Výnosy v prvním roce podnikání:

Tab. 4.12 Výnosy v prvním roce podnikání

Předpokládaný roční obrat za těchto podmínek	6 672 000 Kč
Předpokládané náklady vycházející z kalkulace	6 273 673 Kč
Předpokládaný roční zisk za těchto podmínek	398 327 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Po odečtení předpokládané výše daně z příjmů právnických osob, dosahuje společnost v prvním roce podnikání čistého zisku ve výši přibližně 313 000 Kč.

Předpokládané výnosy v následujících letech za stanovených podmínek:

Tab. 4.13 Předpokládané výnosy v následujících letech za stanovených podmínek

Předpokládaný roční obrat za těchto podmínek	6 672 000 Kč
Předpokládané náklady vycházející z kalkulace v následujících letech	5 179 715 Kč
Předpokládaný roční výnos následujících letech	1 492 285 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Předpokládané výnosy v prvních pěti letech podnikání za stanovených podmínek:

Tab. 4.14 Předpokládané výnosy v prvních pěti letech podnikání za stanovených podmínek

První rok podnikání	398 327 Kč
Následující čtyři roky podnikání	5 969 140 Kč
Celkem	6 367 467 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

Pokud by podmínky příjmů i výdajů zůstaly totožné jako v prvním roce podnikání, dopravce by byl schopen již v pátém roce podnikání pořídit již další jednu či více jízdních souprav a rozšířit tak své podnikání.

4.6 Nároky na kapitál při zakládání dopravní společnosti

Předpokládané kapitálové nároky na provoz dopravní společnosti se obecně doporučují v rozmezí jednoho až dvou milionů korun.

Nejnáročnějším obdobím z pohledu financování podniku jsou první čtyři měsíce podnikání, jelikož čtvrtý měsíc nastává v rámci leasingové smlouvy okamžik splacení prodloužené akontace. Prodloužená akontace ovšem umožňuje nižší nároky na počáteční kapitál, jelikož vytváří prostor pro využití příjmů z provozovaného podnikání. Vyšší akontace je téměř nezbytnou součástí leasingu, jelikož umožňuje daleko výhodnější podmínky dané smlouvy a celkovou dostupnost daného způsobu financování, který v dnešní době již není tak snadno dostupný jako tomu bývalo v minulých letech. Dalším faktorem, který ovlivňuje nároky na počáteční kapitál, je splatnost faktur. Skutečnost, že má většina faktur splatnost třicet dní, začínajícím dopravcům výrazně komplikuje začátek podnikání. Faktury mohou mít splatnost i daleko delší, avšak vždy záleží na jednotlivých vyjednaných smluvních podmínkách.

Dle výsledku kalkulace případové studie z období prvních čtyř měsíců podnikání se potřebný kapitál k zahájení podnikání v oboru silniční nákladní dopravy včetně finanční rezervy stanovuje na minimální výši **1 500 000 Kč**.

5 Zhodnocení získaných poznatků

Nejnáročnější je pro začínajícího podnikatele první rok jeho podnikání. Nejen, že se musí sžít s případně novou životní rolí a veškerými legislativními předpisy či tržním prostředím, ale především bude velmi finančně zatížen finančním úvěrem a ostatními závazky plynoucími z podnikání. První rok provozu společnosti je zdaleka tím finančně nejnáročnějším z hlediska dlouhodobého podnikání a je potřeba aby dopravce disponoval poměrně vysokým základním kapitálem.

