

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Zavedení palivových příplatků v silniční dopravě
Petr Mikolášek

Bakalářská práce
2011

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Petr MIKOLÁŠEK
Osobní číslo: D08088
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje
Studijní obor: Dopravní management, marketing a logistika
Název tématu: Zavedení palivových příplatků v silniční dopravě
Zadávací katedra: Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky

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

Úvod

1. Palivové příplatky v dopravě
2. Aplikace palivových příplatků v silniční dopravě
3. Zhodnocení návrhu zavedení palivových příplatků v silniční dopravě

Závěr

Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucího
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jindřich Ježek, Ph.D.
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: 30. listopadu 2010

Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2011



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 31. 5. 2011

Petr Mikolášek

Poděkování:

Chtěl bych poděkovat za spolupráci a cenné rady vedoucímu bakalářské práce Ing. Jindřichu Ježkovi, Ph.D., dále pak zaměstnanci společnosti CS Cargo a. s. Bc. Radku Kyselovi za pomoc při psaní bakalářské práce a v neposlední řadě firmám Transcart s. r. o. a CS Cargo a. s. za poskytnutá data.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá problémem zvyšování cen pohonných hmot v silniční dopravě. Zjišťuji zde problémy, kde k tomu navýšení dochází. V práci řeším palivové příplatky v silniční dopravě, které by měly autodopravce ochránit před zvyšováním cen pohonných hmot.

Klíčová slova

palivový příplatek; palivová doložka; silniční doprava; pohonné hmoty; poplatky

Title

The introduction of fuel surcharges on road transport

Annotation

My bachelor theses is focusing on an issue of increasing fuel prices in road transportation. I am trying to find out what is the reason for this increasing. At work I am working on fuel surcharges in road transportation which should protect haulage contractors from increasing prices of fuels.

Keywords

fuel surcharge; fuel clause; road transport; fuel, charges

Obsah

Úvod	9
1 Palivové příplatky v dopravě	11
1.1 Definice palivového příplatku	11
1.2 Tvorba ceny pohonných hmot	11
1.3 Co ovlivňuje ceny pohonných hmot	12
1.3.1 Bezpečnost dodávky surové ropy	13
1.3.2 Nepředvídatelné, extrémní klimatické podmínky	14
1.3.3 Velikost nabídky a poptávky	14
1.3.4 Sezónní výkyvy	15
1.3.5 Spekulace na trhu	16
1.3.6 Vývoj kurzů měn	16
1.3.7 Konkurence na místních trzích	16
1.4 Velká zátěž fosilních paliv na životní prostředí	17
1.5 Náklady v silniční nákladní dopravě	18
1.6 Náklady na mýto	18
1.7 Příčiny růstu ropy	20
1.8 Hospodářská krize	23
1.9 Zavedení palivového příplatku v letecké dopravě	25
2 Aplikace palivových příplatků v silniční dopravě	29
2.1 Charakteristika silniční dopravy	29
2.2 Palivová doložka	31
2.3 Formáty palivových doložek	32
2.3.1 Výhodná pro dopravce	32
2.3.2 Oboustranně výhodná	32
2.3.3 Výhodná pro zákazníka	35
2.4 Promítnutí ceny nafty do palivové doložky	35

2.5	Spotřební daň	36
2.6	Silniční daň	37
2.7	Možnosti snížení nákladů	38
2.7.1	Profesionální nafta	38
2.7.2	Sdružení Česmad Bohemia	39
2.7.3	Příplatek na mýto	39
2.8	Zavedení v Evropě	42
3	Zhodnocení návrhu zavedení palivových příplatků v silniční dopravě	44
3.1	Charakteristika firmy Transcart	44
3.2	Náklady na přepravu ve firmě Transcart	45
3.3	Návrh smlouvy s palivovou doložkou	49
3.3.1	Stará smlouva	49
3.3.2	Nová smlouva	49
3.4	Zhodnocení nového návrhu	51
	Závěr	52
	Použitá literatura	54
	Seznam tabulek	57
	Seznam obrázků	58
	Seznam zkratk	59
	Seznam příloh	60

Úvod

Téma mé bakalářské práce, tj. palivové doložky, jsem si vybral na základě aktuální problematiky z dopravy, kterou silně vnímá i můj otec, který podniká v oboru silniční autodopravy. Rozhodl jsem zpracovat téma, které se jeví jako jednoduché, ale které, dle zkušeností ve zmíněném oboru, se velmi špatně realizuje, ale dopravcům může pomoci s řešením problémů při stávající turbulenci cen pohonných hmot. Vzhledem k tomu, že položka PHM v celkových nákladech na dopravu po mém zjištění se pohybuje v řádech 30 – 40 %, jedná se pro dopravní společnosti o zásadní položku v ceně dopravy.

Jak ve společnosti mého otce, tak v konkurenčních společnostech, které jsem měl možnost poznat, je to v současnosti hodně diskutovatelné téma a všichni nyní řeší, jak se na palivové doložce se zákazníkem dohodnout co nejlépe.

V minulosti, tj. v době před rokem 2008, jezdili autodoprováci s daleko větším ziskem, než je tomu v dnešní době. Dříve byly marže daleko větší a poskytovaly dostatek prostoru pro výkyvy cen PHM. I proto autodoprava patřila mezi preferované odvětví, které zaznamenaly největší růst a ziskovost.

V současné době tomu už tak zdaleka není. Dopravci silně zápasí s nedostatkem cash flow a snaží se v maximální míře překlenout toto období, které pro ně není vůbec přátelské. Splatnost faktur se v dopravě posunula z dříve běžných 30-40 dnů, až na dnešních neuvěřitelných 90 dnů. Proto za poslední roky již ukončila činnost poměrná část všech autodoprovaců. Místo toho, aby tuzemským autodoprovacům stát pomohl tuto dobu přežít, zvyšuje výrazně mýtné poplatky a také spotřební daň z pohonných hmot. Mýtné poplatky, které firma odvádí v dnešní době za jeden měsíc, dříve zaplatila za celý rok.

Současná marže autodoprovaců se pohybuje okolo 3 – 7 %, což znamená, že v případě dlouhodobých kontraktů pod smlouvou, jsou vinou turbulence cen PHM, nuceni dopravci často přepravovat zboží se ztrátou. Paradoxně, však díky oživení trhu, v posledních měsících vzniká nedostatek vozového parku. Zákazník je však náročnější, klade velký důraz na cenu a hlavně nerad akceptuje jakékoli změny cen. Díky tomu se autodoprováci snaží nepropást tuto šanci a dělají maximum, aby promítli možné turbulence cen pohonných hmot přes palivové doložky i na zákazníka. Samozřejmě musí to být výhodné pro obě strany, neboť pokud cena pohonných hmot bude klesat, získá zákazník nižší cenu dopravy dle předem dohodnutého scénáře popsaného v palivové doložce.

Poskytnutá data, která jsem postupně získal od společnosti Transcart s.r.o. a CS CARGO mi velice pomohla k řešení této problematiky. Díky tomu jsem mohl vidět, jak společnosti vypočítávají položky nákladů na přepravu. Až poté jsem mohl dospět k reálnému odhadu, kolik procent tvoří položka PHM.

Cílem této mé bakalářské práce je najít vhodný formát palivové doložky, na kterou by mohly přistoupit obě strany tj. zákazník i dopravce. Na základě zjištění, bych chtěl navrhnout formáty možných palivových doložek, které by se mohly objevovat v rámcových smlouvách, včetně jejich porovnání a zároveň zjištění, které formáty jsou pro koho výhodné. V další řadě jsem se chtěl zaměřit na výpočet a zjištění skutečných nákladů, které ovlivňují přepravu. Finálním výstupem z této práce by měl být postup, na základě kterého by se navrhovaly a počítaly palivové příplatky.

1 Palivové příplatky v dopravě

1.1 Definice palivového příplatku

Palivový příplatek je dohoda mezi dopravní firmou a jejím zákazníkem o nárůstu ceny za 1km v závislosti na ceně za 1 litr paliva.

Palivo je velice nákladná položka z celkových nákladů na přepravu, jak osob, tak i zboží. Každý, kdo podniká v autodopravě nebo je uživatel osobního či nákladního vozidla, si je toho vědom. Pouhý uživatel vozidla nemůže nijak ovlivnit palivový příplatek, protože ten se v této oblasti neobjevuje. Tento příplatek se řeší tehdy, kdy majitel vlastní více nákladních automobilů a jezdí pro zákazníky pod smlouvou, jako např. a.s. a spol. s r.o. Pro tyto společnosti se nabídne palivová doložka o tom, že když cena nafty poroste, tak se zvýší o nějaké procento cena celé přepravy. Naopak pokud cena paliva bude klesat, zákazníkovi se může nabídnout levnější cena za dopravu. Palivový příplatek ve smlouvě reaguje na pokles či zvýšení ceny paliva. Uvádí se většinou u velkých odběratelů či dodavatelů, jako je např. Kaufland, Tesco atd.

1.2 Tvorba ceny pohonných hmot

Cena pohonných hmot na čerpací stanici v sobě zahrnuje cenu produktu, daně (daň spotřební a daň z přidané hodnoty) a distribuční marži. Ta v sobě nese náklady na skladování a manipulaci, distribuční náklady a velkoobchodní a maloobchodní marže. Na pohonné hmoty se vztahuje spotřební daň a daň z přidané hodnoty. Spotřební daň je daní z objemu pohonných hmot vystupujících z palivového depa. DPH je daní vztahující se na cenu pohonných hmot u čerpacích stanic, do základu daně z přidané hodnoty pro určení výše této daně se zahrnuje cena produktu, spotřební daň a distribuční marže.

Na pohonné hmoty stejně jako na líh, pivo, víno nebo třeba tabákové výrobky se vztahuje mimo daně z přidané hodnoty ve výši 20 %, také spotřební daň. Benzín a nafta jsou zdaněny konkrétně daní z minerálních olejů.

Výše daně je dána zařazením daného paliva do příslušné skupiny:

Tab. 1 Výše spotřební daně z minerálních olejů

	Obsah olova	Spotřební daň
Motorové benziny s obsahem olova	do 0,013g/l	12,84Kč/l
	nad 0,013g/l	13,71Kč/l

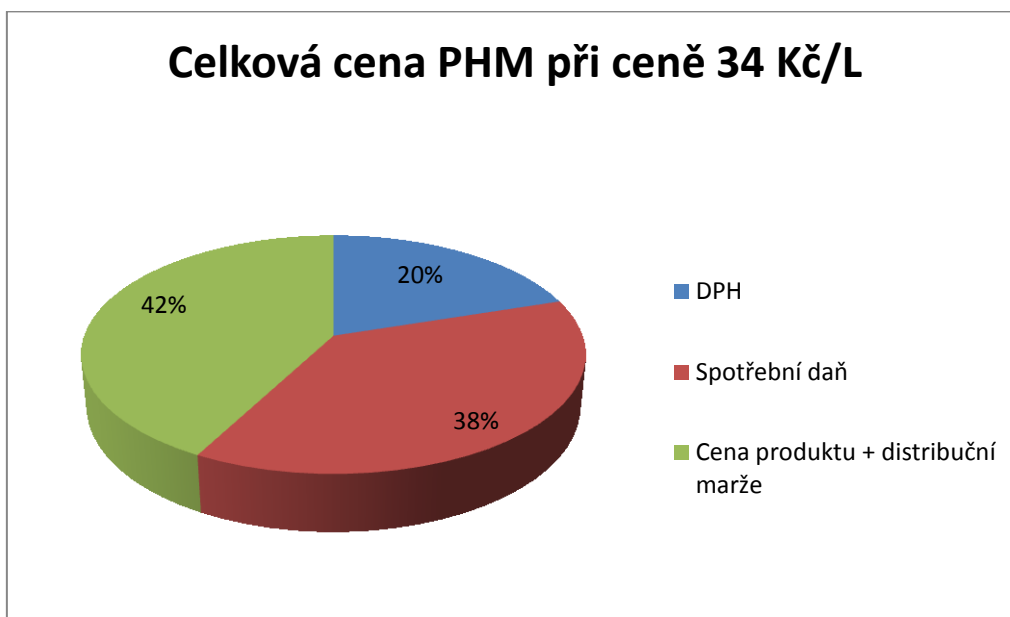
Zdroj: Zákon o spotřebních daních

Tab. 2 Složení ceny za jeden litr benzínu

Celková cena PHM	Cena za 1L	DPH	Spotřební daň	Cena produktu + distribuční marže
	34 Kč	6,80 Kč	12,84 Kč	14,36 Kč

Zdroj: www.usporim.cz, Vlastní

Obr. 1 Složení ceny PHM



Zdroj: Vlastní

1.3 Co ovlivňuje ceny pohonných hmot

Surová ropa i rafinérský produkt jsou obchodovány na veřejném trhu. Surovou ropu také lze dělit podle jejího složení nebo podle toho, v jaké oblasti se těží.

Ropný průmysl rozděluje ropu podle jejího původu (např. West Texas Intermediate, WTI nebo Brent) a často také podle její hustoty lehká (light), středně těžká (intermediate) a těžká (heavy); rafinérie ji také mohou označovat jako „sladkou“ (sweet), což znamená, že obsahuje relativně málo síry, nebo jako „kyselou“ (sour), což znamená, že tato ropa obsahuje více než 0,5 % síry a vyžaduje náročnější zpracování, aby vyhověla současným normám.

Hlavní světové typy jsou:

- „směsná ropa Brent, zahrnující 15 druhů ropy z nalezišť v Severním moři. Za cenu tohoto typu ropy je většinou prodávána ropa z Evropy, Afriky a Blízkého východu určená pro spotřebu na Západě.
- West Texas Intermediate (WTI), za jejíž cenu se prodává severoamerická ropa.

- *Dubai, za jejíž cenu se prodává blízkovýchodní ropa určená pro asijsko-pacifickou oblast.*
- *Tapis (z Malajsie), za jejíž cenu se prodává lehká ropa z Dálného východu.*
- *Minas (z Indonésie), za jejíž cenu se prodává těžká ropa z Dálného východu.*
- *Koš OPEC zahrnující druhy*
- *Arab Light (Saudská Arábie),*
- *Bonny Light (Nigérie),*
- *Fateh (Spojené arabské emiráty),*
- *Isthmus (Mexiko, nepatří do OPEC),*
- *Minas (Indonésie),*
- *Saharan Blend (Alžírsko),*
- *Tia Juana Light (Venezuela)“.¹*

OPEC se snaží udržet cenu koše OPEC v předem daném rozmezí pomocí zvyšování a snižování produkce. Ropa typu koš OPEC, sestávající jak z lehkých, tak z těžkých druhů ropy, je v průměru těžší než Brent i WTI a má větší obsah síry.

Všechny výše uvedené druhy se řadí mezi klasickou „konvenční“ ropu. Kromě ní existují také velká ložiska nekonvenční ropy, kterou tvoří živice v dehtových píscích a kerogen v ropných břidlicích. Nacházejí se hlavně v Kanadě a Venezuele. Její podíl zatím tvoří jen 5 % celkové světové produkce, z důvodu vysoké energetické náročnosti těžby.

Dále se budu zabývat příčinami, které ovlivňují ceny surové ropy a rafinerského produktu.

1.3.1 Bezpečnost dodávky surové ropy

Politická nestabilita na Středním Východě je důvodem omezené dostupnosti surové ropy. Tento fakt má tak výrazný dopad na cenu této komodity. Kromě chaotických poměrů v Libyi se situace denně přiosťruje i v dalších, z hlediska těžby ropy důležitých zemích, dominový efekt proto nelze zcela vyloučit. Společenské napětí není radno podceňovat. Rostoucí ceny ropy posilují nespokojenost a vedou k dalšímu zdražování.

¹ www.ropa.cz/obchodovani/

1.3.2 Nepředvídatelné, extrémní klimatické podmínky

Extrémní klimatické jevy, jako jsou například hurikány ve Spojených státech, mohou značně omezit kapacitu světových rafinérií. Taková omezení, společně se spekulacemi o dostupnosti rafinérských produktů, přispívají ke globální nestabilitě cen.

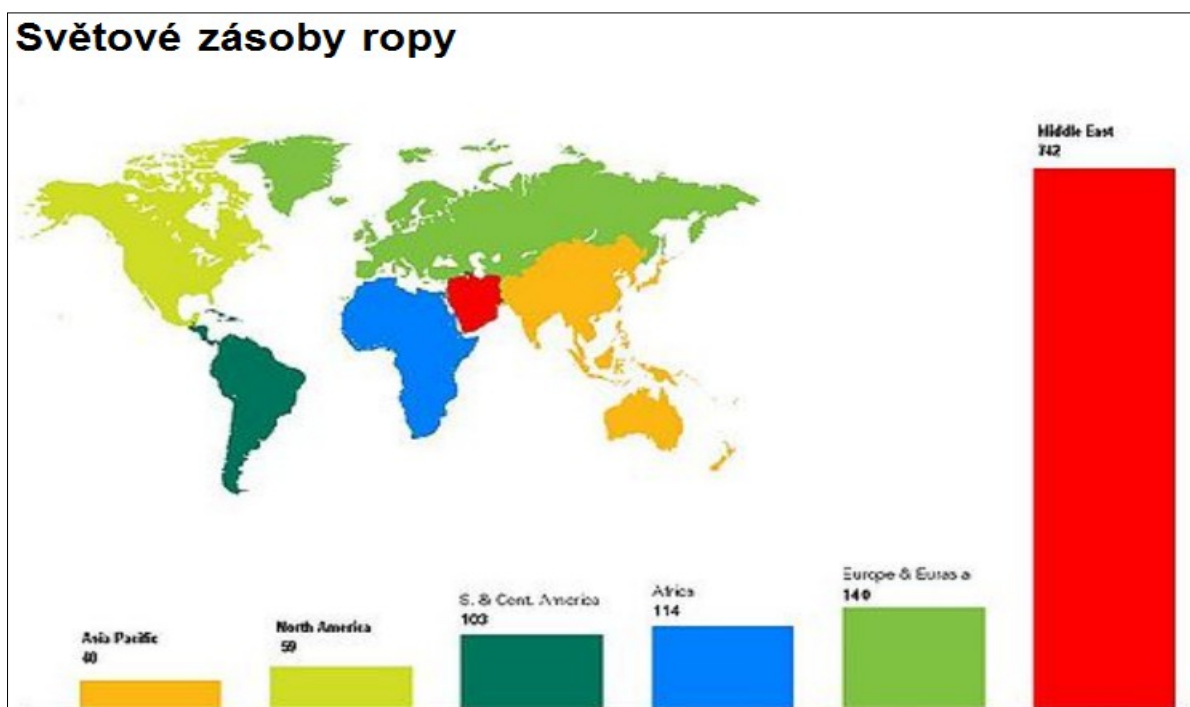
1.3.3 Velikost nabídky a poptávky

Z dlouhodobého hlediska závisí cena ropy na velikosti nabídky a poptávky. Při investování je proto důležité znát, kdo jsou největší producenti a kdo jsou největší spotřebitelé. Důležité také je, kdo disponuje největšími zásobami.

Největší zásoby ropy má Saúdská Arábie s 260 miliardami barelů, dále pak je to Írán a na třetím místě Irák. Co je ale důležité je dokázat dané zásoby vytěžit. Třetí největší zásoby na světě jsou v Iráku, ovšem z důvodu nedostatku technologií a jiných prostředků se Irák, co se týče produkce, nenachází ani v první desítce největších producentů na světě. Největším producentem je Saúdská Arábie, pak Rusko a Spojené státy americké. Mezi největší spotřebitelé ropy patří Spojené státy, následované Čínou.

Největším vývozcem ropy na světě je opět Saúdská Arábie, následovaná Ruskem a Norskem. Největším dovozcem na světě jsou Spojené státy následované Japonskem a Čínou.

