



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Martin Bil

DOPADY MINIMÁLNÍ MZDY VE STÁTECH EU
NA DOPRAVCE Z ČESKÉ REPUBLIKY

Bakalářská práce

2018

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Martin Bil

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – LOG – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Dopady minimální mzdy ve státech EU na dopravce z České republiky**

Název tématu (anglicky): Effects of the Minimal Wage on the Carriers from the Czech Republic in EU

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Dopravci v silniční nákladní dopravě v ČR, jejich struktura dle různých kritérií (počet vozidel, počet zaměstnanců aj.)
- Minimální mzda pro tzv. "mobilní pracovníky" ve státech EU, její velikost, důvody vzniku, problematika minimální mzdy z pohledu ekonomické teorie
- Kalkulace nákladů v silniční nákladní dopravě, struktura nákladů, jejich vývoj, vývoj mzdy řidičů v České republice
- Dopady minimální mzdy ve státech EU na dopravce z České republiky

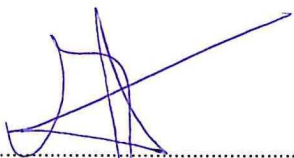



- Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Makroekonomický význam automobilové dopravy a její mezinárodní konkurenceschopnost, Analytický tým Next Finance, 2016
Eisler, J., Kunst, J., Orava, F. Ekonomika dopravního systému. Vyd. 1., Praha: Oeconomica, 2011

Vedoucí bakalářské práce: **Doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2017**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **27. srpna 2018**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


.....
doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy


.....
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


.....
Martin Bíl
jméno a podpis studenta

V Praze dne30. června 2017

Poděkování

Rád bych poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady a svůj čas k vypracování této práce. Zvláště děkuji panu doc. Ing. Zdeňkovi Říhovi, Ph.D. za pravidelnou konzultaci a odborné vedení mé práce od samého začátku. Také bych chtěl poděkovat panu Ing. Martinu Mašínovi a panu Mgr. Vojtěchu Hromířovi za poskytnutí odborných a praktických informací, bez kterých by byla tvorba práce velice obtížná. V neposlední řadě patří mé velké poděkování sdružení ČESMAD Bohemia a společnosti M+L logistik za umožnění přístupu k mnoha důležitým a užitečným informacím.

Prohlášení

Předkládám k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, kterou jsem zpracoval na závěr studia ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Čestně prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem č. 1/2009 "O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací".

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 20. srpna 2018


.....
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

DOPADY MINIMÁLNÍ MZDY VE STÁTECH EU NA DOPRAVCE Z ČESKÉ REPUBLIKY

Bakalářská práce

Martin Bil

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „Dopady minimální mzdy ve státech EU na dopravce z České republiky“ je analyzovat strukturu českého dopravního trhu a vyvodit důsledky zavedení evropských zákonů o minimální mzdě na dopravce z ČR. Mimo jiné se práce zaměřuje na metodiku kalkulace nákladů v dopravě.

ABSTRACT

The subject of the bachelor thesis „Effects of the minimal wage on the carriers from the Czech Republic in the EU“ is to analyze the structure of the czech transport market and to deduce the consequences of the introduction the laws involves the minimal wage on carriers from the Czech Republic. The thesis includes the methodology of cost calculation in transport.

KLÍČOVÁ SLOVA

Minimální mzda EU, dopravci v České republice, dopady minimální mzdy, MiLoG, Loi Macron, kalkulace nákladů.

KEYWORDS

Minimal wage in the EU, carriers in the Czech Republic, effects of the minimal wage, MiLoG, Loi Macron, cost calculation.

Obsah

1	Seznam zkratk	6
2	Úvod	7
3	Význam dopravy pro Českou republiku	8
3.1	HDP	8
3.2	Přepravní výkony	9
3.3	Struktura vývozu	10
4	Struktura dopravního trhu v České republice	11
5	Minimální mzda pro tzv. „mobilní pracovníky“ ve státech EU	14
5.1	Minimální mzda z pohledu teorie	14
5.2	Minimální mzda a nezaměstnanost	14
5.3	Minimální mzda v EU	16
5.4	Mzda v ČR	17
5.5	Vývoj mezd řidičů tahačů	17
5.6	Mobilní pracovníci v EU	20
5.7	Regulace ve státech EU	21
5.7.1	Německo	21
5.7.2	Francie	21
5.7.3	Rakousko	22
5.7.4	Itálie	22
5.7.5	Nizozemsko	22
6	Kalkulace nákladů	24
6.1	Dělení nákladů	24
6.2	Struktura nákladů	25
6.2.1	Pohonné hmoty	25
6.2.2	Pneumatiky	26
6.2.3	Mýtné	26
6.2.4	Přímé mzdy	26
6.2.5	Pořízení dopravních prostředků	27
6.2.6	Opravy a údržba	28
6.2.7	Ostatní přímé náklady	28
6.2.8	Provozní režie	29
6.2.9	Správní režie	29
6.3	Metodika kalkulace	30

7	Dopady minimální mzdy.....	32
7.1	Kalkulace navýšení nákladů	32
7.1.1	Ostrava – Barcelona – Perpignan – Saarbrücken – Ostrava.....	32
7.1.2	Ostrava – Udine – Villach – Ostrava	34
7.2	Zvýšení celkových nákladů.....	34
7.3	Tlak řidičů na dopravce.....	36
7.4	Ignorace zákona	36
7.5	Švarc systém.....	38
8	Závěr	39
9	Použité zdroje.....	41
9.1	Internetové zdroje.....	41
9.2	Literatura	47
10	Seznam tabulek.....	48
11	Seznam obrázků.....	48
12	Seznam vzorců.....	49