5.1 Optimalizace nákladů

Optimalizace nákladů se v provedené kalkulaci docílilo hned v několika částech. Jednou z těchto částí byly pohonné hmoty, kdy se jízdní souprava pořídila s dvojitou nádrží, čímž se docílilo tankování pouze na území České republiky. V České republice jsou ceny pohonných hmot často nižší než v zemích západní Evropy, kde se také vozidlo pohybuje především po hlavních přepravních trasách, kde jsou ceny pohonných hmot zdaleka nejvyšší. Další optimalizace nákladů v oblasti pohonných hmot se docílilo pravidelným výhradním tankováním pohonných hmot na čerpacích stanicích Tank ONO, které na trhu patří k těm nejlevnějším, jelikož se jejich maže na litr paliva dlouhodobě pohybuje okolo jedné koruny. Optimalizace nákladů se v rámci kalkulace docílilo i v případě mzdových nákladů, kde se díky minimální mzdě řidiče a následné nezdanitelné kompenzaci výrazně snížily odvody za zaměstnance. Výrazné úspory došlo i v případě povinného ručení a havarijního pojištění zprostředkovaného skrze leasingovou společnost. Cena této služby je totiž až několikanásobně nižší, než co nabízí pojišťovny svým novým klientům. Dále se docílilo optimalizace nákladů i případě dlouhodobého parkování na území České republiky, kdy byla zvolena forma v rámci mimopražské oblasti na pozemku zemědělského družstva, což je výrazně levnější způsob než stání území Prahy nebo přímo koupě vlastního pozemku. Dále byla v kalkulaci zvolena stanice technické kontroly mimo hlavní město, kdy se znovu jedná o výrazně levnější variantu.

Snížení provozních nákladů společnosti lze dosáhnout různými způsoby. Z pohledu provozu jízdní soupravy ji lze dosáhnout například pomocí optimalizací přepravních tras, vyjednáváním výhodnější ceny paliva u dodavatele, realizace oprav vozidla mimo originální síť výrobce, nebo pořízením zánovní jízdní soupravy.

Optimalizací nákladů lze dosáhnout zvýšení zisku, avšak v mnoha případech může mít optimalizace i negativní dopad na hospodaření společnosti a je tedy třeba brát v potaz i neblahý dopad v případě úspory na nevhodných místech. Například není příliš vhodné oddalovat servisní úkony, což může vést k častějším poruchám, které však může způsobit i koupě staršího vozidla. Výrazná spora ve mzdových nákladech může poté zapříčít nespokojenost zaměstnance či dokonce jeho odchod ke konkurenčnímu dopravci. Starší typ jízdní soupravy může mít za následek i horší přístup k cenově výhodnějším přepravám u prestižních společností.

5.2 Optimalizace příjmů

Optimalizace příjmů se v případové studii dosahuje především díky velmi lukrativní nabídce přepravce. Nezanedbatelným faktorem je i volba západního trhu, kde jsou ceny přepravy zpravidla vyšší než v České republice nebo na východním trhu.

Optimalizace příjmů lze v případě dopravce docílit zejména rozšířením vozového parku o nové jízdní soupravy. V případě ziskovosti provozu většího množství vozidel je následně možné generovat i více finančních prostředků. Další možností vedoucí k optimalizaci příjmů společnosti je rozšíření portfolia poskytovaných služeb. Mezi nabízené služby dopravce lze například zahrnout zejména zasilatelskou činnost, která za stávajících podmínek společnosti nemusí zahrnovat žádné vynaložené náklady navíc. Činnost zasilatele ovšem souvisí i s větší mírou zodpovědnosti, jelikož za realizované přepravy zodpovídá především on. Dalším krokem ke zvýšení příjmů podniku může být i nabídka celních služeb, zahrnující celní deklaraci nebo celní zastoupení apod. Dále lze například rozšířit portfolio poskytovaných služeb o nabídku skladovacích kapacit. V neposlední řadě může vést ke zvýšení příjmů větší angažovanost dopravce v případě utužování dobrých vztahů s příkazci či zasilateli, kdy díky pozitivním vazbám, aktivní a vstřícné komunikaci doprovázené občasnými pozornostmi lze docílit nabídky lukrativnějších přeprav za vyšší ceny.