Obr. 2 Světové zásoby ropy



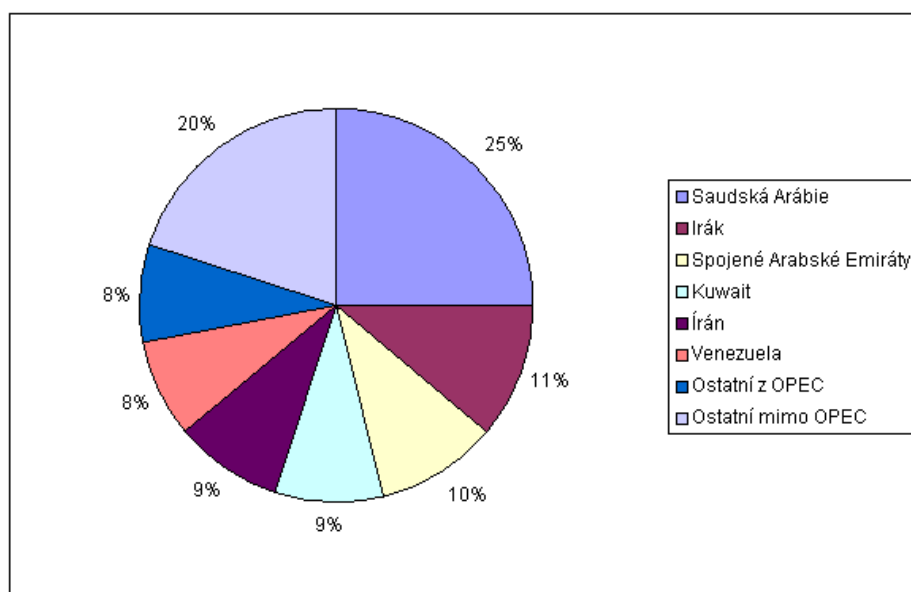
Zdroj: www.ropa.cz/obchodovani/

Tab. 3 Největší ropná ložiska na světě

Název	Stát	Rok objevení	Zásoby ropy (mld. Barelů)
Ghawar	Saúdská Arábie	1948	75–83
Burgan	Kuvajt	1938	66–72
Cantarell	Mexiko	1976	18–35
Bolivar Coastal	Venezuela	1917	30–32
Safaniya-Khafji	Saúdská Arábie	1951	30
Kashagan	Kazachstán	2000	20–30
Rumailia	Írák	1953	20
Tengiz	Kazachstán	1979	15–26
Ahwaz	Írán	1958	17
Kirkuk	Írák	1927	16

Zdroj: Petrol magazin 6/2009, vlastní

Obr. 3 Podíl na světových zásobách členských zemí OPEC

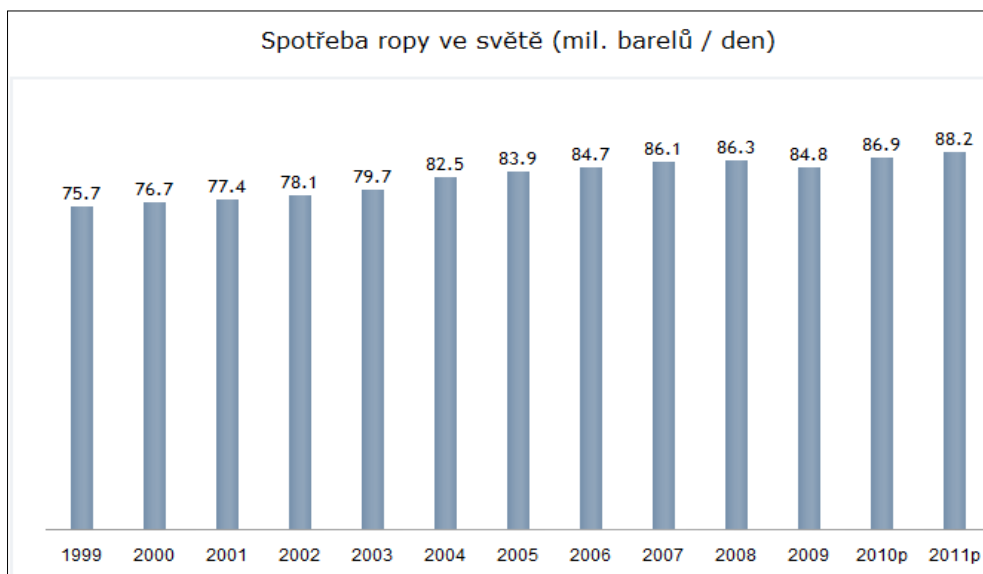


Zdroj: Colosseum, a.s - Komoditní přehled 2007

1.3.4 Sezónní výkyvy

Ceny rafinérských produktů jsou ovlivňovány sezónními změnami poptávky po konkrétních produktech. To se projevuje převážně na největších trzích severní polokoule – ve Spojených státech, v Evropě a Japonsku. V zimním období na severní polokouli prudce narůstá poptávka po naftě a petroleji na výhřev domů a kanceláří. V létě naopak stoupá poptávka po benzínu, protože lidé více cestují

Obr. 4 Spotřeba ropy ve světě za den



Zdroj: IEA

1.3.5 Spekulace na trhu

Se surovou ropou a rafinérskými produkty se obchoduje na globálním trhu. Proto jsou tyto komodity vystaveny spekulacím, které ovlivňují jejich cenu. Vzhledem k tomu, že nedávno vstoupilo na trh několik nových společností, zájem o trh ropných derivátů se obecně zvýšil, a to zejména ze strany investičních fondů.

1.3.6 Vývoj kurzů měn

Po dvou rozhodnutí OPECu (z let 1971 a 1973) se americký dolar stal jedinou měnou, v které je obchodována ropa, zemní plyn a ostatní fosilní paliva. To většinu zemí nutí opatřit si a spravovat dolarové rezervy k nakupování s ropou (americký dolar je z jejich pohledu jejich rezervní měna). Proto největší obchody se surovou ropou a rafinérskými produkty probíhají v amerických dolarech. Jakákoliv změna ve směnném kurzu mezi lokální měnou a americkým dolarem se odrazí na ceně.

1.3.7 Konkurence na místních trzích

Velká konkurence na trhu s pohonnými hmotami způsobuje, že se ceny vyvíjejí cyklicky. Distributoři průběžně snižují ceny, aby zvýšili prodej a zachovali tak svou konkurenceschopnost. Dostane-li se cena na příliš nízkou úroveň, prodeje jsou ztrátové a distributor je nucen cenu zvýšit.

Tento průběžný pokles cen a následné jednorázové zvýšení se nazývá cenový cyklus. Zákazníci pak mohou těžit z toho, že sledují tento cyklus a nakupují pohonné hmoty v době, kdy je cena nízká.

V ČR drží hodně nízkou cenu PHM firma ONO. Ta se rozvíjí celkem rychle a pomalu v každém kraji už stojí alespoň jedna čerpací stanice s tímto logem.

1.4 Velká zátěž fosilních paliv na životní prostředí

Při spalování a zpracování fosilních paliv dochází ke vzniku emisí oxidu uhličitého (CO₂). Zvyšování koncentrace tohoto plynu v atmosféře pravděpodobně přispívá velkou měrou ke globálním změnám klimatu. Snižování emisí CO₂ je velkou prioritou.

Při spalování fosilních paliv dochází také k vylučování i jiných látek. Jsou to látky NO_x, CO tuhých látek a těkavých látek. Vážné následky těchto emisí lze pozorovat např. na smrkových porostech v Krušných horách a Krkonoších. Ve městě to pocítíme zejména dýchacími problémy.

Značné škody způsobuje zejména únik ropy do moří při těžbě nebo při transportu ropy. V poslední době byla největší škoda při těžbě firmy British Petrol na ropné plošině Deepwater Horizon v Mexickém zálivu u pobřeží amerického státu Louisiana. Denně z této plošiny utíkalo okolo 4 milionů litrů ropy.

Obr. 5 Únik ropy z plošiny Deepwater Horizon



Zdroj: <http://tn.nova.cz/zpravy/zahranici/katastrofa-v-mexickem-zalivu-jak.html>

1.5 Náklady v silniční nákladní dopravě

Všechny položky, které tvoří náklady dopravce, se skládají z variabilních a fixních nákladů. Fixní náklady jsou „Náklady vzniklé při výrobě zboží nebo služeb, které jsou nezávislé na množství vyráběného množství. Nájemné, leasingové splátky apod.

Fixní náklady vznikají při používání kapacit. Jsou vyvolány existencí kapacit - jejich poskytováním a držením v pohotovosti. Fixní náklady jsou nezávislé na rozsahu výroby či jiných výkonů za určité období, to znamená na stupni využití dané kapacity. Exaktní přiřazování fixních nákladů k jednotlivému výrobku či výkonu není možné - v kalkulacích je třeba použít vhodně volené klíčování (rozvrhování).“² Mezi tyto náklady patří např.: leasing, povinné ručení, pojištění, mzdy, výběr mýta, trajekty, servis automobilů, administrativa, telefonní linku, pronájem kanceláře. Všechny fixní náklady tvoří přibližně dvě třetiny celkových nákladů. Zbytek tvoří variabilní náklady. „Výrobní náklady, které jsou co do velikosti proporcionální k úrovni produkce.“³ Tuto skupinu nejvíce zastupuje položka PHM.

Položka PHM tvoří poměrně velkou část nákladů. V Evropě se tato položka pohybuje okol 30 – 40 % z celkových nákladů na vozidlo. Což není zrovna malá část. Ostatní věci moc ovlivňovat nejdou. V Evropě je toto už vyřešeno a v přepravních smlouvách se udává palivová doložka

1.6 Náklady na mýto

Před zavedením elektronického mýtného, se dříve používaly pro nákladní automobily dálniční kupóny. To bylo pro dopravce daleko levnější, než to je v současné době. Dříve se koupil dálniční kupón pro jeden automobil na celý rok a dopravce měl o starost méně. Od roku 2005 se ale vše změnilo. Bylo navrženo výběrové řízení, které vyhrála firma Kapsch. Poté od roku 2007 bylo zavedeno na dálnicích a rychlostních komunikacích výběr elektronického mýtného.

Tab. 4 Vývoj cen dálničních kupónů od roku 1995 po současnost (částky jsou v Kč)

Rok	Roční			Měsíční			Denní		
	< 3,5 t	> 3,5 t	>12 t	< 3,5 t	> 3,5 t	>12 t	< 3,5 t	> 3,5 t	>12 t
2000	800	6 000	12 000	200	800	1 600	100	300	600
2001	800	6 000	12 000	200	1 000	2 000	100	400	800
2002	800	6 000	12 000	200	1 000	2 000	100	400	800
2003	800	6 000	12 000	200	1 000	2 000	100	400	800

² www.ewizard.cz/logistika-slovník.php

³ www.ewizard.cz/logistika-slovník.php

Rok	Roční			Měsíční			Denní		
	< 3,5 t	> 3,5 t	>12 t	< 3,5 t	> 3,5 t	>12 t	< 3,5 t	> 3,5 t	>12 t
2004	900	7 000	14 000	250	1 200	2 300	150	450	900
2005	900	7 000	14 000	300	1 750	3 500	200	650	1 300
2006	900	7000	14000	300	1750	3500	200	650	1300
2007	900	7 000	-	300	1 750	-	200	650	-
2008	1 000	8 000	-	330	2 000	-	220	750	-
2009	1 000	8 000	-	330	2 000	-	220	750	-
2010	1 200	-	-	350	-	-	250	-	-
2011	1 200	-	-	350	-	-	250	-	-

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

Nyní se to počítá podle ujetých kilometrů na placených úsecích. Základní sazba mýta je pro rok 2011 o 25 % vyšší, než v roce 2010. Jedinou výjimkou jsou vozy v emisní třídě EURO V, u kterých výše mýtného zůstala zachována. Je to vůbec poprvé, kdy se základní sazba mýtného mění. Pro dopravce je toto velice zatěžující a roste jim cena přepravy. Jelikož je nyní v České Republice krize v autodopravě, tak zákazník se snaží cenu snížit co nejvíce dolů, naopak autodopravce potřebuje, aby cena šla směrem nahoru.

Tab. 5 Mýtné sazby [Kč/km] pro ostatní dobu v týdnu

Emisní třída	Počet náprav	Sazba [Kč]
Euro 0 - II	2	2,83
Euro 0 - II	3	4,54
Euro 0 - II	4 a více	6,63
Euro III - IV	2	2,09
Euro III - IV	3	3,56
Euro III - IV	4 a více	5,15
Euro V a vyšší	2	1,67
Euro V a vyšší	3	2,85
Euro V a vyšší	4 a více	4,12

Zdroj: <http://www.auto.cz/drazsi-mytne-1-2011-53737>

Tab. 6 Sazba mýtného [Kč/km] - dálnice a rychlostní silnice v pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod.

Emisní třída	Počet náprav	Sazba
Euro 0 - II	2	3,59
Euro 0 - II	3	6,48
Euro 0 - II	4 a více	9,45
Euro III - IV	2	2,65
Euro III - IV	3	5,08
Euro III - IV	4 a více	7,35
Euro V a vyšší	2	2,12
Euro V a vyšší	3	4,06
Euro V a vyšší	4 a více	5,88

Zdroj: <http://www.auto.cz/drazsi-mytne-1-2011-53737>

1.7 Příčiny růstu ropy

„V posledních měsících se ropa stala hitem ekonomických rubrik. V podstatě denně čteme buď o novém cenovém maximu, nebo o bláznivém odhadu další investiční banky. Analytici (až na pár výjimek) se předhánějí, kdo stanoví vyšší cílovou cenu pro rok 2009. A jako hlavní příčina růstu se stále dokola uvádí rostoucí poptávka v Číně.

Čína spolkně velké množství ropy (i když zhruba jen třetinu v porovnání s USA), přičemž spotřeba má už několik let v řadě rostoucí tendenci. Podle odhadů Mezinárodní energetické agentury by v tomto roce měla spotřeba ropy v Číně vzrůst o 4,9 %. Celosvětově ale očekává růst pouze o 1,2 %. To je srovnatelné s rokem 2007, kdy se spotřeba ropy zvýšila o 1,3 %.

Spotřeba tedy nijak extrémně neroste a těžba s ní zatím zvládá držet krok. Stejně tak strategické zásoby, ty jsou například v USA na dvacetiletém maximu. Přesto stojí barel ropy téměř dvojnásobek co před rokem a více než čtyřnásobek co před pěti lety. V čem je tedy problém?“⁴

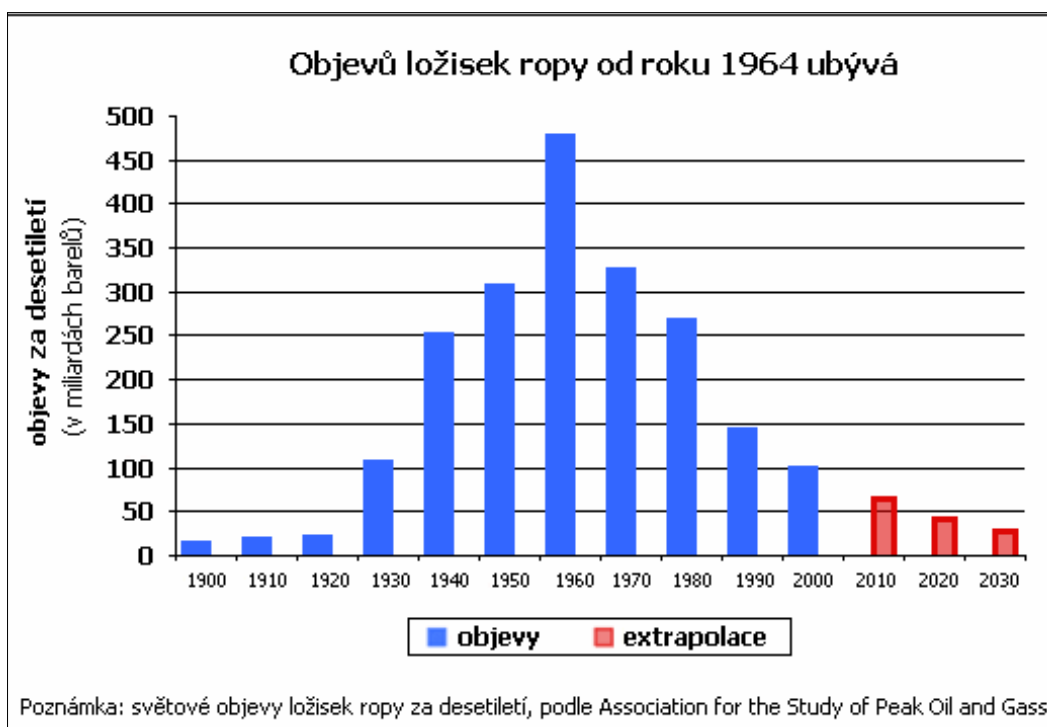
Enormní růst má tyto hlavní příčiny:

⁴ www.finez.cz

- Strach z nedostatku

Veřejnost se bojí, že zásoby ropy byly poslední roky nadhodnocovány, že nejsou tak velké, jak se oficiálně uvádí. Zároveň se očekává, že v některých lokalitách bude brzy ukončena těžba. To umocňuje strach, že brzy nebude těžební kapacita stačit na pokrytí poptávky. Zatím je ale stále kapacita dostačující.

Obr. 6 Objevy ložisek



Zdroj: Gail Tverberg pro TheOilDrum

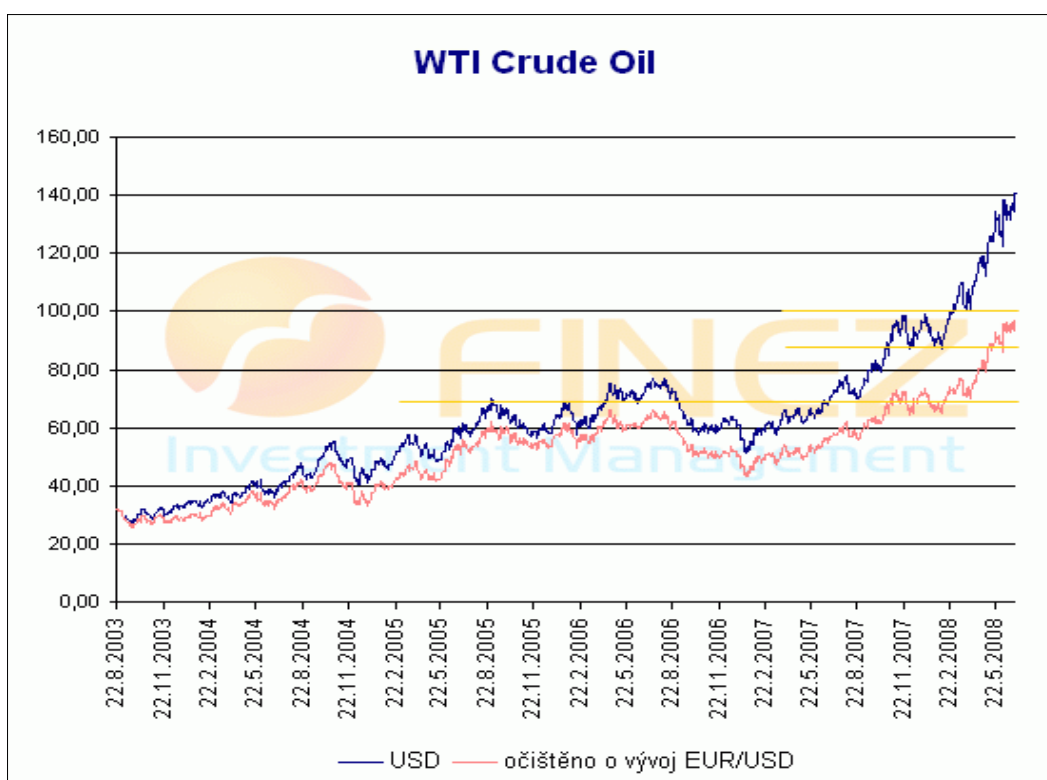
- Růst peněžní zásoby

V posledních letech došlo k razantnímu nárůstu peněžní zásoby v oběhu. To se samozřejmě musí projevit růstem cen fyzických aktiv. Zároveň došlo v uplynulém roce následkem americké hypoteční krize celosvětově k výraznému poklesu cen nemovitostí a akcií. O to větší je tlak u komodit. Mnoho institucionálních investorů (penzijní fondy, hedgeové fondy) přesunulo část kapitálu na komoditní trhy. Logickým důsledkem byl gigantický růst cen ropy, zlata a dalších komodit. K tomu se samozřejmě přidávají i drobní investoři, kteří se chtějí svěřit na růstu na příklad prostřednictvím komoditních indexových fondů. Americká komise pro obchodování s komoditami uvádí, že za uplynulých pět let vzrostl kapitál v komoditních indexových investicích ze 13 na 260 miliard dolarů.

- Slábnoucí dolar

Ropa se stejně jako další komodity obchoduje primárně v amerických dolarech. Ovšem na pětileté periodě poklesl americký dolar vůči euru o 26 %. Před pěti lety byste za dolar dostali 86 centů, dnes už jen 64 centů. Samozřejmě nejde jednoznačně říct, zda slábne dolar, nebo posiluje euro. Každopádně po přepočtení do eura by růst ropy byl o trochu menší. V posledních týdnech však dolar vůči euru krátkodobě posílil a s cenou ropy to nic neudělalo.

Obr. 7 Srovnání EURA s USD



Zdroj: FINEZ Investment Management

- Dotování cen ropy

Mnoho zemí, Čínou počínaje, dotuje nějakou formou import ropy ze státního rozpočtu, a udržuje tak nízké ceny pro průmysl i koncové spotřebitele. Kdyby Čína pustila na svůj trh barel ropy za 130 dolarů, mohla by se celá ekonomika zhroutit jako domeček z karet. Inlace by se dostala do dvouciferných hodnot, zvýšila by se nezaměstnanost a sílily by nepokoje, zvláště v chudších vnitrozemských oblastech. To si Čína nemůže dovolit. Jenže svým postupem zároveň narušuje tržní mechanismus. Jelikož spotřebitelé platí nižší než tržní cenu, nedošlo zatím k poklesu poptávky. Dokud odběratelé kupují stále stejné množství ropy i při stávajících cenách, chybí samozřejmě tlak na pokles ceny.

Tato situace však není dlouhodobě udržitelná. Dotování je příliš nákladné. Např. Egypt, Indonésie, či Taiwan už udělaly za dotacemi čáru. Další budou asi brzy následovat.

Čína ale nejdřív po olympiádě, i když pod silným mezinárodním tlakem nedávno mírně navýšila cenový strop. Pokud však nedojde k výraznému poklesu ceny ropy, přinese zrušení dotací i jeden negativní efekt - růst cen spotřebního zboží.

- **Spekulativní důvody**

V poslední řadě tu jsou spekulanti, a to z řad obyčejných lidí, hedgeových fondů, ale také ropných společností. V květnu přinesl Bloomberg zprávu, že Írán skladuje ropu na tankerech v Perském zálivu. Navíc za poslední rok výrazně stoupl také objem kontraktů u komerční sféry. To vede k domněnkám, že se některé ropné společnosti snaží udržovat ceny nahoře namísto tradičního zajišťování se.

Brzy přijde výrazná korekce

„Fundamentálně je ropa předražená a troufám si tvrdit, že je jen otázkou času, kdy si to trh uvědomí. Mohou to být dny, nebo také měsíce. Nelze vyloučit, že ropa krátkodobě ještě poroste tažena euforií investorů a chamtivostí producentů. Hranice 150 dolarů určitě není nereálná. Dříve nebo později však musí přijít korekce.

Nabízí se tři spouštěcí mechanismy. Prvním je už zmíněné snižování dotací v rozvíjejících se ekonomikách. Druhým je aplikace přísnějších limitů pro komoditní fondy, po kterých volá americká Komise pro obchodování s komoditami. Fondy totiž obchází stávající omezení objemu komoditních kontraktů pomocí swapových operací. Třetí faktor, který je ve hře, bych označil spíše za urychlovač. Mnoho kontraktů je drženo čistě ze spekulativních důvodů. V případě výraznějšího poklesu se pochopitelně bude každý spekulant snažit co nejrychleji prodat a zároveň budou otvírány short pozice, oboje jen umocní propad cen. Nejde přesně říct, kdy k tomu dojde, ale kupovat dnes ropu s dlouhodobým výhledem je nesmysl.“⁵

1.8 Hospodářská krize

Cena ropy na světových trzích znovu láme rekordy a opět lze očekávat růst cen pohonných hmot, vytápění a vlastně všeho, co je na ropě závislé. Růst ani tak moc nepřekvapuje, politická atmosféra v arabském světě stále doutná, někde i hoří.

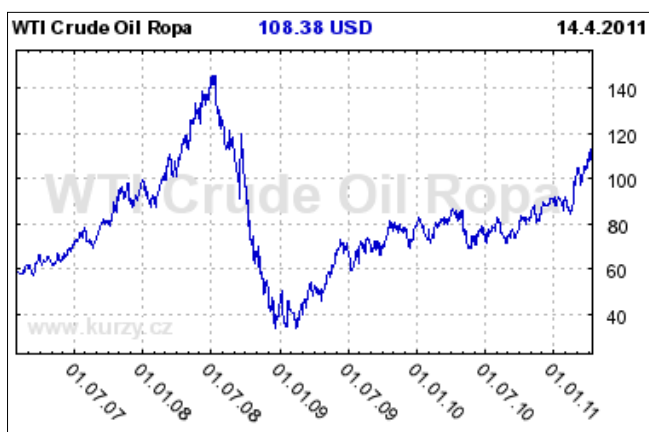
V současné době nejvíce ovlivňuje růst ceny ropy arabský svět. Na trzích s ropou se nejvíce projeví zprávy o pokračujících bojích v Libyi. Investoři se především obávají, že přerušení dodávek ropy na světové trhy bude mít dlouhodobý charakter. Nejhorší je, že

⁵ www.finez.cz

některá ropná pole v Libyi se stávají terčem vojenských operací. To je velké riziko, protože během delšího období lze ztratit více ropy. Samotná Libye před začátkem nepokojů produkovala 1,6 milionu barelů denně a v žebříčku světových exportérů jí tak patřila 12. pozice a také byla čtvrtým nejvýznamnějším producentem ropy v Africe. Sedmitýdenní boje snížily produkci tohoto člena Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) o 80 procent na 250 až 300 tisíc barelů ropy denně.

K 6. 4. 2011 ropa Brent vzestoupila na dvouapůleté maximum 123,37 dolaru za barel ztrácela proti předešlému závěru necelého půl dolaru a byla na 121,90 dolaru za barel. Po zprávě o novém silném zemětřesení v Japonsku Brent klesl až na 121,38 USD. Americká ropa WTI naopak mírně posílila o 20 centů mírně nad 109 dolarů za barel. Ve středu 6. 4. 2011 vystoupila až na 109,15 USD, nejvýše od září 2008.

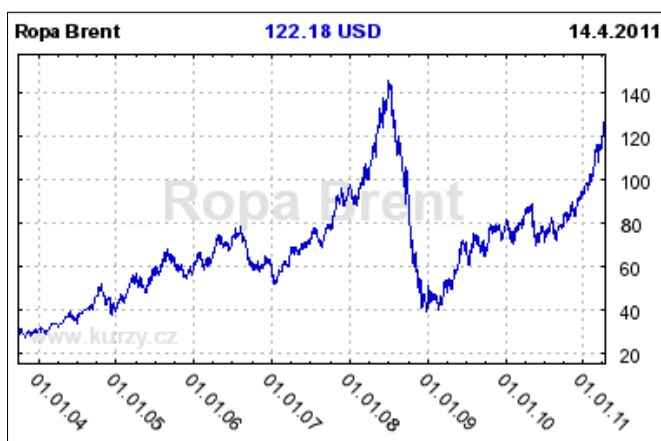
Obr. 8 Vývoj ceny komodity WTI Crude Oil Rops



Zdroj: www.kurzy.cz

Na Obr. 9 je dobře vidět, jak ropa Brent byla před hospodářskou krizí na vysoké cenové hladině. A poté se propadla o 100 dolarů.

Obr. 9 Vývoj ceny komodity ropy Brent

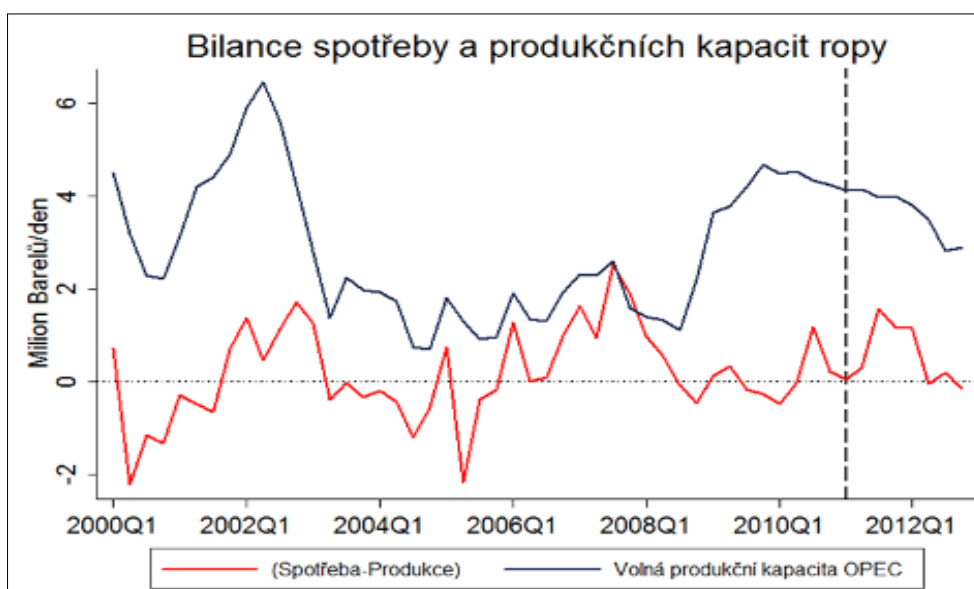


Zdroj: www.kurzy.cz

Dnes se však podle analytiků trh přesunul od strachu z narušení poptávky na Blízkém východě k obavám z eroze poptávky v důsledku zvyšování úrokových sazeb. Evropská centrální banka dnes v boji proti inflaci zvýšila své úrokové sazby poprvé za téměř tři roky a v úterý zvýšila své úrokové sazby Čína, která přitvrzuje měnovou politiku od loňského října. Ekonomové mezinárodních organizací mezitím upozorňují, že nynější vysoké ceny ropy už poškozují světovou ekonomiku.

"Při současných cenách ropy se vnímání rizik stále více přesouvá k velikosti potenciální destrukce poptávky," řekl agentuře Reuters Olivier Jakob z analytické firmy Petromatrix.

Obr. 10 Bilance spotřeby a produkčních kapacit ropy



Zdroj US energy Information Administration

Po oznámení Portugalska, že požádá o finanční pomoc Evropskou unií, se na trhu znovu rozvířily obavy z dluhové krize v eurozóně. Situaci ohrožených zemí eura může zhoršit dnešní zvýšení úrokových sazeb eura a další kroky, které ECB v tomto směru dnes naznačila.

1.9 Zavedení palivového příplatku v letecké dopravě

Všechny druhy dopravy mají své výhody i nevýhody. Autem se lze dostat relativně kamkoliv, až k číslu popisnému u domu. Je rychlé, pohodlné, ale na delší vzdálenost je únavné. Třeba v autobusu si lze odpočinout, ale také to není nijak komfortní jízda. A v létě to není vhodné, protože starší autobusy nemají klimatizaci. Problém v autobusech je i prostor pro cestujícího, ten není zrovna nijak velký. Vlák je pohodlnější, ale také dražší a pomalejší. Co si tedy vybrat za dopravní prostředek? Letadlo. Hlavně cestování na delší vzdálenosti je pohodlné, komfortní a rychlé, ale je to dražší. Ne vždy je letadlo o tolik dražší. Levnější

letenku je možné mít, když se zarezervuje let určitou dobu dopředu anebo na tzv. last minute (poslední chvíli). Dále se pozastavím nad cenami leteckých společností.

Při pročitání cen leteckých společností, mě zaujal článek z webu sfinance, kde se zaobírali tématem palivových příplatků. Cenu letenky hodnotili následovně. Na titulní stránce významného českého prodejce letenek lákají na cenu letenky do Paříže za 190 Kč. Za tuto cenu autobusem lze dojet tak maximálně z Prahy do Brna. Až tehdy, když kliknu na jejich webové stránky, lze zjistit, že konečná cena bude 1124 Kč. A termín letu je až v polovině července. V případě, že bych se rozhodl letět dříve (například za týden), zaplatím už 2724 Kč. Jak je to možné? Jedná se o klamavou reklamu?

Většinou letecké společnosti uvádí akční ceny letenek pouze za jízdné a bez dalších poplatků. Mezi nejčastější poplatky patří: letištní poplatek, palivový příplatek, bezpečnostní poplatky a manipulační poplatky. Musí se také počítat s tím, že z kalkulovaná cena letenky je platná pouze v den stanovení. V dalších dnech dochází ke změnám z důvodu změny kurzu nebo zvyšování příplatků.

Palivový příplatek zavedly aerolinky v roce 2004 z důvodu stále rostoucích cen pohonných hmot. S tímto poplatkem se lze velice zřídka setkat u nízkonákladových leteckých společností. Palivový příplatek je nejvíce patrný u dálkových letů, a vzhledem k minulému vývoji cen ropy, už několikrát byl ve vlnách zvyšován. Aerolinky sice pokaždé upozorňují, že zvyšování je pouze dočasné, ale asi těžko lze očekávat, že by v nejbližší době došlo k významnějšímu poklesu cen ropy.

Obr. 11 Vzor ceny letenky

The screenshot shows a flight search interface. At the top, it says 'Odlet' and 'posun o 3 dny'. Below is a calendar for 'Květen 2011' with columns for days of the week (Po, Út, St, Čt, Pá, So, Ne) and dates (09.05., 10.05., 11.05., 12.05., 13.05., 14.05., 15.05.). The price for the 12th of May is highlighted in red and is 3 535. Below the calendar, there is a section for 'Čas odletu' with a table showing flight details: 'Cena 3 535 CZK', 'Odkud Praha (PRG) 12:50, Čt, 12.05.2011', 'Kam Helsinky (HEL) 16:00, Čt, 12.05.2011', and 'Let OK 0480 CZECH AIRLINES'. At the bottom, there is a table titled 'Cena za osobu včetně tax a poplatků' with columns for 'Cestující', 'Knihovací třída', 'Cena letenky', 'Palivový poplatek', 'Taxy', 'Servisní poplatek', and 'Celková částka'. The row for 'Mládežník' shows a total price of 5 190 CZK.

Cestující	Knihovací třída	Cena letenky	Palivový poplatek	Taxy	Servisní poplatek	Celková částka
Mládežník	T	3 535 CZK	835 CZK	525 CZK	295 CZK	5 190 CZK

Celková cena za osobu včetně tax a poplatků: **5 190 CZK**

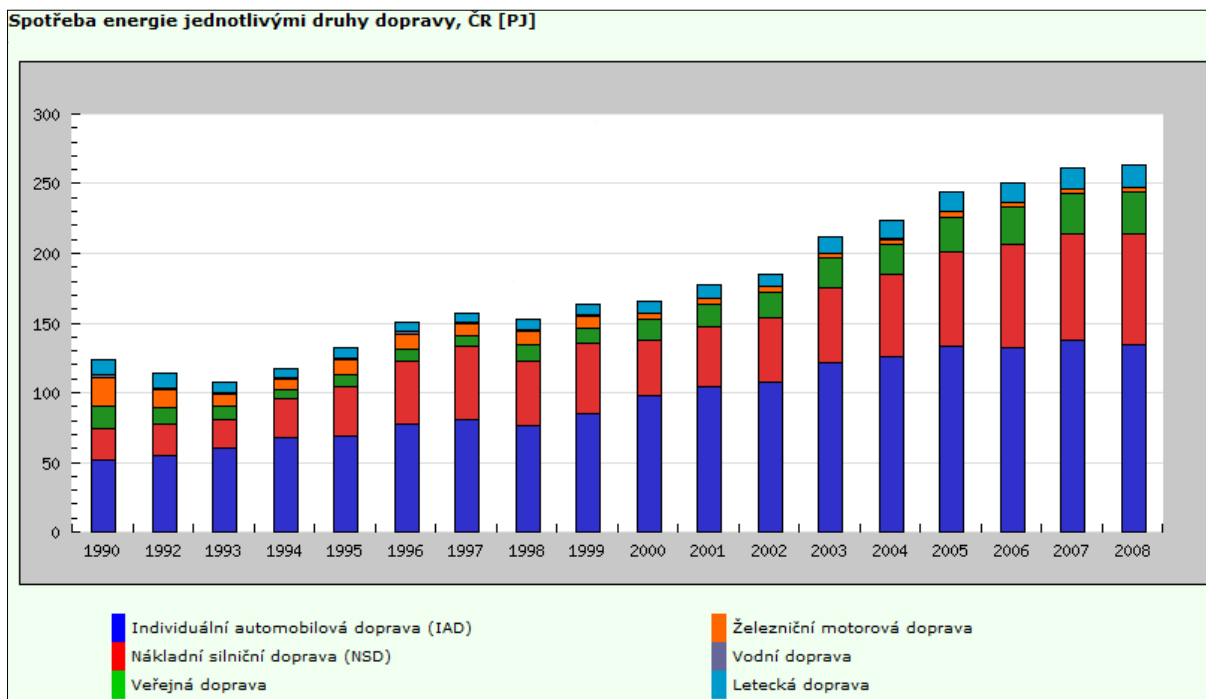
Zdroj: www.csa.cz

Manipulační nebo také transakční poplatek si k ceně letenky připočítává prodejce, přes kterého se rezervace a následný nákup provádí. Byl zaveden poté, co některé letecké společnosti zrušily provize pro prodejce letenek. Výše tohoto poplatku se může výrazně lišit. Zpravidla platí, že nižší poplatek je při zakoupení letenek přes Internet.

Praxe zveřejňovat v reklamách pouze jízdné není jenom v České republice. Tento problém se týká celé Evropy. Proto Evropská komise přijala návrh pro modernizaci legislativy společného trhu pro leteckou přepravu. Návrh má především zprůhlednit způsob jakým jednotlivé aerolinky zveřejňují ceny letenek. Výsledkem by mělo být zveřejňování úplných cen za letenku včetně všech poplatků.[1]

Než však návrh schválí všechny členské státy Evropské unie, bude se muset počítat se zkreslujícími cenami uváděnými v reklamách. Proto není ke škodě, se jít zeptat na konečnou cenu letenky do cestovních kanceláří, kde vše podrobně vysvětlí.

Obr. 12 Spotřeba energie jednotlivými druhy přepravy



Zdroj: CDV

Trakční spotřeba energie v motorové dopravě po poklesu v roce 2008 o 1,6 % v roce 2009 stagnovala (nárůst o 0,3 %). K výraznému poklesu trakční spotřeby energie došlo v roce 2009 u letecké dopravy (o 8,5 %, což je poprvé od roku 2000) a ve vodní dopravě (cca o 20 %). Pokles spotřeby energie leteckou dopravou nelze interpretovat poklesem přepravních

výkonů letecké dopravy, pokles spotřeby leteckého petroleje však byl zřetelný. U ostatních druhů dopravy, které však spotřebovávají největší podíl celkové energie spotřebované v dopravě, spotřeba energie v roce 2009 stagnovala nebo nepatrně narostla (IAD o 0,6 %, celkový podíl je 52 %, NSD o 1,6 %, celkový podíl je 29,8 %)

2 Aplikace palivových příplatků v silniční dopravě

2.1 Charakteristika silniční dopravy

Silniční doprava dříve patřila k nejprogresivněji se rozvíjejícím oborům. Byla to doba přibližně od roku 2000 – 2005 a poté pokračovala do roku 2008. V dnešní době tomu tak je, pouze v zemích, kde ještě nepocítili hospodářskou krizi. V České Republice vlivem hospodářské krize tomu tak není. V současné době je silniční doprava v krizi.

„Jejími základními přednostmi je relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav. Využívá velmi husté sítě pozemních komunikací, jejichž rozhodující části byly budovány státy po staletí. Síť navazovala na historické stezky pro jezdce a povozy. Pokud má dopravní síť dostatečnou kapacitu dopravních cest, má s ohledem na flexibilní dopravní jednotky, od individuální přepravy po množství cestujících, odpovídajících lehkému vlaku a od balíčků po množství desítek tun největší pružnost a pohotovost. S ohledem na zpravidla nejhustší síť dopravních cest má ze všech druhů pozemní dopravy nejsnazší dostupnost a vyšší rychlost přemístění. Proto se z doplňkové funkce k dopravě vodní a železniční stal s rozvojem její dopravní techniky vedoucí druh pozemní dopravy, přepravující po vnitrozemských pozemních komunikacích prakticky na všechny vzdálenosti.“

Počínaje rokem 1990 došlo v silniční dopravě v ČR k nejhustším a nejrychlejším změnám v rámci celého sektoru dopravy, protože tady existovaly nejlepší podmínky pro transformaci a realizace tržních podmínek. To potvrzují některé skutečnosti:

- *silniční doprava zajišťuje přepravy „ z domu do domu“, je velmi flexibilní z hlediska dostupnosti a změnám přepravních potřeb a provozních podmínek v prostoru a čase. Používá se jako náhradní doprava i v případě poruch nebo překážek v jiných druzích dopravy,*
- *podnikání v silniční dopravě je kapitálově nejméně náročné ze všech druhů dopravy, kapitál vložený do podnikání se relativně rychle obrací,*
- *silniční doprava je poměrně málo náročná na odbornou způsobilost k jejímu provozování,*
- *forma provozování silniční dopravy nemá prvky monopolu, nezahrnuje vlastní dopravní cestu a regulaci na ní, která by upřednostňovala některé provozovatele nebo jim poskytovala nějaké technologické či ekonomické preference a výhody,*

- *pravidla ekonomiky silniční dopravy jsou relativně jednoduché, průhledné a lehce pochopitelné.*⁶

Nezanedbatelným argumentem silniční dopravy je výrazně snižování spotřeby pohonných hmot a emisí škodlivin a hluku, k němuž dochází v silniční dopravě vlivem technického rozvoje. Od konce sedmdesátých do poloviny devadesátých let poklesly emise škodlivin v silniční dopravě vlivem konstrukce motorů, ekologičtějších pohonných hmot, lepší konstrukce pneumatik velmi výrazně.