Závěr

Záměrem diplomové práce bylo charakterizovat podmínky a prostředí podnikání v oboru silniční nákladní dopravy. Poukázat na podmínky pro založení a provoz dopravní společnosti zabývající se mezinárodní silniční dopravou s důrazem na hospodaření podniku, včetně následné optimalizace a zlepšení hospodářských výsledků.

První část byla věnována úvodu do problematiky silniční nákladní dopravy, včetně vývoje a následné situace na trhu. Součástí bylo představení zpoplatnění provozu silniční nákladní dopravy v České republice, včetně mýtného a silniční či spotřební daně.

Druhá část práce byla věnována charakteristice podmínek a prostředí pro podnikání v silniční nákladní dopravě. Byla zobrazena aktuální situace na trhu mezinárodní silniční nákladní dopravy v rámci Evropské unie a prostředí trhu poskytování silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby včetně legislativy ovlivňující podnikání v silniční nákladní dopravě a zasilatelství.

Třetí část se věnovala podmínkám při zakládání a provozování společnosti zabývající se silniční motorovou nákladní dopravou. Byl popsán proces získání koncesní listiny a Eurolicence nebo také nejčastější formy podnikání v silniční nákladní dopravě včetně výhod i nevýhod jednotlivých obchodních korporací.

V pořadí čtvrtým bodem diplomové práce byla realizace případové studie pro provozování silniční motorové nákladní dopravy a hospodaření společnosti. Záměrem bylo shrnout podmínky pro založení silniční dopravní společnosti, zahrnující její zaměření a směřování na trhu, popis roční smlouvy o přepravě, analýzu trhu a konkrétní volbu obchodní korporace pro danou studii. Následovala volba a pořízení vozidla včetně specifikace jeho vytížení a poté předpokládaná nákladová kalkulace.

Poslední část byla věnována zhodnocení získaných poznatků včetně návrhu na efektivní hospodaření.

Seznam zdrojů

- [1] ŠIROKÝ, Jaromír a kol. *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2023. ISBN 978-80-7560-483-5.
- [2] NOVÁK, Radek a kol. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství*. Praha: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.
- [3] ČESKO. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů*. 2012, částka 33, číslo 89. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89>
- [4] *Živnostenský zákon č. 455/1991 Sb. s komentářem: podnikatelé, OSVČ*. Český Těšín: Poradce, 2022. ISBN 978-80-7365-472-6.
- [5] ČESKO. Zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních společnostech a družstvech (zákon o obchodních korporacích) In: *Sbírka zákonů*. 2012, částka 34, číslo 90. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-90>
- [6] KOŘÍNEK, Jiří a kol. *Logistika služeb a podnikání*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2022.
- [7] ČESKO. Vyhláška č. 11/1975 Sb., vyhláška ministra zahraničních věcí o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). In: *Sbírka zákonů*. 1975, číslo 11. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1975-11>
- [8] DOPRAVNÍ NOVINY. *Úmluva CMR: platnost mezinárodních pravidel i pro tuzemské přepravy bude přínosem* [online]. Praha, České dopravní vydavatelství, 28. března 2018. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/umluva-cmr-platnost-mezinarodnich-pravidel-i-pro-tuzemske-prepravy-bude-prinosem>
- [9] ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě: Úplné znění č. 1/2001 Sb. - Úplné znění zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 38/1995 Sb., zákonem č. 304/1997 Sb., zákonem č. 12/2000 Sb. a zákonem č. 150/2000 Sb. In: *Sbírka zákonů*. 2001, částka 1, číslo 111. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-1>
- [10] ČESKO. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů*. 2001, částka 21, číslo 56. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>
- [11] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7395-451-2.

- [12] ČESKO. *Zákon č. 16/1993 Sb., zákon České národní rady o dani silniční*. 1993, částka 1, číslo 16. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-16>.
- [13] ČAPPO. *Zdanění PHM v Česku a dalších zemích* [online]. Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu. © 2021. [cit.2024-07-10]. Dostupné z: <https://www.cappo.cz/cisla-a-fakta/zdaneni-phm-v-cesku-a-dalsich-zemich-eu>.
- [14] ČESKO. *Zákon č. 353/2003, o spotřebních daních*. In: *Sbírka zákonů*. 2003, částka 118, číslo 353. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2003-353>
- [15] *Přehled* [online]. Státní správa Monitor: © 2024. [cit.2024-07-10]. Dostupné z: <https://monitor.statnipokladna.cz/statni-sprava/prehled?rad=t&obdobi=2312>.
- [16] TIMOCOM. *Služby* [online]. © TIMOCOM GmbH 2022. [cit. 2024-07-12]. Dostupné z: <https://www.timocom.cz/sluzby/dopravni-barometr>
- [17] *Online barometr dopravního trhu* [online]. Praha: České dopravní vydavatelství, Copyright © 2004-2024. [cit. 2024-07-12]. Dostupné z: <https://www.dnoviny.cz/online-barometr-dopravniho-trhu>
- [18] ETSC. *EU crackdown on foreign drivers that commit traffic offences* [online]. © 2024 European Transport Safety Council. [cit. 2024-07-12]. Dostupné z: <https://etsc.eu/eu-crackdown-on-foreign-drivers-that-commit-traffic-offences/>
- [19] GROS, Ivan, BRANČÍK, Ivan a Zdeněk ČUJAN. *Velká kniha logistiky*. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.
- [20] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Provozování silniční dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2022. ISBN 978-80-7560-433-0.
- [21] ČESKO. *Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce*. In: *Sbírka zákonů*. 2006, částka 84, číslo 262. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>
- [22] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Provozování silniční dopravy pro cizí potřeby velkými vozidly (a malými vozidly v mezinárodní dopravě)* [online]. Praha: MD, 29.08.2022. [cit. 2024-07-12]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Podnikani-v-silnicni-doprave/Provozovani-silnicni-dopravy-pro-cizi-potreby-vozi](https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Podnikani-v-silnicni-doprave/Provozovani-silnicni-dopravy-pro-cizi-potreby-vozi)
- [23] ČESKO. *Vyhláška č. 478/2000 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o silniční dopravě*. In: *Sbírka zákonů*. 2000, částka 138, číslo 478. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-478>

- [24] MINISTERSTVO DOPRAVY, ODBOR SILNIČNÍ DOPRAVY. *Odborná způsobilost dopravce* [online]. Praha: © 2014 Ministerstvo dopravy. [cit. 2024-07-16]. Dostupné z: <https://etesty2.mdcz.cz/>
- [25] ProfiKANCELÁŘ. *Odpovědný zástupce* [online]. Praha: © 2024 Profi-kancelář s.r.o. [cit. 2024-07-16]. Dostupné z: <https://www.profi-kancelar.cz/odpovedny-zastupce-pro-zivnost/>
- [26] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Stanovení směnného kurzu vůči euru pro přepočet finanční způsobilosti v roce 2024* [online]. Praha: Copyright © 2024. [cit. 2024-07-20]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Legislativa-a-casto-kladene-dotazy/Financni-zpusobilost-aktualni-kurz](https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Legislativa-a-casto-kladene-dotazy/Financni-zpusobilost-aktualni-kurz)
- [27] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Licence Společenství, Osvědčení řidiče pro silniční přepravu zboží pro cizí potřeby*. [online]. Praha: 2024. [cit. 2024-07-20]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Licence-Spolecenstvi,-osvedceni-ridice](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Licence-Spolecenstvi,-osvedceni-ridice)
- [28] *Vydání eurolicence v silniční dopravě* [online]. Praha: 2024. [cit. 2024-07-20]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/potrebuji_resit/zivotni_situace/doprava/eurolicence_v_silnicni_doprave_dop.html
- [29] MPSV. *Sociální pojištění v roce 2024*. [online]. Praha: 2024. [cit. 2024-07-20]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/socialni-pojisteni>
- [30] ČESKO. Zákon č. 586/1992 Sb., zákon České národní rady o daních z příjmů'. In: *Sbírka zákonů*. 1992, částka 117, číslo 586, Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-586>
- [31] ČERNÁ, Stanislava; ŠTENGLOVÁ, Ivana a Irena PELIKÁNOVÁ. *Právo obchodních korporací*. Praha: Wolters Kluwer, 2021. ISBN 978-80-7598-991-8.
- [32] SYDOS. *Přeprava věcí na území ČR* [online]. Praha: 2024. [cit. 2024-07-26]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/prepravaCR.htm>
- [33] SYDOS. *Přeprava věcí na území ČR* [online]. Praha: 2024. [cit. 2024-07-27]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/prepravaCR.htm>
- [34] ČSÚ. *Veřejná databáze-Doprava* [online]. Praha: 2024. [cit. 2024-07-27]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z>