Jako jeden ze základních záměrů dopravní politiky v souladu s EU je harmonizace přístupu na trh, která by zajistila nejen ručení za škody, ale rovněž nepřímo i perspektivní obměnu vozového parku směrem k „zeleným vozidlům“ (EURO IV, EURO V a další), což by zvýšilo konkurenční schopnost českých dopravců na trhu. Firma Mercedes už nyní vyrobila motor EURO VI, kde je právě kladen největší důraz na emise. V oblasti mezinárodní silniční dopravy je tento vývoj příznivý a je stimulován i různými pobídkami ze strany státu (rozdělování zahraničních vstupních povolení, slevy na daních, program na obnovu vozidlového parku).

Tab. 7 Emisní normy. Veškeré údaje jsou uváděny v g/km

Název	Platnost	CO	HC	NOx	HC+NOx	PM
Diesel						
Euro 1	od 1993	2,72	-	-	0.97	0.14
Euro 2	1996	1.0	-	-	0.9	0.10
Euro 3	2000	0.64	-	0.50	0.56	0.05
Euro 4	2005	0.50	-	0.25	0.30	0.025
Euro 5	od září 2009	0.50	-	0.18	0.23	0.005
Euro 6 (návrh)	od září 2014	0.50	-	0.08	0.17	0.005
Benzín						
Euro 1	od 1993	2,72	-	-	0.97	-
Euro 2	1996	2,2	-	-	0.5	-
Euro 3	2000	1,3	0.20	0.15	-	-
Euro 4	2005	1.0	0.10	0.08	-	-
Euro 5	od září 2009	1.0	0.075	0.06	-	0.005

Zdroj: www.nazeleno.cz

V oblasti pozemních komunikací je hlavním rozvojovým záměrem modernizace silniční sítě, při preferenci údržby a oprav, před novou výstavbou. Výstavba bude soustředěna na postupnou dostavbu dálniční sítě a rychlostních silnic v hlavních dopravních směrech včetně urychlené výstavby expresního okruhu kolem Prahy. Rovněž se bude pokračovat i ve výstavbě silniční sítě na území měst Prahy, Brna, Ostravy a Plzně na komunikační síti

⁶ DRAHOTSKÝ, I.; ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*, 2003. ISBN 80-7194-511-0.

převzaté do majetkové správy státu. Kromě toho pokračovat i ve stavbách navazujících a podmiňujících výstavbu dálnic a rychlostních silnic, obchvatech, průtazích měst, hraničních přechodech a přístupech k nim a odstraňování dopravních závad. Přechodně přerozdělit disponibilní prostředky ve prospěch údržby a oprav silniční sítě na úkor nové výstavby. Stále většího významu nabývá ekologické hledisko, což vede k tomu, že je nutno důsledně respektovat zákonná ustanovení a volit řešení příznivější životnímu prostředí.

2.2 Palivová doložka

Palivová doložka je dokument, smlouva či ujednání, mezi dopravcem a odběratelem dopravy, které zohledňuje vývoj ceny paliva, v ceně dopravy. Tato doložka by měla být obousměrná, to znamená výhodná jak pro dodavatele tj. dopravce, tak i pro odběratele.

V České republice toto nebylo zvykem. V minulosti výkyvy pohonných hmot vykrývaly většinou vysoké marže. Nyní tomu již tak není. Palivovou doložku většinou přivítají hlavně dopravci a to převážně u dlouhodobých závazků a smluv. Tyto firmy se tímto chrání proti navýšení ceny nafty a zákazníkovi jsou lépe schopny kalkulovat cenu. Nemusí díky tomu ve výběrových řízeních tak výrazně nadsazovat cenu. I zákazník má poté transparentnější přehled o kolik se zvýší či sníží cena celé přepravy. Většinou se smlouva s palivovou doložkou odkazuje na předem daný oficiální zdroj. Nejčastěji uváděné zdroje jsou ze stránek Českého statistického úřadu.

V minulých letech větší společnosti např. CS CARGO, chtěly kontrakty s většími zákazníky podepisovat už s palivovou doložkou, ale zákazníci, i ti velcí, toto důrazně odmítali a tak se to často řešilo tak, že se díky ceně za palivo, hýbalo s cenou dopravy ve smlouvě třeba jednou za půl roku. Toto však je administrativně velmi náročné, ale zákazníka toto v minulosti nenutilo akceptovat a i proto za poslední dva roky zkrachovala 1/5 hlavně malých dopravních společností. Ale i kdyby se toto vše akceptovalo, je v dnešní době taková turbulence cen pohonných hmot, že by se takto musely měnit smlouvy mezi zákazníky každým týdnem či měsícem.

Nyní se palivová doložka začíná objevovat ve smlouvách častěji a zákazníci jsou již schopni toto akceptovat, protože i pro ně časté měnění dopravců a změny smluv zvyšují nejen administrativu s dopravou, ale též i chybovost v zaslaných zásilkách.

Proto dlouhodobá smlouva mezi dopravcem a zákazníkem častěji již obsahuje palivovou doložku. Při uzavření, či výběrovém řízení se uzavírá, či poptává cena za dopravu, která vychází většinou od tzv. startovací ceny, což je taková cena, která je aktuální

k dohodnutému dni, nebo ke dni uzavření smlouvy. Ta reflektuje ceny pohonných hmot dle informací Českého statistického úřadu.

2.3 Formáty palivových doložek

Palivové doložky jsou ujednání ve smlouvě, která obecně lze rozdělit na tři typy, dle výhodnosti. Každý druh je výhodnější pro někoho jiného, jednou to je pro zákazníka, jindy pro dopravce a třetí kategorie by mohlo být pro oboustranně výhodné. Toto ale neexistuje, neboť se vždy jedná o kompromis prvních dvou kategorií. Při sepisování smlouvy vždy záleží na úspěchu jednotlivých stran a šikovnosti obchodníků, či nákupčích v jednotlivých společnostech.

2.3.1 Výhodná pro dopravce

U tohoto formátu smlouvy se při podepsání palivové doložky stanoví základní cena, která je určena k datu podpisu kontraktu. Jak bylo uvedeno výše, cena se bere z ČSU. Tato cena je poté dána vždy měsíc či kvartál dopředu. Na konci tohoto období se to vždy zhodnotí. Buď se zpětně zákazníkovi zvýší palivový příplatek, nebo sníží. Vše záleží na vývoji ceny nafty.

Tento druh palivové doložky je objektivní. Většinou na tuto doložku zákazník nechce přistoupit, protože mu mohou zpětně vzrůst náklady na dopravu. Zákazníci však často argumentují tím, že zpětně nejsou schopni zakalkulovat změněnou hodnotu dopravy do ceny zboží. Pro dopravní společnost je tento druh optimální, protože rozdílную cenu nafty mezi koncem a začátkem splatného období, může zpětně dát zákazníkovi zaplatit.

2.3.2 Oboustranně výhodná

Tato smlouva je velice podobná předchozí verzi. Tato forma smlouvy je nejvíce rozšířená u dopravců, neboť ji zákazníci jsou schopni nejčastěji akceptovat. Není však zcela tak objektivní, protože procentní navýšení či snížení ceny za naftu se zohledňuje až v následujícím období.

Poskytuje-li dopravní společnost zákazníkovi podobné množství dopravy i v dalším měsíci, je tento typ smlouvy z hlediska dopravní společnosti též výhodný, neboť přesně kopíruje náklady na pohonné hmoty. Avšak velcí zákazníci občas toto zneužívají. Vzhledem k tomu, že velcí zákazníci mají většinou minimálně dva velké smluvní dopravce, často preferují v daném měsíci dopravce, který má na uvedený měsíc nižší ceny. Dochází-li k této situaci, je smlouva výhodnější pro zákazníka, než pro dopravce.

Kalkuluje se úplně stejně, jako předchozí formát smlouvy. Při podpisu kontraktu se zafixuje aktuální základní cena nafty a od té se další výpočty odvozují. V České Republice to využívá např.: CS Cargo, TNT Innight Czech Republic, s.r.o., Schenker spol. s r. o., DHL a další. Zatím palivový příplatek začínají mezi zákazníky zavádět převážně velké společnosti, ale v několika příštích měsících by to měly zavést i střední či menší firmy, pokud nechtějí jezdit prodělečně.

Zde chci uvést ukázkou, jak může být palivový příplatek podán zákazníkovi. Samozřejmě každá firma to má zpracované trochu jinak, ale vše je založeno na stejném principu.

Na obrázku níže je vidět, že firma TNT Innight Czech Republic, s.r.o. to má jednoduše zpracované. Pro zákazníka to je velice důležité, protože se mu v tom dobře orientuje. Je dobré, že zde uvádějí i aktuální průměrnou cenu nafty u ČSU a také zde píšou aktuální výši příplatku. Zákazník proto ani nemusí hledat v tabulce a rovnou vidí, kolik činí aktuální příplatek. Jedinou nevýhodou, kterou jsem postřehl, je že zde nemají napsanou základní cenu a také ceny, které by pro zákazníka znamenaly úsporu na dopravě. To je cena pod 26 Kč za litr nafty.

Obr. 13 Ukázka palivového příplatku ve firmě TNT Innight Czech Republic, s.r.o.

Palivový příplatek	
Kalkulace palivového příplatku TNT Innight Czech Republic, s.r.o.	
<p>Konkrétní výše palivového příplatku pro daný měsíc je stanovena na základě průměrných cen nafty v posledním týdnu minulého měsíce (např. palivový příplatek pro měsíc únor je stanoven na základě průměrných cen paliva v posledním lednovém uceleném týdnu). Týdenní aktualizace jsou publikovány Českým statistickým úřadem (ČSÚ). Archiv za rok 2009 naleznete zde: http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/kalendar/aktual-tdb</p>	
Cena nafty vč. DPH (CZK)	příplatek pro zákazníky v %
26,00 - 26,99	1,70%
27,00 - 27,99	2,80%
28,00 - 28,99	3,40%
29,00 - 29,99	4,10%
30,00 - 30,99	4,90%
31,00 - 31,99	6,20%
32,00 - 32,99	7,50%
33,00 - 33,99	8,80%
34,00 - 34,99	10,10%
35,00 - 35,99	11,40%
36,00 - 36,99	12,70%
37,00 - 37,99	14,00%
38,00 - 38,99	15,30%
39,00 - 39,99	16,60%
aktuální období	Květen 2011
aktuální výše příplatku	10,10 %
rozhodná průměrná cena motorové nafty dle ČSÚ	34,75 CZK
Historie palivového příplatku.	

Zdroj: www.tntinnight.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=15&Itemid=79

U firmy CS Cargo je to obdobné, akorát zde už mají uvedenou cenu levnější, než kdy byla smlouva podepsaná. Firma to počítá takto. Při překročení ceny motorové nafty zveřejněné Českým statistickým úřadem nad částku 30 Kč se cena tarifního přepravného navyšuje o palivový příplatek ve výši 1% za každou započatou korunu navýšení ceny motorové nafty. Palivový příplatek je platný pro celý následující kalendářní měsíc.

Obr. 14 Logo firmy CS Cargo



Zdroj: CS Cargo

Tato kalkulační tabulka je dodávána jako příloha k rámcové smlouvě.

Obr. 15 Ukázka kalkulační tabulky u firmy CS Cargo

Cena PHM ke dni podpisu smlouvy včetně DPH									
30,94 Kč									
průměrná cena pohonných hmot dle ČSÚ v rozmezí				Změna ceny přepravy v procentech	průměrná cena pohonných hmot dle ČSÚ v rozmezí				Změna ceny přepravy v procentech
od	20,69 Kč	do	21,18 Kč	-10,77%	od	31,19 Kč	do	31,68 Kč	0,54%
od	21,19 Kč	do	21,68 Kč	-10,23%	od	31,69 Kč	do	32,18 Kč	1,08%
od	21,69 Kč	do	22,18 Kč	-9,70%	od	32,19 Kč	do	32,68 Kč	1,62%
od	22,19 Kč	do	22,68 Kč	-9,16%	od	32,69 Kč	do	33,18 Kč	2,15%
od	22,69 Kč	do	23,18 Kč	-8,62%	od	33,19 Kč	do	33,68 Kč	2,69%
od	23,19 Kč	do	23,68 Kč	-8,08%	od	33,69 Kč	do	34,18 Kč	3,23%
od	23,69 Kč	do	24,18 Kč	-7,54%	od	34,19 Kč	do	34,68 Kč	3,77%
od	24,19 Kč	do	24,68 Kč	-7,00%	od	34,69 Kč	do	35,18 Kč	4,31%
od	24,69 Kč	do	25,18 Kč	-6,46%	od	35,19 Kč	do	35,68 Kč	4,85%
od	25,19 Kč	do	25,68 Kč	-5,93%	od	35,69 Kč	do	36,18 Kč	5,39%
od	25,69 Kč	do	26,18 Kč	-5,39%	od	36,19 Kč	do	36,68 Kč	5,93%
od	26,19 Kč	do	26,68 Kč	-4,85%	od	36,69 Kč	do	37,18 Kč	6,46%
od	26,69 Kč	do	27,18 Kč	-4,31%	od	37,19 Kč	do	37,68 Kč	7,00%
od	27,19 Kč	do	27,68 Kč	-3,77%	od	37,69 Kč	do	38,18 Kč	7,54%
od	27,69 Kč	do	28,18 Kč	-3,23%	od	38,19 Kč	do	38,68 Kč	8,08%
od	28,19 Kč	do	28,68 Kč	-2,69%	od	38,69 Kč	do	39,18 Kč	8,62%
od	28,69 Kč	do	29,18 Kč	-2,15%	od	39,19 Kč	do	39,68 Kč	9,16%
od	29,19 Kč	do	29,68 Kč	-1,62%	od	39,69 Kč	do	40,18 Kč	9,70%
od	29,69 Kč	do	30,18 Kč	-1,08%	od	40,19 Kč	do	40,68 Kč	10,23%
od	30,19 Kč	do	30,68 Kč	-0,54%	od	40,69 Kč	do	41,18 Kč	10,77%
od	30,69 Kč	do	31,18 Kč	0,00%	od	41,19 Kč	do	41,68 Kč	11,31%

Zdroj: CS Cargo

2.3.3 Výhodná pro zákazníka

Tento typ se v praxi také dost často používá, vzhledem ale k povaze dokumentu, se nedá říct, že se jedná o plnohodnotnou palivovou doložku. Tyto smlouvy uzavírají nejčastěji menší či střední firmy, nebo se uzavírá se zákazníky, kteří nejsou schopni akceptovat palivové doložky a jsou to klíčoví zákazníci s velkými objemy přepravy.

Jak to tedy vypadá v praxi? Při sepsání smlouvy se zákazník a dopravce dohodnou na pevné ceně za naftu. Ve smlouvě je potom ujednání, že při poklesu či zvýšení ceny nafty o dané procento, poté může dopravce se zákazníkem jednat o navýšení či snížení ceny nafty. Velice důležité v předchozí větě je slovíčko může. V dnešní době totiž cena nafty skokově roste. Dopravce při změně ceny pohonných hmot má právo zvednout cenu. Navštíví zákazníka, např. klidně i dva měsíce po podepsání smlouvy a bude na zákazníka apelovat, aby mu zvýšil cenu nafty např. o 1,50 Kč, oproti ceně ve smlouvě.

Zákazník si po té může vybrat. Buď změnu ceny dopravy bude akceptovat, nebo to odmítne. V případě neakceptace změny ceny přepravy zákazníkem, je tak v důsledku navýšení vstupních nákladů na dopravu, dopravce ohrožen ziskovostí nabídnutých služeb. V tom okamžiku je to pro něj nejméně výhodná smlouva. Hlavním rozdílem oproti dříve postaveným smlouvám (bez palivového ujednání) je ten fakt, že byla-li sepsána dlouhodobá přepravní smlouva, např. na několik let, není již dopravce povinen poskytovat dopravní služby až do konce dané smlouvy, s často dlouhou výpovědní lhůtou, ale díky neakceptaci návrhu zákazníkem, může dopravce ztrátové přepravy přestat poskytovat.

Zákazník na to může reagovat tak, že si může najít jiného dopravce, který bude jezdit za levnější ceny, třeba i pod cenou. Avšak toto vše zvyšuje zákazníkovi administrativní náklady a zvyšuje riziko nekvalitní služby, která je často spojena se změnou dopravce.

2.4 Promítnutí ceny nafty do palivové doložky

Tuzemští silniční dopravci budou muset promítnout celé zdražení motorové nafty do svých cen. Nafta, která tvoří zhruba třetinu jejich nákladů, za posledních 12 měsíců podražila o 15 procent na 33,80 Kč za litr. Od začátku roku se cena nafty zvedla v průměru o 1,40 Kč za litr.

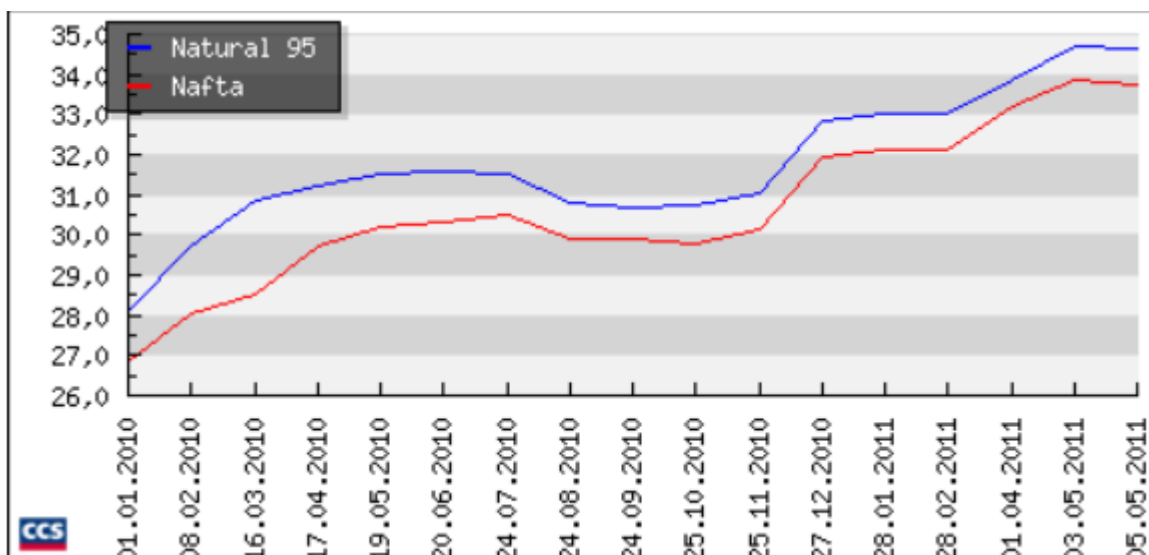
Jelikož v dnešní době vlivem krize jsou ceny dopravy na minimu, tak se uzavírají palivové doložky. Nyní platí, že kdo nepromítne zvyšování ceny nafty do svých cen, může v brzké době skončit. Pro menší firmy to není zdaleka lehké, protože ty většinou nejezdí pod smlouvou. Větší dopravci, kteří mají podepsanou smlouvu, a v ní mají uvedenou palivovou doložku, těch se zvyšování ceny nafty nedotkne.

Na růst ceny nafty musí také reagovat autobusoví dopravci. Pokud se jedná o dopravní obslužnost, můžou požádat kraje o navrácení prokazatelné ztráty. V případě dálkových spojů musí zdražit ceny jízdenek.

Dopravní výkony v letošním roce rostou. Dokládá to i rekordní vybrané mýtné za únor 625 milionů korun, které po odečtení vlivu zvýšení sazeb vzrostlo meziročně zhruba o desetinu.

CCS Česká společnost pro platební karty s.r.o. představuje významnou společnost na českém trhu, která nabízí svým zákazníkům řadu moderních produktů a služeb. Jedná se zejména o správu firemních autokaret a věrnostních programů, GPS systémy a dále služby řízení logistiky a nákladů firemního autoparku. Karty CCS akceptuje cca 4 800 obchodních míst v celé České republice a na Slovensku. Dále také dennodenně sleduje vývoj ceny PHM.

Obr. 16 Průměrná cena nafty



Zdroj: CCS

2.5 Spotřební daň

Spotřební daň tvoří přibližně jednu třetinu z konečné ceny PHM na čerpacích stanicích. Pro každého uživatele motorového vozidla, je to nákladná položka. V minulém roce se zvýšila spotřební daň na pohonné hmoty o celou jednu korunu na litr. Toto zvýšení samozřejmě nedopadlo pro Českou Republiku kladně. Tuzemští dopravci začali více tankovat naftu u zahraničních sousedů, kde konečná cena nafty je pro dopravce výhodnější. Toho si je také vědom bývalý ministr financí Eduard Janota, který v pořadu Otázky Václava Moravce

řekl: "Loňské zvýšení spotřební daně u pohonných hmot o korunu na litr bylo chybné rozhodnutí". Na tomto zvýšení se samozřejmě dohodly politické strany.

Česko se kvůli růstu spotřební daně podle údajů sdružení Česmad dostalo mezi pět zemí s nejdražší naftou v Evropě. Český státní rozpočet tak loni kvůli zvýšení daně přišel o šest až osm miliard korun.

„Podle Janoty nyní nelze spotřební daň na naftu ihned snížit a je nutné měsíc či dva vyčkat, jak se vyvine situace v okolních zemích i na mezinárodním trhu s ropou. "V každém případě bych se snažil kontury rozpočtu držet tak, jak v tom globále byly nastaveny. Hledal bych možnosti, kde by se daly najít protipoložky ať již na straně jiných příjmů, tak zejména na straně výdajů," řekl Eduard Janota.

Přestože dopravní výkony v dopravě loni rostly o více než pět procent, objem tankovaných pohonných hmot u tuzemských čerpadel se podle Česmadu snížil. Od tankování v Česku upustila nejen tranzitující vozidla, ale v zahraničí prý nakupují pohonné hmoty i české kamiony.“[2]

O snížení spotřební daně z nafty o 2,40 koruny na litr dlouhodobě usilují Věci veřejné. Slibují si od toho snížení ceny, vyšší prodej, a tedy i vyšší příjmy státního rozpočtu. Podle dřívějšího vyjádření ministerstva financí by sazba musela klesnout přinejmenším o 2,50 Kč na litr, aby se Česko dostalo do konkurenční pozice vůči Rakousku a Polsku. Výsledkem by ovšem byla ztráta pro státní rozpočet. Resort navíc sází na to, že okolní země své sazby daně zvednou.

2.6 Silniční daň

Silniční daň musí platit osoby, které používají silniční motorová vozidla k podnikání nebo k jiné samostatně výdělečné činnosti. Je to nemalá částka pro majitele firmy. Platí se jednou za rok. Pokud majitel vlastní automobily osobní i nákladní tak ví, že u nákladních automobilů je to celkem dost velká částka.

„Základ daně je:

- *zdvihový objem motoru v cm³ u osobních automobilů s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon,*
- *součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů,*
- *největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel.*

Sazba daně se u vozidel snižuje o 48 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců od data jejich první registrace a o 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních

měsíců a o 25 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců. Nárok na příslušné snížení sazby daně vzniká počínaje kalendářním měsícem první registrace vozidla a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících. Při změně provozovatele vozidla s nárokem na snížení sazby daně lze u nového provozovatele uplatnit příslušné snížení sazby daně nejdříve v kalendářním měsíci zápisu změny provozovatele v technickém průkazu. U téhož vozidla se nepoužije současně snížení sazby daně podle tohoto odstavce a podle dalších ustanovení § 6 zákona č. 16/1993 Sb. Snížení sazby daně se nevztahuje na vozidla registrovaná od 1. ledna 1999, jejichž provozovatelem byla do té doby Armáda České republiky."⁷

2.7 Možnosti snížení nákladů

Zde bych chtěl uvést příklady, na čem by se daly ušetřit náklady dopravní firmy. Jedná se o zavedení profesionální nafty, která by zvýhodnila hlavně tuzemské dopravce. Dále nabízí určité výhody i sdružení Česmad. A poslední věcí je zavedení mýtného příplatku. Toho už využívají i některé větší firmy.

2.7.1 Profesionální nafta

Vrácení části už zaplacené spotřební daně u pohonných hmot dopravním firmám, tedy zavedení takzvané profesionální nafty, by mohlo zvrátit propad ve výběru daně z pohonných hmot po jejím loňském zvýšení. Vyplývá to z prohlášení sdružení autodopravců Česmad Bohemia ze dne 7. 3. 2011.

Autodopravci jsou rádi, že po několikamiliardové ztrátě daňových příjmů, kterou znamenalo loňské zvýšení spotřební daně u pohonných hmot, se konečně začíná diskutovat o tom, jak zamezit tomuto propadu. Vysoká spotřební daň, a tím pátá nejdražší nafta v Evropě má podle sdružení Česmad za následek odliv tranzitujících, ale i našich kamionů k naftovým stojanům v jiných zemích.

*"Aby deset korun ze spotřební daně z nafty zůstalo v českém státním rozpočtu, lze po vzoru zemí jako Slovinsko, Itálie, Belgie a dalších využít zavedení profesionální nafty. Toto opatření je realizováno vrácením části z už zaplacené spotřební daně, které silně motivuje dopravce, jakožto největší spotřebitele nafty, aby své tankování přenesli do zemí s tímto režimem. Logicky z takového opatření nejvíce těží domácí firmy a navíc zajišťuje i zvýšení výběru daně,"*⁸ prohlásil mluvčí sdružení Martin Felix a dodal, že rychlé zavedení

⁷ www.businessinfo.cz

⁸ www.prodopravce.cz/zprava-i7535.php

profesionální nafty je o to důležitější, že o obdobném kroku už rozhoduje i sousední Slovensko.

2.7.2 Sdružení Česmad Bohemia

Toto sdružení slouží tuzemským autodopravcům a pomáhá jim. Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOMEMIA je největším sdružením dopravců, který podniká ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě.

V dnešní době sdružuje více než 2 000 podnikatelských subjektů s téměř 20 000 vozidly a je také členem Mezinárodní unie silniční dopravy IRU, která má sídlo v Ženevě.

Autodopravcům poskytuje komplexní služby umožňující podnikání v tomto oboru. Samozřejmě také brání a hájí jejich zájmy ve vztahu ke státní správě i na mezinárodním poli. Pro autodopravce, kteří jsou členem tohoto sdružení, je informačním zdrojem, monitorujícím legislativní podmínky i aktuální situaci na evropských silnicích. To platí i pro dopravní veřejnost.

Obr. 17 Logo firmy Česmad Bohemia



Zdroj: <http://prodopravce.cz/cesmad-6.php>

ČESMAD BOHEMIA zastupuje zájmy svých členů ve vztahu k orgánům státu a k jiným právnickým a fyzickým osobám. Také je partnerem státní správy při jednání o přípravě a při tvorbě českých zákonů, které mají nějaký vliv na provozování silniční dopravy a podílí se i na přípravě mezivládních dohod a smluv. Také má možnost se vyjadřovat a ovlivňovat legislativu EU.

ČESMAD BOHEMIA na podkladě smluvních vztahů s IRU a Ministerstvem financí ČR - GŘC vykonává funkci záručního sdružení podle Celní úmluvy TIR.

Sdružení dále nabízí systém profesního vzdělání, vydává publikace, příručky a časopis Transport magazín. Česmad nalezneme na stránkách www.prodopravce.cz. Jeho pracoviště se nachází v sedmi regionálních oblastech a to v Praze, Brně, Ostravě, Hradci Králové, Ústí nad Labem, Českých Budějovicích a Plzni.

2.7.3 Příplatek na mýto

V současné době platí elektronické mýtné pro všechny nákladní automobily nad 3,5 t. To, že budou elektronické mýtné platit i vozidla nad 3,5 t, rozhodla vláda dne 1. 1. 2010.

„Nařízení vlády obsahuje změnu výše časového poplatku a nutnou úpravu nařízení vlády v reakci na přijetí novely zákona o pozemních komunikacích (zákon č. 347/2007 Sb.), která s účinností od 1.1.2010 v rámci časového poplatku ponechává již jen vozidla o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny a namísto týdenního zavádí 10-denní časový poplatek.

Nařízení vlády bylo schváleno usnesením vlády č. 1328 ze dne 26.10.2009 a dne 25.11.2009 bylo publikováno ve Sbírce zákonů (částka 131/2009) jako nařízení vlády č. 404/2009 Sb.“⁹

Vláda nezvedla mýtné u vozidel, která splňují nejpřísnější emisní limity. Snaží se tak nepřímo podpořit obnovu vozového parku dopravců.

Vláda ČR schválila dne 14. prosince na svém jednání novelu nařízení vlády č. 484/2006 Sb., kterou se s účinností od 1. ledna 2011 mění sazby mýtného pro vozidla s hmotností nad 3,5 tuny. Základní sazby se zvyšují o 25 % s výjimkou vozů v emisní třídě EURO V a vyšší, u těch se sazby nemění. Sazby v pátek mezi 15. a 21. hodinou budou opět zvýšené proti základním sazbám ve všech kategoriích: o 25 % u vozidel se dvěma nápravami, o 40 % se třemi a více nápravami.

V souvislosti s obavami obcí o objíždění zpoplatněných úseků Ministerstvo dopravy upozorňuje na možnost regulace dopravy. Obecní úřady obce s rozšířenou působností mohou po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie na silnicích II. a III. třídy a na místních komunikacích stanovit místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užít zařízení pro provozní informace.

Tento mýtný příplatek už v praxi také větší firmy zohledňují v mýtných příplatcích. Je to založeno na podobném principu jako u palivového příplatku. Dnešní doba pomalu dopravce dožene k tomu, aby si to zavedli. Je více forem jak podat zákazníkovi informace o mýtném poplatku. Na obrázcích (Obr. 18 a Obr. 19) jsou vidět některé formy.

⁹ <http://www.lepsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=11>

Obr. 18 Mýtný poplatek u firmy TNT Innight

<p><u>23.12.2010</u></p> <p>Mýtný poplatek ČR a SR</p> <p>Vážení zákazníci,</p> <p>dovolujeme si Vám oznámit, že jsme nuceni přistoupit od 1. ledna 2011 ke zvýšení mýtného poplatku.</p> <p>Pro Českou republiku bude nastaveno 0,49 Kč bez DPH za každý, i započatý, kilogram zásilky na území ČR.</p> <p>Mýto, týkající se území Slovenska, bude ve výši 0,02 EUR bez DPH za každý, i započatý, kilogram zásilky.</p> <p>Od 1. ledna 2010 se mýto týká všech vozidel s povolenou hmotností nad 3,5 tuny. Zpoplatněnou infrastrukturu tvoří dálnice, rychlostní silnice a označené úseky silnic I. třídy, jejichž užití je hrazeno na základě elektronicky získaných údajů formou mýtného.</p> <p>Mýtný poplatek je Vám účtován na faktuře jako samostatná položka ve formě přírážky, ke každé přepravené zásilce (viz bod 10.3 obchodních podmínek, platných od 1. února 2010).</p> <p>Děkujeme za pochopení</p>
--

Zdroj: http://www.tninnight.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=24&Itemid=50

Obr. 19 Přehled mýtného příplatku u CS Cargo

Hmotnost kg	Tarifní pásmo v km					
	do 50	50 - 100	100 - 200	200 - 300	300 - 400	400 - 500
do 5	0,13	0,25	0,49	0,73	0,97	1,21
5 - 10	0,25	0,49	0,97	1,46	1,94	2,42
10 - 15	0,37	0,73	1,46	2,18	2,91	3,63
15 - 30	0,73	1,46	2,91	4,36	5,81	7,26
30 - 50	1,21	2,42	4,84	7,26	9,68	12,10
50 - 100	2,42	4,84	9,68	14,52	19,35	24,19
100 - 200	4,84	9,68	19,35	29,03	38,70	48,38
200 - 300	7,26	14,52	29,03	43,54	58,05	72,57
300 - 400	9,68	19,35	38,70	58,05	77,40	96,75
400 - 500	12,10	24,19	48,38	72,57	96,75	120,94
500 - 600	14,52	29,03	58,05	87,08	116,10	145,13
600 - 700	16,94	33,87	67,73	101,59	135,45	169,32
700 - 800	19,35	38,70	77,40	116,10	154,80	193,50
800 - 900	21,77	43,54	87,08	130,62	174,15	217,69
900 - 1000	24,19	48,38	96,75	145,13	193,50	241,88
1000 - 2000	48,38	96,75	193,50	290,25	387,00	483,75
2000 - 3000	72,57	145,13	290,25	435,38	580,50	725,63

Zdroj: <http://www.cscargo.cz/doprava/cz/4-EXPRESS/30-MYTNE>

2.8 Zavedení v Evropě

Samozřejmě v Evropě jsou palivové doložky už známé. Už se nějakou dobu používají. V Česku větší firmy už toto mají taky zavedené, ale ne úplně všechny. Zatím se stále přesně neví, co bude nejlépe vyhovovat zákazníkovi, ale zároveň i firmě.

V Německu a jinde slouží podle SSL EXPRES k převodu zvýšení ceny nafty na zákazníky, v oboru silniční nákladní dopravy, stále častěji variabilní cenové modely, tzv. „dieselfloater“. Podle vývoje cen paliva se počítají příplatky či slevy na vlastní zásilky. Například Schenker Deutschland AG používá pro pozemní dopravu takový model již od počátku roku 2007. V březnu obnáší tento příplatek 6 %. Tím tato hodnota narůstá již třetí měsíc po sobě o půl bodu a blíží se rekordu z 2. čtvrtletí 2008 se 7,5 procenty. Podle kooperace System Alliance se floatery dobře osvědčují také v dopravě kusových zásilek – a sice po cenovém šoku před třemi lety.[3]

Jako příklad bych zde chtěl uvést firmu Lübbe Logistik GmbH, která už působí v silniční nákladní dopravě dlouhou dobu. Je to středně velká firma, která se stále rozrůstá. Byla založena v letech 1964.

Obr. 20 Logo firmy Lübbe Logistik GmbH



Zdroj: www.luebbe-logistik.de/index.php/downloads-275.html

Tato firma má pěkně zpracovanou palivovou doložku pro zákazníky. Správně uvedla, proč ji vůbec zavádí. Je v ní uvedeno, že náklady na benzin a naftu, jsou vystaveny značným výkyvům, a jsou stále více nevyčíslitelným nákladovým faktorem, a že má nevyhnutelně vliv na odvětví dopravy. Vzhledem k tomu se k 01. 01. 2011 bude používat variabilní metodika výpočtu samostatného palivového příplatku na plovoucí model. Negativní a pozitivní změny ceny ropy se přenesou na zákazníky. Pro výpočet palivového příplatku vzali data z Federálního statistického úřadu. Federální statistický úřad zveřejňuje aktuální průměrné ceny nafty každý týden.[4]

Firma Lúbbe Logistik GmbH využívá druhý druh palivové doložky a to, že cenu zohledňuje až následující měsíc. Tato firma uvádí cenu za dopravu a příplatek za palivo zvlášť. Pro zákazníka to je daleko přehlednější.

Obr. 21 Palivová doložka firmy Lúbbe Logistik GmbH

Dieselpreis per 100 Ltr. netto	Dieselzuschlag	Dieselpreis per 100 Ltr. netto	Dieselzuschlag
96,49 € - 99,99 €	1,5 %	135,00 € - 138,49 €	12,5 %
100,00 € - 103,49 €	2,5 %	138,50 € - 141,99 €	13,5 %
103,50 € - 106,99 €	3,5 %	142,00 € - 145,49 €	14,5 %
107,00 € - 110,49 €	4,5 %	145,50 € - 148,99 €	15,5 %
110,50 € - 113,99 €	5,5 %	149,00 € - 152,49 €	16,5 %
114,00 € - 117,49 €	6,5 %	152,50 € - 155,99 €	17,5 %
117,50 € - 120,99 €	7,5 %	156,00 € - 159,49 €	18,5 %
121,00 € - 124,49 €	8,5 %	159,50 € - 162,99 €	19,5 %
124,50 € - 127,99 €	9,5 %	163,00 € - 166,49 €	20,5 %
128,00 € - 131,49 €	10,5 %	166,50 € - 169,99 €	21,5 %
131,50 € - 134,99 €	11,5 %	170,00 € - 173,49 €	22,5 %

Zdroj: www.luebbe-logistik.de

3 Zhodnocení návrhu zavedení palivových příplatků v silniční dopravě

Svůj návrh budu aplikovat ve firmě Transcart s.r.o. Jelikož firmu vlastní můj otec, tak jsem si udělal rozbor dopravy u jednoho auta Daf LF, abych viděl, jestli se náklady přibližně shodují s jinými autodopravci a s teorií, která se píše na webových stránkách.

Jelikož firma jezdí většinou pro různé menší firmy, zatím nebylo potřeba řešit palivovou doložku. V současné době jezdí firma pod smlouvou pro dvě společnosti, a jelikož v této smlouvě nemáme uvedenou palivovou doložku, chtěl bych udělat návrh této doložky ke smlouvě.

3.1 Charakteristika firmy Transcart

Již několik let firma Transcart působí v nákladní silniční dopravě. Firma vznikla v roce 2004, kdy začínala pouze s jedním autem a to s dodávkou Ford Tranzit a měla dva společníky. Poté v letech 2005 a 2006 nakoupila dva starší nákladní vozy značky Daf, které disponovaly užitečnou hmotností do 3,5 t. V tomto období také odešel jeden ze společníků firmy. Od roku 2004 až do roku 2007 jezdila firma výhradně pro obalovou firmu Fill-pack s.r.o. Jelikož zakázek měla firma dost, objednaly se další dva nové vozy značky Daf. Na začátku roku 2008 měla možnost firma jezdit do zahraničí, a proto koupila dva nové Dafy XF do 24 t. Firma se do této doby velice dobře rozvíjela, ale poté co přišla v roce 2008 hospodářská krize, musela firma snížit veškeré režijní náklady na minimum. Pro firmu byly dost zatěžující leasingy u nových aut, protože ceny za dopravu po roce 2008 klesly na minimální hodnotu. Naštěstí firma toto období od roku 2008 až do současnosti s vypětím všech sil přežila a doufám, že se ceny za dopravu dostanou během pár let na cenu, kde byly před hospodářskou krizí. V současné době firma disponuje devíti nákladními automobily a jednou dodávkou.

Obr. 22 Logo firmy Transcart



Zdroj: www.transcart.cz

Díky vlastnímu dobře vybavenému vozovému parku nabízí kompletní servis pro zákazníky. Složením vozidel od tranzitů až po 24t tahače je schopna okamžitě reagovat na

vyřízení požadavků všech zákazníků. Napojením na celoevropský informační systém Raaltrans je schopna obsloužit zákazníka buď vlastními vozidly, nebo spedičními přepravami.

3.2 Náklady na přepravu ve firmě Transcart

Jak už jsem uvedl v kapitole 1.6, složení celkových nákladů na dopravu se skládá z variabilních a fixních nákladů. V následujícím rozboru bych se chtěl zaměřit, kolik procent z nákladů dělá právě položka PHM. Vybral jsem si tři automobily a to podle užitkové hmotnosti. V závěru jsem porovnával celkové náklady firmy na všechna vozidla. Tedy pro všech deset automobilů.

Rozdělil jsem si všechny náklady do šesti kategorií, které jsou důležité. Kategorie tvoří PHM, mzdy, pojištění, opravy, pojistné a ostatní náklady. Do ostatních nákladů jsem zahrnul režijní materiál, cestovné, ostatní služby, pokuty a penále, odpisy atd. Do těchto nákladů jsem zahrnul jenom ty, které jsou potřeba na samotné auto. Tedy bez nákladů, které jsou potřeba na režii kanceláře, nájmu atd. Proto se pohybují náklady na PHM na vrchní hranici okolo 40 procent. V grafu (Obr. 29) jsem už započítal i náklady na nájem kanceláře a ostatní režijní materiál.

Na příkladě níže můžete vidět, že mzdy zde představují skoro 40 procent nákladů. Je to dáno tím, že je zde už splacený leasing. U tohoto vozidla se nemusí používat mýtná jednotka, ale stačí koupit dálniční známku, která v roce 2011 stojí 1 200 Kč.