=T&f=TABULKA&skupId=1613&katalog=31028&pvo=DOP05D&pvo=DOP05-D&c=v3~8__RP2022#fx=0&w=

- [35] *International road freight statistics*, [online]. United Kingdom: 2023. [cit. 2024-07-27]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/statistics/road-freight-statistics-2023/international-road-freight-statistics-united-kingdom-2023>
- [36] VOLVO. *Volvo Trucks introduceert nieuwe XXL FH-cabine in België* [online]. Copyright AB Volvo 2024. [cit. 2024-07-27]. Dostupné z: <https://www.volvotrucks.be/nl-be/news/press-releases/2019/sep/XXL-cab.html>
- [37] TOLL COLLECT. *Sazby mytného od 1. července 2024* [online]. © 2024 Toll Collect GmbH, [cit. 2024-07-28]. Dostupné z: https://www.toll-collect.de/cs/toll_collect/bezahlen/maut_tarife/p1745_mauttarife_07_2024.html
- [38] KURZYCZ. *Kurzy ČNB*. [online]. Kurzy.cz, AliaWeb, Copyright © 2000 – 2024. [cit. 2024-07-27]. Dostupné z: https://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=H&rok_source=1&interval_typ=1&rok
- [39] AGES. *Eurovignette - tarify v EUR* [online]. [cit. 2024-07-28]. Dostupné z: <https://www.eurovignettes.eu/portal/cs/tariffs/tariffs?reset=true>
- [40] VIAPASS. *Practical info* [online]. Brusel: © 2023 Viapass. [cit. 2024-07-28]. Dostupné z: <https://www.viapass.be/en/practical-info/>
- [41] VIAPASS. *Tariffs* [online]. Brusel: © 2023 Viapass. [cit. 2024-07-28]. Dostupné z: <https://www.viapass.be/en/downloads/tariffs/>
- [42] VINCI AUTOROUTES. *Mon trajet* [online]. [cit. 2024-08-04]. Dostupné z: <https://www.vinci-autoroutes.com/fr/mon-trajet/?end=%7B%22place%22%3A%22DFDS%20Ferry%20Terminal%2C%20Port%20de%20Dunkerque%2C%20Loon-Plage%2C%20Nord%2059279%2C%20France%22%2C%22lat%22%3A51.019178%2C%22lng%22%3A2.194745%2C%22id%22%3A%22poi.257698116509%22%7D&start=%7B%22place%22%3A%22Molendam%2C%208660%20De%20Panne%2C%20Belgium%22%2C%22lat%22%3A51.060657%2C%22lng%22%3A2.576979%2C%22id%22%3A%22address.1110164418284934%22%7D&vehicle=4>