Tab. 8 Náklady na dodávku Ford Tranzit

Obr. 23 Ford Transit

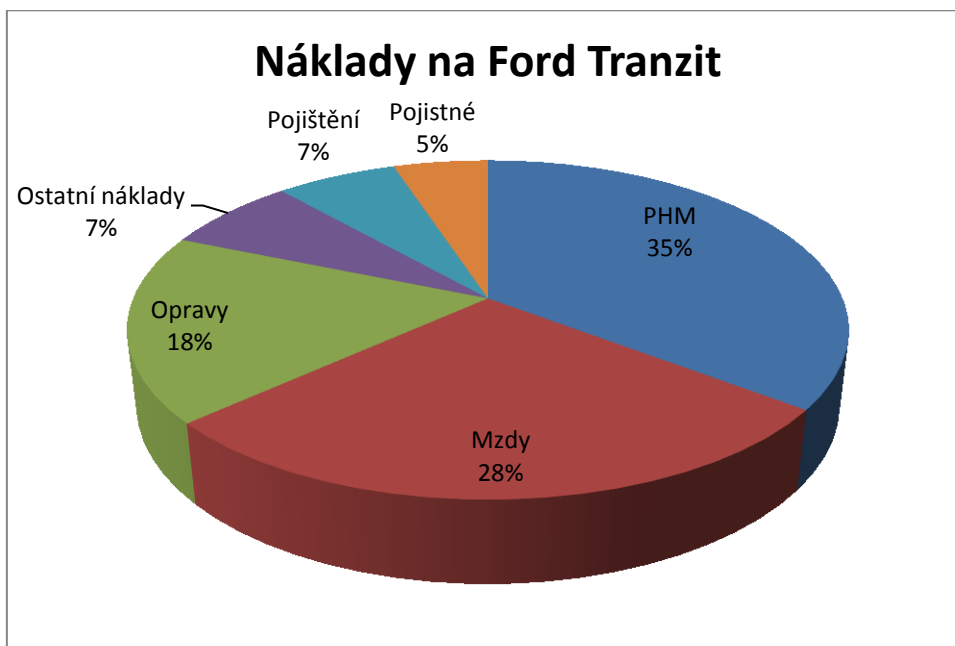


Zdroj: Transcart

Náklady na Ford Tranzit v Kč	
PHM	129 394
Mzdy	102 360
Opravy	65 600
Ostatní náklady	26 350
Pojištění	23 700
Pojistné	18 565

Zdroj: Transcart, Vlastní

Obr. 24 Graf nákladů dodávky Ford Transit



Zdroj: Transcart, Vlastní

Níže jsem si rozebral nákladní automobil Daf LF, který má celkovou hmotnost do 12 t. Zde se už objevuje leasing, který nám zabírá 25 procent nákladů. Je to poměrně velká část, která se musí promítnout v ceně přepravy. Všechny náklady se nám zvýšily oproti Tranzitu. Je to dáno větší spotřebou nafty a také větší kilometrovou zatížeností. Platí se zde větší mýtné. To se zaznamenává mýtnou palubní jednotkou (viz. Obr. 25), která musí být přilepená na předním skle automobilu a nesmí být ničím zakrytá. Na této jednotce se zezadu přepínají počty náprav. Platí se zde větší silniční daň, nežli u tranzitu.

Tab. 9 Náklady na Dafa LF

Obr. 25 Mýtná palubní jednotka

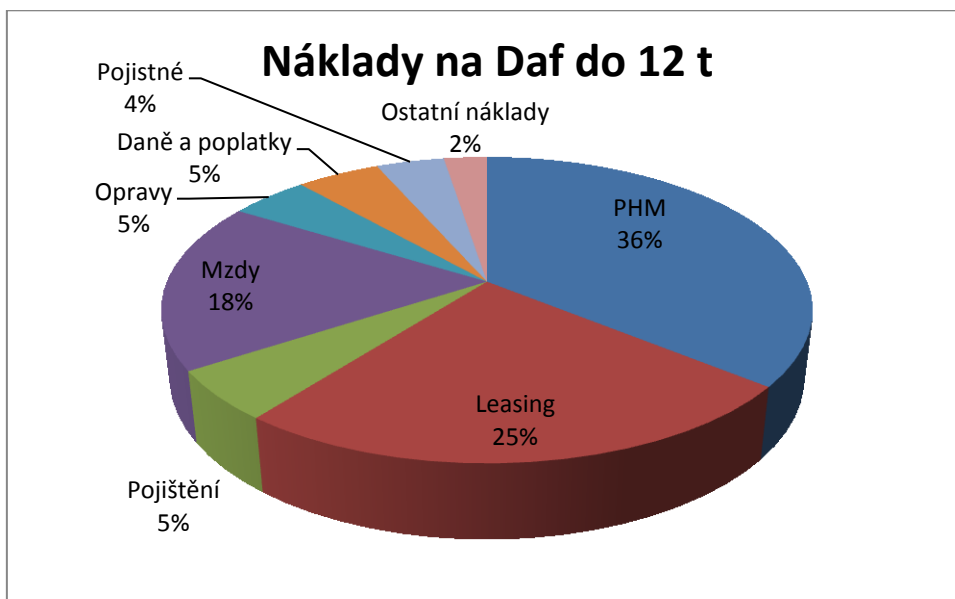


Zdroj: www.kamionaci.cz

Daf do 12 t v Kč	
PHM	401 786
Leasing	276 971
Pojištění	59 115
Mzdy	201 253
Opravy	52 432
Daně a poplatky	55 374
Pojistné	45 292
Ostatní náklady	28 669

Zdroj: Transcart, Vlastní

Obr. 26 Graf nákladů Daf LF



Zdroj: Transcart, Vlastní

Jelikož Daf Xf jezdí nejen po tuzemsku, ale většinou v zahraničí, najede více kilometrů než Daf LF. Větší spotřeba zde je taky znát. Jsou zde velké daně a poplatky. Je to dáno vyšší silniční daní a také poplatky v zahraničí (mosty, tunely, trajekty, mýtné). Je zde také velký leasing. S porovnáním s Dafem LF je to dvojnásobek.

Tab. 10 Náklady na Daf XF

Obr. 27 Daf XF

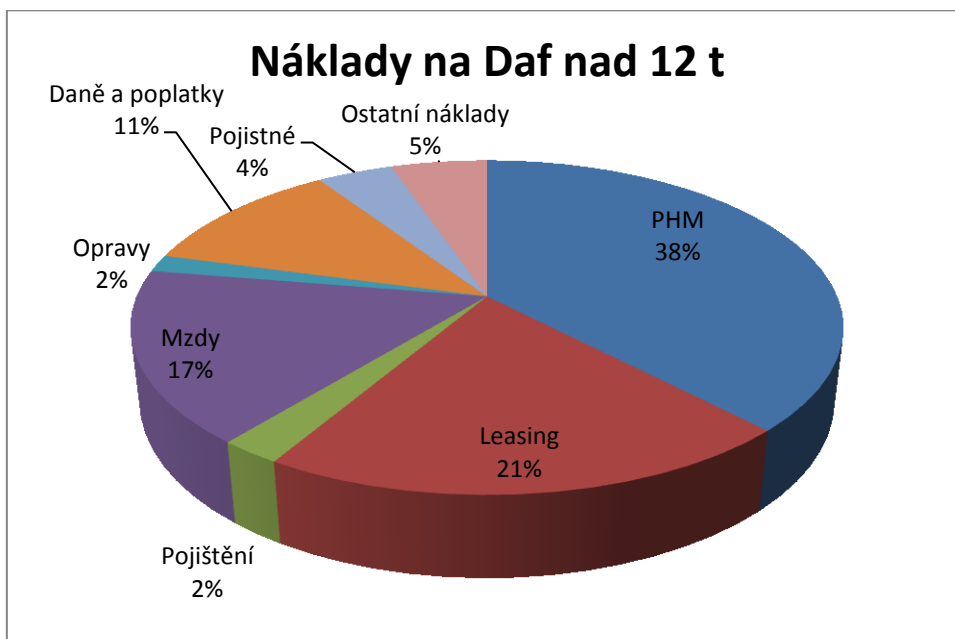


Zdroj: Transcart

Daf nad 12 t v Kč	
PHM	1 062 520
Leasing	582 176
Pojištění	67 322
Mzdy	468 451
Opravy	46 442
Daně a poplatky	321 375
Pojistné	115 281
Ostatní náklady	146 615

Zdroj: Transcart, Vlastní

Obr. 28 Graf nákladů Daf XF



Zdroj: Transcart, Vlastní

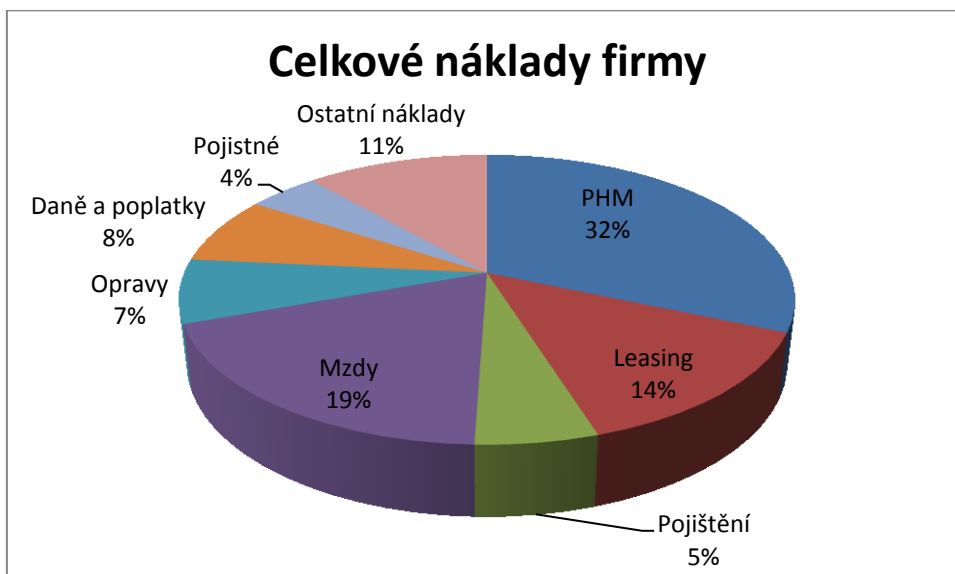
V tomto příkladě jsem všechny náklady jednotlivých aut sečetl do jedné tabulky a přidal k nim ostatní náklady, které jsou nutné pro chod firmy. Zde je vidět, že se položka PHM dostává do normální procentové hodnoty. Je vidět, že když se přičtou režijní náklady, tak se procentuální vyjádření položky PHM změní k nižším procentním hodnotám. Je to dáno zvětšením celkových nákladů. Dále se budu zabývat smlouvou, kde bych chtěl zohlednit stále narůstající cenu nafty. Dodělat do stávající smlouvy palivovou doložku.

Tab. 11 Celkové náklady nákladních automobilů

Celkové náklady firmy v Kč	
PHM	4 797 454
Leasing	2 072 500
Pojištění	825 309
Mzdy	2 873 612
Opravy	1 087 643
Daně a poplatky	1 148 180
Pojistné	676 605
Ostatní náklady	1 745 491

Zdroj: Transcart, Vlastní

Obr. 29 Graf celkových nákladů nákladních automobilů



Zdroj: Transcart, Vlastní

3.3 Návrh smlouvy s palivovou doložkou

3.3.1 Stará smlouva

Jelikož je firma Transcart menší dopravní firmou, je velice obtížné uzavírání rámcových smluv s většími zákazníky. Ve většině případů si zákazníci navrhnou svoje podmínky, za kterých by se měla jezdit přeprava. Dopravci proto nezbyvá nic jiného, než se těmto podmínkám ve většině případů podřídí. Samozřejmě i zákazník občas ustoupí od svých požadavků a domluví se na kompromisu, aby se smlouva podepsala. Málokdy dopravce uspěje se svým vlastním návrhem smlouvy.

Například nyní má Transcart uzavřenou smlouvu (viz. Příloha č. 1), kterou navrhl zákazník. Ve smlouvě bylo uvedeno, že při zvýšení ceny pohonných hmot o 20 %, bude vyvoláno další jednání o úpravě cen. Tyto podmínky jsou pro dopravce v dnešní době neakceptovatelné. Smlouva, která se podepisovala při ceně nafty 24,80 Kč , by se měnila až při zvýšení ceny na 29,76 Kč/litr. Což je rozdíl skoro 5 Kč na jeden kilometr. Proto se firma dohodla se zákazníkem, že dvacet procent je nepřijatelné a podařilo se ji to snížit na sedm procent, které už jsou akceptovatelné.

3.3.2 Nová smlouva

Do nové smlouvy bych chtěl zahrnout palivový příplatek, který reaguje na cenu nafty daleko dříve, než tomu bylo ve staré smlouvě. Chtěl bych se pokusit navrhnout zákazníkovi lepší variantu.

Abych byl schopen spočítat cenu palivového příplatku, musím znát tyto věci:

- průměrná spotřeba nafty automobilu na 100 km,
- náklady automobilu na 1 km s režii,
- cenu nafty,
- vzdálenost přepravy v km,
- cenu za přepravu.

Jedná se o trasy, které jsou napsány na staré smlouvě v Příloze č. 1. Rozbor provedu u trasy Liberec – Dobruška.

- Cena za přepravu (C_p), kterou nám zákazník zaplatí je 2900 Kč.
- Vzdálenost přepravy (V_p) je 140 Km.
- Náklady automobilu s režii (N_r) jsou 17 Kč/Km
- Průměrná spotřeba PHM automobilu je 25 L/100 Km.
- Cena nafty při řešení tohoto návrhu je 24,80 Kč. Tato cena je převzata z ČSÚ.

Postup výpočtu palivového příplatku:

Nejdříve si spočítám, kolik spotřebuji litrů PHM na přepravu. Obyčejnou trojčlenkou.

100 Km.....25 L

140 Km.....x L

$$x = (140/100) \cdot 25 = 35 \text{ L}$$

Dále si spočítáme náklady s režii:

$$N_r = 17 \cdot V_p = 17 \cdot 140 = 2\,380 \text{ Kč}$$

Cena PHM v přepravě. Kolik zaplatíme za naftu v přepravě:

$$C_{\text{phm}} = \text{průměrná cena nafty} \cdot x = 24,80 \cdot 35 = 868 \text{ Kč}$$

Když cena nafty stoupne o 0,50 Kč a poté o 1 Kč:

$$C_{\text{phm}} = 25,30 \cdot x = 25,30 \cdot 35 = 885,50 \text{ Kč}$$

$$C_{\text{phm}} = 25,80 \cdot x = 25,80 \cdot 35 = 903 \text{ Kč}$$

Cena přepravy stoupne o rozdíl mezi průměrnou cenou nafty a zvýšenou cenou nafty:

$$885,50 - 868 = 17,5 \text{ Kč}$$

Porovnání základní ceny za přepravu a zvýšené ceny za přepravu o 0,50 Kč:

2 900 Kč.....100 %

2 917, 50 Kč.....y %

$$y = (2\,917,50/2\,900)*100 = 0,61 \%$$

Pokud se nám zvýší cena nafty o 0,50 Kč, zvýší se cena celé přepravy o 0,61 %.

3.4 Zhodnocení nového návrhu

Jelikož je zapotřebí, aby se firma dostala o krok dále, navrhl jsem kalkulační tabulku, kterou bych chtěl v co nejbližší době prezentovat se svým otcem jiným firmám. Je možné, že se zákazníkům tento návrh nebude líbit. Ono v současné době je nedostatek vozového parku, protože jedna pětina firem zkrachovala kvůli hospodářské krizi. Automobilová nákladní doprava pomalu nabírá na obrátkách, i když se pořád jezdí za minimální marže. V dřívější době jsme tuto trasu jezdili okolo 5 000 Kč a pro zákazníka to nebyl žádný problém. Do hospodářské krize se jezdilo se ziskem okolo 15 – 30 % a v současné době to je snižené na minimum okolo 3 – 7 %. Někdo jezdí i za cenu, že mu to vykryje variabilní a fixní náklady, ale zisk žádný nemá. Celý obsah smlouvy je sepsán v příloze (viz. Příloha č. 2).

Tab. 12 Kalkulační tabulka pro firmu Transcart

Cena pohonných hmot při podpisu smlouvy včetně DPH			
24,80 Kč			
Průměrná cena v Kč	Navýšení přepravy o	Průměrná cena v Kč	Navýšení přepravy o
24,55 - 25,05	0,61 %	31,05 - 31,55	8,54 %
25,05 - 25,55	1,22 %	31,55 - 32,05	9,15 %
25,55 - 26,05	1,83 %	32,05 - 32,55	9,76 %
26,05 - 26,55	2,44 %	32,55 - 33,05	10,37 %
26,55 - 27,05	3,05 %	33,05 - 33,55	10,98 %
27,05 - 27,55	3,66 %	33,55 - 34,05	11,59 %
27,55 - 28,05	4,27 %	34,05 - 34,55	12,20 %
28,05 - 28,55	4,88 %	34,55 - 35,05	12,81 %
28,55 - 29,05	5,49 %	35,05 - 35,55	13,42 %
29,05 - 29,55	6,10 %	35,55 - 36,05	14,03 %
29,55 - 30,05	6,71 %	36,05 - 36,55	14,64 %
30,05 - 30,55	7,32 %	36,55 - 37,05	15,25 %
30,55 - 31,05	7,93 %	37,05 - 37,55	15,86 %
Aktuální období	květen 2011		
Palivový příplatek na měsíc květen je	12,81%		
Průměrná cena PHM podle ČSÚ je	34,80 Kč		

Zdroj: Transcart, Vlastní

Závěr

V průběhu zpracovávání mé bakalářské práce se potvrdily odhady o vzrůstající poptávce po silniční autodopravě. Vzhledem k tomu, že opravdu v minulých letech zkrachovala poměrně velká část autodopraců, vznikl na trhu v následujících týdnech nedostatek přepravních kapacit. Zákazníci stále tlačí na co nejnižší ceny, ale hlavně i protože jsou nuceni přepravovat zboží u stabilních a silných dopravců, jejich přístup při vyjednávání kontraktů se postupně mění.

Hlavním cílem této práce bylo zohlednit změny cen pohonných hmot do rámcové smlouvy formou palivové doložky. Protože cena ropných produktů, což je jedna z klíčových položek v ceně autodopravy, se neustále mění, chce každý dopravce plynule na tyto turbulence reagovat. Vždyť každý tendr je o tom, dát zákazníkovi co nejnižší možnou cenu dopravy, ale zajistit si rizika nečekaných pohybů ceny pohonných hmot, které nemůže dodavatel ovlivnit.

Proto jsem se pokusil ve své práci uvést návrhy, které tuto problematiku řeší. Uvedl jsem tři formáty palivových doložek, se kterými se může zákazník, nebo dopravce setkat. Každý formát je však výhodný pro někoho jiného. Jednou to je výhodnější pro zákazníka, podruhé zase pro dopravce. Vždy však záleží na vyjednávacích schopnostech dotyčných stran a možnostech spolupráce.

Vzhledem k tomu, že nejčastěji iniciuje palivovou doložku dopravce, který předkládá i její návrh, snaží se logicky přenést rizika na zákazníka. Bohužel, vzhledem ke stále velké konkurenci dochází nejčastěji k oboustranně výhodné doložce.

V poslední části své práce jsem chtěl ukázat, z jakých nákladů se skládají celkové náklady na vozidlo. Kolik procent přibližně tvoří každý náklad. Z toho mi vyplynulo, že největší náklad pro dopravce jsou pohonné hmoty a poté mýtné poplatky, které dělají dohromady přibližně 50 procent z celkových nákladů.

Závěrem práce jsem dospěl k výpočtu, podle kterého se dá počítat palivový příplatek. Tento výpočet je transparentní pro obě strany a z něj si i zákazník je schopen jednoduše představit, jak se mu bude měnit cena dopravy v závislosti na vývoji PHM, bude-li mít takto podepsanou smlouvu o dopravě.

Z práce vyplynulo, že uvedený obor autodoprava je v současnosti vzhledem k nízkým maržím velmi náročný na cenotvorbu jednotlivých zakázek a zejména cena rozhoduje o úspěšnosti či neúspěšnosti společnosti. Chce-li dopravní společnost uzavírat dlouhodobé kontrakty, musí trvat na podpisu palivové doložky. Po zjištění stavu, že cca 50 procent

celkových nákladů není schopen dopravce z dlouhodobého hlediska odhadnout a vzhledem k tomu, že stávající marže neposkytuje žádný prostor pro vykrytí těchto změn, je zřejmé, že dopravcům při dlouhodobých kontraktech ani nic jiného nezbývá.