Seznam grafických objektů

Seznam obrázků

Obr. 2.1 Grafické znázornění stavu nabízených přeprav a volných kapacit vozidel.....	27
Obr. 3.1 Logo pro spuštění zkušebního testu zkoušky pro odbornou způsobilost	38
Obr. 4.1 Vývoj přepravy na území ČR vozidly registrovanými v EU mimo ČR.....	57
Obr. 4.2 Grafické znázornění mezinárodní přepravy v rámci silniční nákladní dopravy na území ČR vozidly registrovanými v EU mimo ČR	58
Obr. 4.3 Grafické znázornění počtu přepraveného zboží na cizí účet v rámci území ČR...	59
Obr. 4.4 Grafické znázornění množství přepraveného zboží ve Velké Británii v letech 2004-2023	60
Obr. 4.5 Třínápravový podvozek FH 6X2 značky Volvo.....	64
Obr. 4.6 Grafické znázornění kurzu CZK vůči EUR v letech 2014-2023	73

Seznam tabulek

Tab. 1.1 Základní charakteristiky společností	16
Tab. 4.1 Položky a výše nákladů pro založení právnické osoby	65
Tab. 4.2 Položky a výše nákladů – finanční leasing	66
Tab. 4.3 Položky a výše nákladů – finanční leasing tahače (podvozku) Volvo	66
Tab. 4.4 Roční náklady spojené s provozem vozidla	71
Tab. 4.5 Ceny stanovené na měsíc provozu vozidla.....	72
Tab. 4.6 Ceny mýtného stanovené na rok provozu vozidla.....	72
Tab. 4.7 Parkovné za rok parkování vozidla	77
Tab. 4.8 Výše mzdových nákladů řidiče.....	78
Tab. 4.9 Výše mzdových nákladů jednatele (sloučená funkce).....	78
Tab. 4.10 Ostatní náklady na zaměstnance za rok	79
Tab. 4.11 Měsíční náklady na software používaný ve společnosti.....	80
Tab. 4.12 Výnosy v prvním roce podnikání	84
Tab. 4.13 Předpokládané výnosy v následujících letech za stanovených podmínek.....	84
Tab. 4.14 Předpokládané výnosy v prvních pěti letech podnikání	85

Seznam zkratek

a.s.	akciová společnost
B	Belgie
CZ	Česká republika
CZK	označení jednotky měny ČR
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
D	Spolková republika Německo
DPČ	dohoda o pracovní činnosti
DPF	filtr pevných částic
DPH	daň z přidané hodnoty
DPP	dohoda o provedené práci
ETSC	European transport safety council
EU	Evropská unie
EUR	označení jednotky měny eurozóny
F	Francie
FTL	celovozová zásilka (full truck load)
h	hodina
h.km	hodinokilometr
h.t	hodinotuna
HDP	hrubý domácí produkt
k. s.	komanditní společnost
Kč	korun českých
kg	kilogram
km	kilometr
ks	kus

LTL	sběrná služba (less than truck load)
m ³	metr krychlový
NL	Nizozemí
OSVČ	osoba samostatně výdělečně činná
s. r. o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	sbírky
STK	státní technická kontrola
t	tuna
tkm	tunokilometr
UK	Velká Británie
v.o.s.	veřejná obchodní společnost
ZEV	zero emission vehicle (bezemisní dopravní prostředek)

Autor DP	Bc. Adam Špinar
Název DP	Podnikatelský záměr pro společnost zabývající se silniční nákladní dopravou
Studijní program	Logistika
Rok obhajoby DP	2024
Počet stran	79
Počet příloh	---
Vedoucí DP	JUDr. Ivan Barančík, PhD.
Anotace	Diplomová práce se zaměřuje na počátek podnikání v oboru mezinárodní silniční dopravy a jejím cílem je zobrazení jednotlivých kroků, které je třeba podniknout před začátkem vstupu na tento trh. Práce objasňuje podmínky provozování silniční dopravy pro cizí potřeby a osvětluje určitá úskalí ve zmíněném oboru podnikání. Je zde zobrazena kalkulace nákladů dané společnosti a její následné vyhodnocení, včetně návrhů na zlepšení.
Klíčová slova	silniční nákladní doprava, podnikání, podmínky pro podnikání v dopravě, kalkulace nákladů, silniční doprava pro cizí potřeby
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	