Použitá literatura

- [1] KYNCL, Jan; ŠUBERT, Miroslav; JUNEK, Vladimír. *Mezinárodní doprava II*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1997. 82 s. ISBN 80-7194-083-6
- [2] KONÍČEK, Rostislav; ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. 76 s. ISBN 80-7194-472-6
- [3] DRAHOTSKÝ, Ivo; ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 127 s. ISBN 80-7194-511-0.
- [4] PAVLÍČEK, František; KLEPRLÍK, Jaroslav. *Technologie a řízení dopravy III: silniční doprava*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1997. 127 s. ISBN 80-7194-112-3.

Elektronické dokumenty:

- [5] *Finez.cz* [online]. 2008 [cit. 2011-05-01]. Pravda o tom, co stojí za růstem ropy. Dostupné z WWW: <<http://www.finez.cz/odborne-clanky/detail/pravda-o-tom-co-stoji-za-rustem-ropy/>>.
- [6] VÁŇA, Jan. *Hn.ihned.cz* [online]. 2005 [cit. 2011-05-01]. Palivové příplatky nevyváží růst nákladů. Dostupné z WWW: <<http://hn.ihned.cz/c1-16467740-palivove-priplatky-nevyvazi-rust-nakladu>>.
- [7] *Ceskedalnice.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-05-03]. Dálniční známky. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/pro-ridice/dalnicni-znamky>>.
- [8] *Shell.cz* [online]. 2007 [cit. 2011-05-03]. Tvorba cen paliv. Dostupné z WWW: <http://www.shell.cz/home/content/cze/products_services/on_the_road/fuels/fuel_pricing/>.
- [9] *Rsd.cz* [online]. 2009 [cit. 2011-05-04]. Silniční a dálniční síť. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit>>.

- [10] *Kurzy.cz* [online]. 2003 [cit. 2011-05-04]. Ropa Brent. Dostupné z WWW: <http://www.kurzy.cz/komodity/nr_index.asp?A=5&idk=38&od=29.9.2003&curr=USD>.
- [11] *Dnoviny.cz* [online]. 2010 [cit. 2011-05-05]. Silniční doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava>>.
- [12] *Mytocz.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-04-05]. Mýtný systém. Dostupné z WWW: <<http://www.mytocz.cz/index.php?id=2251&L=3>>.
- [13] *Financninoviny.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-04-03]. Zvýšení spotřební daně . Dostupné z WWW: <<http://www.financninoviny.cz/zpravy/janota-zvyseni-spotrebni-dane-na-pohonne-hmoty-byla-%20chyba/605600>>.
- [14] *Mdcr.cz* [online]. 2006 [cit. 2011-03-15]. Silniční doprava. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/silnicni_doprava.htm>.
- [15] *Prodopravce.cz* [online]. 2005 [cit. 2011-04-25]. Nákladní doprava. Dostupné z WWW: <<http://prodopravce.cz/informace-3.php>>.
- [16] *Cscargo.cz* [online]. 2002 [cit. 2011-04-17]. Express. Dostupné z WWW: <<http://www.cscargo.cz/doprava/cz/4-EXPRESS>>.
- [17] *Luebbe-logistik.de* [online]. 2002 [cit. 2011-04-26]. Downloads. Dostupné z WWW: <<http://www.luebbe-logistik.de/index.php/downloads-275.html>>.
- [18] *Businessinfo.cz* [online]. 1997 [cit. 2011-05-12]. Silniční doprava. Dostupné z WWW: <http://www.businessinfo.cz/cz/podrobnevyhledavani/?cat=0&srch_keyw=silnicni+doprava>.
- [19] *Idnes.cz* [online]. 1999 [cit. 2011-05-02]. Eko-doprava. Dostupné z WWW: <<http://ekonomika.idnes.cz/eko-doprava.aspx>>.

- [20] *Lepsipravo.cz* [online]. 2009 [cit. 2011-05-05]. Novela nařízení vlády. Dostupné z WWW: <<http://www.lepsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=11>>.

Seznam tabulek

Tab. 1 Výše spotřební daně z minerálních olejů.....	11
Tab. 2 Složení ceny za jeden litr benzínu	12
Tab. 3 Největší ropná ložiska na světě	15
Tab. 4 Vývoj cen dálničních kupónů od roku 1995 po současnost (částky jsou v Kč)	18
Tab. 5 Mýtné sazby [Kč/km] pro ostatní dobu v týdnu	19
Tab. 6 Sazba mýtného [Kč/km] - dálnice a rychlostní silnice v pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod.....	20
Tab. 7 Emisní normy. Veškeré údaje jsou uváděny v g/km	30
Tab. 8 Náklady na dodávku Ford Tranzit	45
Tab. 9 Náklady na Dafa LF	46
Tab. 10 Náklady na Daf XF	47
Tab. 11 Celkové náklady nákladních automobilů	48
Tab. 12 Kalkulační tabulka pro firmu Transcart.....	51

Seznam obrázků

Obr. 1 Složení ceny PHM.....	12
Obr. 2 Světové zásoby ropy.....	14
Obr. 3 Podíl na světových zásobách členských zemí OPEC.....	15
Obr. 4 Spotřeba ropy ve světě za den.....	16
Obr. 5 Únik ropy z plošiny Deepwater Horizon.....	17
Obr. 6 Objevy ložisek.....	21
Obr. 7 Srovnání EURA s USD.....	22
Obr. 8 Vývoj ceny komodity WTI Crude Oil Rops.....	24
Obr. 9 Vývoj ceny komodity ropy Brent.....	24
Obr. 10 Bilance spotřeby a produkčních kapacit ropy.....	25
Obr. 11 Vzor ceny letenky.....	26
Obr. 12 Spotřeba energie jednotlivými druhy přepravy.....	27
Obr. 13 Ukázka palivového příplatku ve firmě TNT Innight Czech Republic, s.r.o.....	33
Obr. 14 Logo firmy CS Cargo.....	34
Obr. 15 Ukázka kalkulační tabulky u firmy CS Cargo.....	34
Obr. 16 Průměrná cena nafty.....	36
Obr. 17 Logo firmy Česmad Bohemia.....	39
Obr. 18 Mýtný poplatek u firmy TNT Innight.....	41
Obr. 19 Přehled mýtného příplatku u CS Cargo.....	41
Obr. 20 Logo firmy Lübbe Logistik GmbH.....	42
Obr. 21 Palivová doložka firmy Lübbe Logistik GmbH.....	43
Obr. 22 Logo firmy Transcart.....	44
Obr. 23 Ford Transit.....	45
Obr. 24 Graf nákladů dodávky Ford Transit.....	46
Obr. 25 Mýtná palubní jednotka.....	46
Obr. 26 Graf nákladů Daf LF.....	47
Obr. 27 Daf XF.....	47
Obr. 28 Graf nákladů Daf XF.....	48
Obr. 29 Graf celkových nákladů nákladních automobilů.....	49

Seznam zkratek

CO	Oxid uhelnatý
CO ₂	Oxid uhličitý
ČSÚ	Český statistický úřad
ECB	Evropská centrální banka
EIA	Energy Information Administration (Úřad pro energetické informace při ministerstvu energetiky USA)
EU	Evropská unie
HC	Nespálené uhlovodíky
IAD	Individuální automobilová doprava
IEA	International Energy Agency (Mezinárodní energetická agentura)
IRU	Mezinárodní unie silniční dopravy
NO _x	Oxidy dusíku
NSD	Nákladní silniční doprava
OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries (Organizace zemí vyvážejících ropu)
PHM	Pohonné hmoty a maziva
PM	Particulate Matter (částice sazí)
Sb.	Sbírky
TIR	Transport international routier (Mezinárodní přeprava)
WTI	West Texas Intermediate (americká lehká ropa)

Seznam příloh

Příloha č. 1 Stará rámcová smlouva

Příloha č. 2 Nová rámcová smlouva

SMLOUVA O PŘEPRAVĚ VĚCI

uzavřena podle § 610 a následně zákona č.513/91 Sb., obchodní zákoník,
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ObchZ“).

uzavřená mezi stranami:

a

TRANSCART s.r.o.

IČO:

DIČ:

Zapsán v OR vedeném KS v Hradci Králové, oddíl C, vložka 20376

Bank.spojení :

Zastoupení:

I. Předmět plnění

Předmětem plnění této smlouvy je zajišťování přepravních služeb podle požadavku objednavatele a jeho instrukcí - - vozidly s vlekem - ložná plocha celkem 33 a 34 palet rozměr 800x1200mm .

II. Povinnosti objednavatele

Objednavatel se zavazuje používat služeb dopravce podle svých možností. Žádost o přepravu objednavatel nahlásí s dostatečným předstihem 2 dnů, případně podle domluvy s dopravcem. Na telefonicky objednané přepravy bude každý týden v pátek zpětně vystavena písemná objednávka, kterou dopravce potvrdí. Objednávky budou směřovány na vytížení jedné cesty a dopravce souhlasí s tím, že si zajistí na vlastní náklady zpětné vytížení a nebude ho požadovat po objednavateli. Dopravce se zavazuje, že bude pro objednavatele v případě potřeby objednavatele vykonávat přepravu minimálně v množství 12-15 x měsíčně vždy od pondělí do pátku./tj. 3-4 trasy týdně/.V případě potřeby možnost naložení zboží na následující týden vždy v pátek nebo neděli, dle dohody obou stran. Dále se dopravce zavazuje, že v případě potřeby objednavatele dodat zboží nad sjednaný rámec, zajistí pro objednavatele navíc dopravce požadovanou přepravu v minimální četnosti 2 x měsíčně.

III. Povinnosti dopravce

Dopravce se zavazuje vystavit a zaslat po ukončení přepravy fakturu za přepravu v dohodnutých cenách bez jakýchkoliv ostatních nákladů (tj. čekací doba, nakládka, vykládka, přistavení vozidla,dálniční známky, mýtné na dálnicích atd.). Veškeré konečné ceny jsou stanoveny v článku IV.této smlouvy o přepravě věci.Vozidlo objednané objednavatelem musí mít při přistavení řádně vyčištěnou ložnou plochu a nesmí znečišťovat pozemek objednavatele (např. únik nafty, oleje, atd.).

Povinností řidiče, který náklad poveze, je při nakládce zboží řádně počítat a nakládat. Nebezpečí škody na zboží nese od okamžiku jejího převzetí dopravce, a to až do doby, než zboží předá příjemci v místě určení, čímž toto nebezpečí přechází na příjemce, anebo do doby převzetí zásilky objednatelem, pokud objednatel přepravu dopravce přerušil, čímž toto nebezpečí přechází zpět na objednatele. Vznikne-li na zboží škoda, je dopravce povinen učinit potřebná opatření a vynaložit potřebnou odbornou péči, aby byla škoda co nejmenší a bezodkladně o tom informovat objednatele. V případě, že dopravce nedodrží dobu plnění sjednanou v harmonogramu dopravy nebo zboží nedodá v požadovaném termínu dle harmonogramu, je objednavatel oprávněn nasmlouvat požadovanou dopravu zboží u jiné společnosti a případný rozdíl přefakturuje dopravci, který je povinen uhradit objednavateli případný vzniklý rozdíl v ceně dopravy a vzniklých nákladech v termínu do 15 dnů od vystavení faktury objednavatelem.

IV. Vyúčtování přepravného

Cena za poskytnuté služby - přepravu je stanovena dohodou mezi oběma partnery, a to takto :

Liberec	-	Dobruška	2.900,- Kč
Liberec	-	Praha	2.900,- Kč
Liberec	-	Hradec Králové	2.800,- Kč
Liberec	-	Uh. Hradiště	6.050,- Kč
Liberec	-	Vyškov	5.760,- Kč
Liberec	-	Sušice	5.670,- Kč
Liberec	-	Přerov	5.560,- Kč
Liberec	-	Sobotka u Jičína	1.850,- Kč
Liberec	-	Ohnič u Teplíc	2.900,- Kč
Liberec	-	Kostelec nad Čern.lesy	3.000,- Kč

Na případné další nové trasy budou dohodnuty smluvní ceny, které budou začleněny číselným dodatkem k této smlouvě.

Ceny jsou uvedeny bez DPH (19%) a jsou pevné pro období trvání smluvního vztahu. Při nárůstu nebo snížení cen pohonných hmot o 7 % bude vyvoláno jednání o úpravě cen. Průměrná cena za 1 litr nafty činí k datu podpisu smlouvy 24.80,-Kč/l litr a uvedené služby budou vystaveny faktury se splatností 60 dnů. V případě nedodržení data splatnosti uvedeného na faktuře bude objednavateli účtován úrok z prodlení ve výši 5% p.a. ročně z fakturované částky. V případě, že dopravce předá náklad později, než je sjednáno v potvrzeném harmonogramu zaplatí objednavateli prokazatelné vzniklé vícenáklady.

V. Pojištění odpovědnosti dopravce

Doprovce je povinen mít sjednané pojištění zboží proti škodě na něm, do výše 500.000,- Kč, u všech vozidel, s kterými bude zajišťovat dopravu pro objednatele dle této smlouvy, a pojistné plnění vinkulovat ve prospěch *odesílatele/příjemce*. Kopie pojistné smlouvy je nedílnou součástí této kupní smlouvy. Pokud se v případě vzniku škody dopravce neprokáže výše uvedenou pojistkou, souhlasí s tím, že veškerou vzniklou škodu uhradí objednateli. Dopravce se zavazuje škodu, která vznikla objednateli z titulu porušení některé povinnosti dopravce, nahradit do 15 dnů ode dne, kdy k tomu bude objednatelem písemně vyzván.

Dopravce není oprávněn zásilku užívat, ani toto umožnit třetí osobě.

VI. Odstoupení od smlouvy

Od této smlouvy může objednatel odstoupit, užívá-li dopravce zboží, nebo ho umožní užívat třetí osobě, dojde-li ke zničení či ztrátě zboží anebo očitne-li se dopravce v prodlení s doručením zboží do místa určení řádně a včas.

Od této smlouvy může dopravce odstoupit, pokud se dodatečně ukáže nebezpečná povaha či nebezpečná vlastnost zboží nebo jejich obalů, na něž nebyl dopravce upozorněn při uzavírání této smlouvy, pokud nejsou zjevné a mohou způsobit dopravci škodu.

Účinky odstoupení od této smlouvy nastanou dnem, kdy bude písemné odstoupení strany odstupující druhé straně doručeno.

VII. Závěrečná ujednání

Veškeré vztahy nedotčené touto smlouvou se řídí českým právním řádem, zejm. ObchZ.

Práva objednatele vůči dopravci, vyplývající z této smlouvy, nepřecházejí na příjemce, přičemž strany výslovně vylučují použití dispozitivního ustanovení § 619 ObchZ.

Strany výslovně vylučují použití dispozitivního ustanovení § 623 odst. 2 ObchZ.

Tuto smlouvu lze vypovědět dopravcem pouze v případě, že objednavatel neplní vůči dopravci finanční závazky. Aby mohla výpověď nastat ze strany dopravce, musí upozornit písemně objednavatele nejméně ve třech případech písemně o jeho dluhu. Výpověď ze strany objednavatele může nastat v případě, pokud dopravce neplní dohodnuté termíny a kvalitu služeb vyplývající ze smlouvy. Jiný způsob je neplatný.

Tuto smlouvu lze měnit či doplňovat pouze písemnými dodatky, podepsanými oběma stranami. Všechny v této smlouvě uvedené přílohy jsou její nedílnou součástí.

Tato smlouva je zhotovena ve čtyřech vyhotoveních, z nichž každá ze smluvních stran obdrží dvě vyhotovení.

Smlouva je platná ode dne podpisu oběma smluvními stranami. Účinná je v období od 01.07.2009 do 31.12.2010. Tato smlouva nahrazuje v termínu od 1.7.2009 v plné výši a znění smlouvu o přepravě věci ze dne 1.12.2008, která končí svoji platnost k datu 30.6.2009.

Smluvní strany po jejím přečtení prohlašují, že souhlasí s jejím obsahem, že smlouva byla sepsána určitě, srozumitelně, na základě jejich pravé a svobodné vůle, bez nátlaku na některou ze stran. Na důkaz toho připojují své podpisy.

V Liberci dne :

.....
doprovce

.....
objednavatel

Rámcová smlouva o podmínkách zajišťování přeprav v mezinárodní a vnitrostátní silniční dopravě

uzavřená dle ust. § 269 odst. 2 Obchodního zákoníku mezi níže uvedenými smluvními stranami

Obchodní firma/jméno příjmení:
se sídlem / místem podnikání:
IČ:
DIČ:
Bankovní spojení:
Číslo účtu:
zapsána v obchodním rejstříku vedeném u _____ soudu v oddílu _____, vložka č. _____
/ podnikající na základě živnostenského oprávnění vydaného Živnostenským úřadem
Městského/Okresního úřadu v _____, č.j. _____
jednající:

DÁLE TÉŽ JAKO „ODESÍLATEL“

a

TRANSCART s.r.o.
se sídlem
IČ:
DIČ:
Bankovní spojení:
Číslo účtu:
zapsána v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Hradci Králové, v
oddílu B, vložka 2377
jednající:

DÁLE TÉŽ JAKO „DOPRAVCE“

Odesílatel a Dopravce dále též jen jako „**Smluvní strany**“ a každý z nich dále též jen jako „**Smluvní strana**“

I. ÚČEL A PŘEDMĚT SMLOUVY

- 1.1. Účelem této rámcové smlouvy o zajišťování přeprav v mezinárodní a vnitrostátní nákladní silniční dopravě (dále jen „**Smlouva**“) je úprava závazkových vztahů, které budou po dobu trvání této Smlouvy vznikat mezi shora označenými Smluvními stranami v oblasti zabezpečování a realizace přepravy zboží dle požadavků Odesílatele, s cílem dosáhnout optimálního využití a hospodárnosti systému zajišťování exportních a importních přeprav zásilek Dopravcem pro Odesílatele.
- 1.2. Předmětem této Smlouvy je sjednání a úprava základních podmínek, kterými se bude řídit režim přepravy zboží a úkonů souvisejících s přepravou, jakož i práva a povinnosti Odesílatele a Dopravce vyplývající z těchto smluvních vztahů.
- 1.3. Dopravce se zavazuje, že bude pro Odesílatele zajišťovat mezinárodní a vnitrostátní silniční přepravy nákladů zboží dle odsouhlasených objednávek, v souladu s touto Smlouvou, vyhláškou č. 11/1975 Sb., Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen „**Úmluva CMR**“), jakož i v souladu s ostatními obecně závaznými platnými právními předpisy vztahujícími se k mezinárodní i vnitrostátní silniční nákladní dopravě, zejména zák. č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník v platném znění. Odesílatel se zavazuje za zajištění takto objednaných přeprav zaplatit Dopravci dohodnutou úplatu – přepravné.

II. PRÁVA A POVINNOSTI SMLUVNÍCH STRAN

- 2.1. Odesílatel je oprávněn předkládat Dopravci požadavky na zajištění přepravy formou individuálních objednávek (dále též „**objednávka**“), a to písemně faxem nebo e-mailem v souladu s čl. V. této Smlouvy, nejpozději do 48 hodin před požadovaným dnem zahájení přepravy a zároveň tak, aby byla Dopravci doručena v rámci pracovní doby, tj. v pracovní dny od 8 hod do 17 hod. Dopravce je povinen reagovat bez zbytečného odkladu na každou objednávku Odesílatele tak, že ji potvrdí nebo předloží návrh na změnu požadavků Odesílatele, a to rovněž písemně faxem nebo e-mailem, v souladu s čl. V. této Smlouvy. Pokud Odesílatel před odesláním konkrétní objednávky projedná s Dopravcem své požadavky telefonicky a Dopravce tyto požadavky odsouhlasí, pak bude následně zasláná objednávka Odesílatele (ve smyslu odsouhlaseném telefonicky) akceptována Dopravcem bez zbytečného odkladu.
- 2.2. Za účelem zajištění přepravy a splnění závazku Dopravce, se Odesílatel zavazuje poskytovat Dopravci veškeré potřebné údaje a podklady pro řádné a včasné zajištění přepravy. Objednávka musí obsahovat zejména níže specifikované údaje:
 - a) místo a datum vystavení objednávky;
 - b) označení obchodní firmy (název) a sídlo Odesílatele, včetně jeho IČ a DIČ;
 - c) označení obchodní firmy (název) a sídlo Dopravce;
 - d) požadované místo a datum, případně i přesný čas převzetí zásilky;
 - e) místo určení zásilky, datum, případně i požadovaný přesný čas dojití zásilky do místa určení;

- f) jméno nebo označení obchodní firmy příjemce, včetně jeho adresy a přesného označení místa
vykládky, pokud není totožné s adresou příjemce;
- g) obvyklé označení povahy přepravované věci a druh obalu, u věcí nebezpečné povahy jejich
obecně uznávané označení;
- h) počet kusů přepravovaných věcí, jejich zvláštní značka a čísla;
- i) hrubá váha zásilky;
- j) rozměry zásilky;
- k) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání;
- l) požadavek na zajištění přepravy specifických dodávek (např. přeprava nadrozměrných nákladů);
cena přepravy, nejedná-li se o typ přepravy;
- m) odkaz na tuto Smlouvu.

2.3. Konkrétní smlouva o zajištění přepravy zboží je uzavřena písemným potvrzením objednávky Odesílatele Dopravcem v souladu s touto Smlouvou. Odesílatel se zavazuje po potvrzení objednávky Dopravcem vystavit Dopravci neprodleně veškeré doklady týkající se zásilky a její přepravy, zejména nákladní list CMR (u mezinárodní přepravy), náložný list (u přepravy vnitrostátní), a to ve třech vyhotoveních, která musí být podepsána Odesílatelem a Dopravcem, přičemž každá Smluvní strana obdrží po jednom vyhotovení a třetí doprovází zásilku. V případě, že se údaje uvedené v objednávce liší od údajů uvedených ve vystaveném CMR či náložném listu, je Odesílatel povinen tento rozpor odstranit a písemně uvést rozporné údaje do souladu se skutečností. Do doby, než Odesílatel odstraní rozpor mezi uvedenými údaji, není Dopravce povinen přepravu provést. Pro případ, že Odesílatel neodstraní rozpory v dokumentaci bez zbytečného odkladu, je povinen uhradit Dopravci smluvní pokutu, jejíž výše je uvedena v čl. VI. této Smlouvy.

2.4. Nákladní list CMR je dokladem o uzavření a obsahu jednotlivé smlouvy o přepravě a údaje v něm uvedené jsou pro účastníky závazné a mají přednost v případě rozporu před údaji obsaženými v objednávce. V souladu s čl. 6 Úmluvy CMR musí nákladní list obsahovat zejména tyto údaje:

- a) místo a datum jeho vystavení;
- b) jméno a adresa Odesílatele;
- c) jméno a adresa Dopravce;
- d) místo a datum převzetí zásilky a místo jejího určení;
- e) jméno a adresa příjemce;
- f) obvyklé pojmenování povahy přepravované věci a druh obalu, u věcí nebezpečné povahy jejich
obecně uznávané označení;
- g) počet kusů, jejich zvláštní značka a číslo;
- h) hrubá váha zásilky nebo jiným způsobem vyjádřené množství zboží;
- i) náklady spojené s přepravou (dovozné, vedlejší poplatky, cla a ostatní výdaje vznikající od okamžiku uzavření Smlouvy až do vydání zásilky);

- j) pokyny potřebné pro celní a jiná úřední jednání;
 - k) údaj o tom, že přeprava i přes jakoukoliv opačnou doložku podléhá ustanovením Úmluvy CMR;
 - l) další fakultativní údaje, např. zákaz překládky zásilky zboží, výše dobírky, pokyny Odesílatele
ohledně pojištění zásilky, sjednaná lhůta provedení přepravy, příp. jiné údaje, které Smluvní strany pokládají za nezbytné či užitečné (viz též článek 6, bod 2. a 3. Úmluvy CMR).
- 2.5.** Pro obsah náložného listu, jako dokladu o přepravě zboží v rámci ČR platí přiměřeně ustanovení bodu 2.4. této Smlouvy.
- 2.6.** Dopravce se zavazuje, že přepravu uskuteční podle pokynů uvedených v objednávce a nákladním listu CMR, příp. též v náložném listu. Pokud by vydané průvodní doklady k zásilce, např. nákladní list CMR, obsahovaly údaje a pokyny, které by byly odlišné od údajů a pokynů obsažených v objednávce, je Odesílatel povinen uvést tyto údaje do souladu s objednávkou. V případě porušení této povinnosti, přejímá Odesílatel odpovědnost za případné škody. Tímto není dotčeno ujednání v bodu 2.3. tohoto článku Smlouvy.
- 2.7.** Odesílatel je povinen poskytnout Dopravci správné údaje o obsahu zásilky a její povaze, jakož i o jiných skutečnostech potřebných k realizaci konkrétní přepravy zásilky a odpovídá za škodu, která vznikne Dopravci porušením této povinnosti; Odesílatel rovněž odpovídá Dopravci za škodu vzniklou tím, že Dopravci byla, v důsledku chybně uvedených informací a údajů Odesílatelem, uložena pokuta či jiná sankce za porušení veřejnoprávního předpisu.
- 2.8.** Odesílatel odpovídá za řádné provedení nakládky zboží na silniční nákladní vozidlo a zabezpečení zásilky proti případnému poškození při přepravě v souladu s podmínkami platných právních předpisů.
- 2.9.** Odesílatel se zavazuje umožnit Dopravci nakládku a spediční odbavení silničních nákladních vozidel nejpozději do 2 hodin od času přistavení vozidla v místě nakládky zboží, nebylo-li v objednávce dohodnuto jinak.
- 2.10.** Odesílatel se zavazuje sdělit Dopravci informace o sjízdnosti pozemních komunikací vedoucích k jednotlivým místům vykládky do kterých Dopravce realizuje v souladu s touto Smlouvou přepravu, a to včetně informací o omezení vjezdu vozidel (např. z důvodu celkové hmotnosti, výšky, druhu přepravovaného zboží atp.).

III. CENA A PLATEBNÍ PODMÍNKY

- 3.1.** Za zajišťování přepravy zásilek byly Smluvními stranami sjednány ceny – přepravné dle jejich specifikace v Ceníku anebo smluvní ceny, které budou sjednány v konkrétní smlouvě o přepravě; uvedené ceny jsou cenami bez příslušné zákonem stanovené sazby daně z přidané hodnoty (DPH). V případě ceny sjednané v konkrétní smlouvě o přepravě jinak než je cena uvedená v Ceníku má přednost cena sjednaná v konkrétní smlouvě o přepravě.

- 3.2. Dopravce bude předkládat Odesílateli vyúčtování ceny za provedené přepravy na základě daňového dokladu – faktury vystavené do 15 dnů po ukončení přepravy, odeslané neprodleně po jejím vystavení na adresu Odesílatele. Spolu s cenou za provedení přepravy je Dopravce oprávněn vyúčtovat mimořádné, nepředpokládané výdaje, jejichž vynaložení Dopravcem bylo nezbytné v zájmu řádného vykonání přepravy.
- 3.3. Odesílatel se zavazuje uhradit Dopravcem vyúčtovanou cenu za zajištění přepravy Dopravcem, spolu s dalšími mimořádnými výdaji, a to nejpozději do [21] dnů od data vystavení faktury Odesílateli. V pochybnostech se má za to, že daňový doklad byl Odesílateli doručen třetí den po datu vystavení faktury Dopravcem, přičemž datem vystavení faktury se rozumí údaj o datu vystavení uvedený v konkrétní faktuře. Smluvní strany se dohodly, že Odesílatel je povinen zajistit, aby ode dne účinnosti této smlouvy bylo možno daňové doklady – faktury zasílat do jeho datové schránky zřízené podle zák. č. 300/2008 Sb. v platném znění; doručení daňového dokladu do datové schránky Odesílatele nahrazuje doručení daňového dokladu v písemné podobě na adresu sídla Odesílatele. Smluvní strany se dohodly, že dnem doručení předmětného daňového dokladu se rozumí den, kdy se Odesílatel přihlásil do své datové schránky, a pro případ, že se do 10 dnů ode dne, kdy byl dokument dodán do datové schránky, Odesílatel nepřihlásil, považuje se za den doručení poslední den této lhůty. Způsob zaslání daňového dokladu je oprávněn zvolit Dopravce.
- 3.4. Pro případ prodloužení Odesílatele se zaplacením vyúčtované ceny přepravy byl Smluvními stranami sjednán úrok z prodlení ve výši 0,05% z dlužné částky za každý den prodlení.
- 3.5. Smluvní strany se dále dohodly, že pro případ prodloužení Odesílatele s placením vyúčtované ceny plnění je Dopravce oprávněn pozastavit realizaci dalších přeprav dle objednávek předkládaných Odesílatelem. O uplatnění tohoto práva „pozastavení“ poskytování přepravních služeb dle podmínek této Smlouvy je Dopravce povinen písemně (též faxem, e-mailem) informovat Odesílatele, a to na faxovém či e-mailovém spojení uvedeném v čl. V. této Smlouvy.
- 3.6. Dopravce je oprávněn vyžadovat po Odesílateli informace o jeho hospodářské situaci, a to v rozsahu informací, které je Odesílatel dle příslušných právních předpisů povinen zveřejňovat (např. sbírka listin obchodního rejstříku).
- 3.7. Smluvní strany konstatují, že cena přepravy sjednaná v Ceníku je ke dni podpisu této smlouvy kalkulována z ceny motorové nafty [x],– Kč za 1 l motorové nafty včetně DPH. Smluvní strany se dohodly, že cena přepravy sjednaná v Ceníku může být Dopravcem v průběhu trvání této Smlouvy upravena, a to dle kalkulační tabulky, která tvoří Přílohu č. 1 této Smlouvy (dále též jen „Kalkulační tabulka“). Pro úpravu sjednané ceny přepravy dle Kalkulační tabulky se Smluvní strany dohodly na následujícím postupu: Dopravce je oprávněn po celou dobu trvání této Smlouvy sledovat měsíční vývoj ceny pohonných hmot (motorové nafty) dle údajů zveřejněných Českým statistickým úřadem nebo jiným správním úřadem, na který přejde působnost Českého statistického úřadu spočívající ve sledování a zveřejňování vývoje ceny pohonných hmot, a to na www.czso.cz, nebo na jiné doméně, která doménu www.czso.cz nahradí, na které bude vývoj ceny pohonných hmot zveřejňován, přičemž Dopravce je oprávněn měsíční vývoj vyhodnotit, a to jakmile bude mít k dispozici shora uvedené údaje. V případě, že za

sledované období dojde ke změně ceny motorové nafty, z níž Smluvní strany vycházely při sjednávání této Smlouvy, je Dopravce oprávněn bez zbytečného odkladu poté, co tuto skutečnost zjistí, písemně sdělit Odesílateli novou výši cen přepravy, vypočtenou na základě Kalkulační tabulky. Pro případ rozporu mezi údaji získanými z domény www.czso.cz nebo jiné domény, která doménu www.czso.cz nahradí, Dopravcem a údaji získanými z domény www.czso.cz nebo jiné domény, která doménu www.czso.cz nahradí, Odesílatelem, jsou rozhodující údaje získané z www.czso.cz nebo jiné domény, která doménu www.czso.cz nahradí, Dopravcem. Nová cena přepravy bude vypočtena takto: Shora uvedeným způsobem zjištěná cena pohonných hmot dle ČSÚ bude dosazena do tabulky a cena přepravy bude upravena o příslušné, v Kalkulační tabulce uvedené procento. Změna ceny PHM mimo rozsah předpokládaný Kalkulační tabulkou má za následek povinnost obou Smluvních stran uzavřít dodatek k této smlouvě, který upraví ceny přepravy. Odesílatel se zavazuje postupovat v souladu s písemně sdělenou úpravou přepravného a za přepravy objednané po doručení písemného sdělení Dopravce o úpravě ceny, platit přepravné v upravené výši, není-li v tomto sdělení uvedeno pozdější datum.

- 3.9.** Smluvní strany se dále dohodly, že Dopravce je oprávněn zvýšit přepravné sjednané v této Smlouvě v případě, že v důsledku (i) přijetí změny nebo změny výkladu jakéhokoli zákona, opatření, úředního sdělení nebo jiného obecně závazného předpisu po dni uzavření Smlouvy, nebo (ii) přijetí nebo změny jakéhokoli opatření či úředního sdělení jakéhokoli orgánu veřejné správy po dni uzavření této Smlouvy budou zvýšeny jakékoliv náklady Dopravce (včetně nikoliv však výlučně v důsledku zvýšení jakékoliv daně, mýtného, cla, dávky, poplatku či obdobné platby) při provádění přeprav dle této Smlouvy.

IV. OSTATNÍ UJEDNÁNÍ

- 4.1.** Dopravce je oprávněn splnit svůj závazek dle této Smlouvy a konkrétní objednávky sám, tedy přímým uskutečněním přepravy, objednaním přepravy u jiného subjektu – dopravce, rovněž tak i jejím obstaráním prostřednictvím dalšího subjektu zasílatelským způsobem.
- 4.2.** Dopravce se zavazuje sjednat s pojišťovnou smluvní pojištění odpovědnosti Dopravce, a to v rozsahu, který kryje odpovědnost za převzatou zásilku dle Úmluvy CMR nebo jiných obecně závazných právních předpisů. Dopravce výslovně upozorňuje Odesílatele, že v případě, že režim jednotlivé přepravní smlouvy podléhá ustanovením Úmluvy CMR v platném znění, je odpovědnost Dopravce za škodu na zásilce limitována tak, že odpovědnost Dopravce nesmí přesahovat 8,33 SDR za 1 kg hrubé váhy zásilky (čl. 23 Úmluvy CMR). Odesílatel bere na vědomí, že přepravovanou zásilku je možno též připojistit (tzv. zbožíová pojistka), a to na jeho výslovnou žádost uvedenou v objednávce přepravy a za úplatu.
- 4.3.** Dopravce se zavazuje k urychlenému podání zprávy Odesílateli, jestliže v průběhu přepravy vznikla nebo hrozí škoda na zásilce a Odesílatel se zavazuje udělit Dopravci včas takové pokyny, které by vedly k minimalizaci této škody. V případě škody, která vznikla okolnostmi, při nichž Dopravce nebude zproštěn odpovědnosti, zavazuje se Dopravce k včasnému uplatnění příslušné náhrady škody u pojistitele. Odesílatel je povinen k tomuto účelu poskytnout veškerou možnou součinnost, zejména zajistit včas potřebné doklady k prokázání výše vzniklé škody, o něž bude Dopravcem požádán.

4.4. Pokud Dopravce odpovídá dle jednotlivé přepravní smlouvy za škodu, je jeho povinnost škodu nahradit omezena, a to:

- a) ve všech případech částkou odpovídající částce 100.000,- Kč na jednu škodní událost, případně všechny škodní události mající jednu a tutéž příčinu vzniku škody, nejedná-li se o případ uvedený pod body b) a c) tohoto odstavce;
- b) v případě ztráty, zničení nebo poškození zásilky při přepravě částkou odpovídající SDR 8,33 za jeden kg hrubé hmotnosti ztracené, zničené nebo poškozené zásilky;
- c) v případě škody vzniklé z opožděného dodání částkou odpovídající výši přepravného sjednaného pro přepravu, při níž škoda vznikla.

Jednotlivé limity odpovědnosti za škodu nelze mezi sebou sčítat. Limitace náhrady škody se týká jak přeprav, na které se vztahují ustanovení Úmluvy CMR a této Smlouvy (tzv. mezinárodní přepravy), tak přeprav, u nichž podmínky upravuje zák. č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník v platném znění a tato Smlouva (tzv. vnitrostátní přepravy). V rámci přepravy, na niž se vztahují ustanovení Úmluvy CMR, se nehradí ani nepřímá škoda, ani ušlý zisk.

V. KOMUNIKACE A ÚDAJE

5.1. Smluvní strany se dohodly, že pro účely této Smlouvy, je ve věcech:

- a) přijímání objednávek;
- b) potvrzování objednávek;
- c) udílení pokynů během přepravy;
- d) dalších úkonů a jednání souvisejících s přepravou oprávněn jednat:

za Odesílatele:
jméno, příjmení:
funkce:
e-mail:
fax:
telefon:
mobilní telefon:

za Dopravce:
jméno, příjmení:
funkce:
e-mail:
fax:
telefon:
mobilní telefon:

- 5.2. V případě změny některého z údajů uvedených výše v tomto odstavci je zapotřebí, aby tato skutečnost byla druhé Smluvní straně předem písemně oznámena.

VI. SMLUVNÍ POKUTY

- 6.1. Smluvní strany se dohodly, že pro případ porušení povinnosti Odesílatele odstranit rozpory v předané dokumentaci, sjednané v ust. čl. II. odst. 2.3. této Smlouvy je Odesílatel povinen zaplatit Dopravci smluvní pokutu ve výši 0,5 násobku sjednané ceny přepravy.
- 6.2. Smluvní strany se dohodly, že pro případ porušení kterékoliv z povinností Odesílatele uvedených v této Smlouvě, je Odesílatel povinen zaplatit Dopravci smluvní pokutu ve výši [50.000] Kč, a to za každé jednotlivé porušení povinnosti. Smluvní strany se dohodly, že tohoto ustanovení se nepoužije v případě smluvní pokuty dle čl. VI. odst. 6.1. této Smlouvy.
- 6.3. Smluvní strany se dohodly, že zaplacením smluvní pokuty dle této Smlouvy není dotčeno právo na náhradu škody.
- 6.4. Smluvní strany se dohodly, že smluvní pokuta dle této Smlouvy je splatná do 3 dnů ode dne porušení povinnosti.

VII. ZÁVĚREČNÁ UJEDNÁNÍ

- 7.1. Pro případ závažného porušení povinností této Smlouvy nebo konkrétní smlouvy o zajištění přepravy kteroukoliv ze Smluvních stran, je druhá Smluvní strana oprávněna od této Smlouvy odstoupit. Odstoupení musí být písemné a dnem jeho doručení druhé Smluvní straně tato Smlouva zaniká, pokud v písemném úkonu o odstoupení od Smlouvy není uvedeno pozdější datum jeho právních účinků (tj. datum zániku Smlouvy). Závažným porušením této Smlouvy či konkrétní smlouvy o zajištění přepravy se rozumí zejména nezaplacení přepravného do ani 14 dnů ode dne splatnosti, podstatné zhoršení ekonomické situace Odesílatele, opakované porušení povinností Odesílatele dle čl. II. odst. 2.8 nebo 2.9.
- 7.2. Obě Smluvní strany se zavazují veškeré spory, vyplývající z této Smlouvy, řešit mimosoudní cestou na základě vzájemného jednání za účelem zachování dobrých obchodních vztahů. V případě, že nedojde k vyřešení sporu touto cestou, je kterákoliv ze Smluvních stran oprávněna postoupit spor k rozhodnutí Okresnímu soudu pro Prahu-západ, pokud bude věcně příslušným soudem okresní soud a Krajskému soudu v Praze, pokud bude věcně příslušným soudem krajský soud.
- 7.3. Smluvní strany se dohodly, že Odesílatel není oprávněn bez předchozího písemného souhlasu Dopravce postoupit pohledávky za Dopravcem, vzniklé na základě nebo v souvislosti s touto Smlouvou, případně na základě jednotlivých přepravních smluv, na třetí osobu. Smluvní strany se rovněž dohodly, že Odesílatel není oprávněn pohledávky za

Dopravcem, vzniklé na základě nebo v souvislosti s touto Smlouvou, případně na základě jednotlivých přepravních smluv vůči Dopravci jednostranně započíst.

- 7.4. Tato Smlouva se uzavírá na dobu neurčitou, s právem jejího ukončení na základě písemné výpovědi kterékoliv ze Smluvních stran ve výpovědní lhůtě v délce 3 měsíců. Výpovědní lhůta začíná běžet prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po doručení výpovědi druhé Smluvní straně.
- 7.5. Smluvní strany výslovně prohlašují, že si tuto Smlouvu přečetly, s jejím obsahem bez výhrad souhlasí, a je projevem jejich svobodné, vážné a určité vůle upravit nově vzniklé závazkové vztahy mezi nimi a na důkaz tohoto ji podepisují.
- 7.6. Veškeré změny a doplňky této Smlouvy mohou být učiněny pouze formou oboustranných odsouhlasených písemných dodatků k této Smlouvě.
- 7.7. Tato Smlouva je vyhotovena ve dvou stejnopisech, z nichž každá ze Smluvních stran obdrží jedno vyhotovení.
- 7.8. Tato Smlouva se řídí právem České republiky.
- 7.9. Přílohu č. 1 tvoří Kalkulační tabulka.

V dne

za Odesílatele

V dne

za Dopravce

obchodní firma
jméno a příjmení jednatelky, funkce

TRANSCART s.r.o.
jméno a příjmení jednatelky, funkce