1 Seznam zkratek

HDP – Hrubý domácí produkt

EU – Evropská unie

ČR – Česká republika

OSVČ – Osoba samostatně výdělečně činná

krize – Ekonomická krize (2007 - 2009)

MiLoG – Mindestlohngesetz, zákon o zavedení minimální mzdy

Tkm – Tunokilometr

SRN – Spolková republika Německo

FR – France (Francie)

ESP – España (Španělsko)

IT – Italia (Itálie)

AT – Austria (Rakousko)

DPH – Daň z přidané hodnoty

2 Úvod

V roce 2014 vešla v platnost směrnice EU podporující již existující směrnici vedoucí k zvýšení ochrany sociální práv vysílaných pracovníků do zahraničí. První odpovědí byl v roce 2015 německý zákon „MiLoG“, který přikazuje všem mobilním zaměstnancům tuzemských i zahraničních firem vyplácet za určitých podmínek zvýšenou mzdu. K tomuto kroku se postupně odhodlaly některé další státy a vystavily překážky volnému trhu v Evropě.

Nejvíce se tyto překážky dotkly mezinárodní kamionové dopravy, která je založena na pohybu řidičů v zahraničí. Země jako Německo, Francie se tak údajně brání zaplavení svého trhu levnou pracovní silou z východních zemí.

Na otázku, do jaké míry tato skutečnost ovlivňuje český trh, se zaměřím v úvodu práce, kde shrnu důležitost mezinárodní kamionové dopravy pro Českou republiku a pokusím se naznačit strukturu českého dopravního trhu. Česko je totiž zemí, kde se export podílí vysokým procentem na HDP. Volný trh pro dopravce je tak zcela klíčovým faktorem, který byl také garantován při vstupu do EU v roce 2004.

Nově platící zákony se týkají navýšení mezd a z toho plynoucích administrativních nákladů. Proto se zaměřím na výši odměn českých řidičů a jejich porovnání s dalšími zeměmi v Evropě. Část mzdy může např. v Německu být nahrazena dietami. Problematikou stravného a jeho podílu na celkové odměně se zaměřím také.

V praktické části se pokusím aplikovat zákon o minimální mzdě na dvě konkrétní trasy, které detailně rozeberu na jednotlivé úseky a vyčíslím celkové měsíční navýšení nákladů.

Nakonec uvedu několik následků a dopadů minimální mzdy v Evropě na dopravce z České republiky.

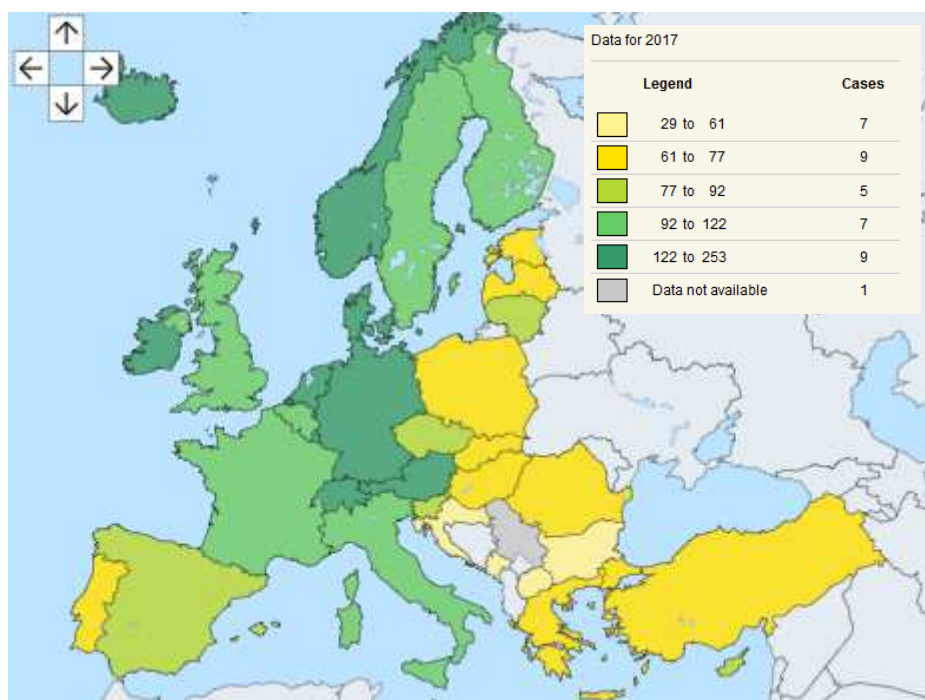
K zpracování tohoto tématu mě vedla nesouhlasná reakce dopravců a všudypřítomný mediální ohlas po zavedení německého zákona. Myslím si, že je potřeba chápat nejistotu českých dopravců, protože výklad některých částí zákonů je nejasný a svým rozsahem může ovlivnit velkou část evropského trhu.

3 Význam dopravy pro Českou republiku

Jako první bychom si měli uvědomit, jaký význam má mezinárodní automobilová nákladní doprava pro Českou republiku zejména po ekonomické stránce. Tento faktor se nejlépe demonstruje skrze hrubý domácí produkt.

3.1 HDP

Ukazatel HDP udává výkonost ekonomiky státu. Průměrné HDP na obyvatele v paritě kupní síly pro Evropskou unii se při této metodě rovná 100 %. Jedná se o poměr cen v národní



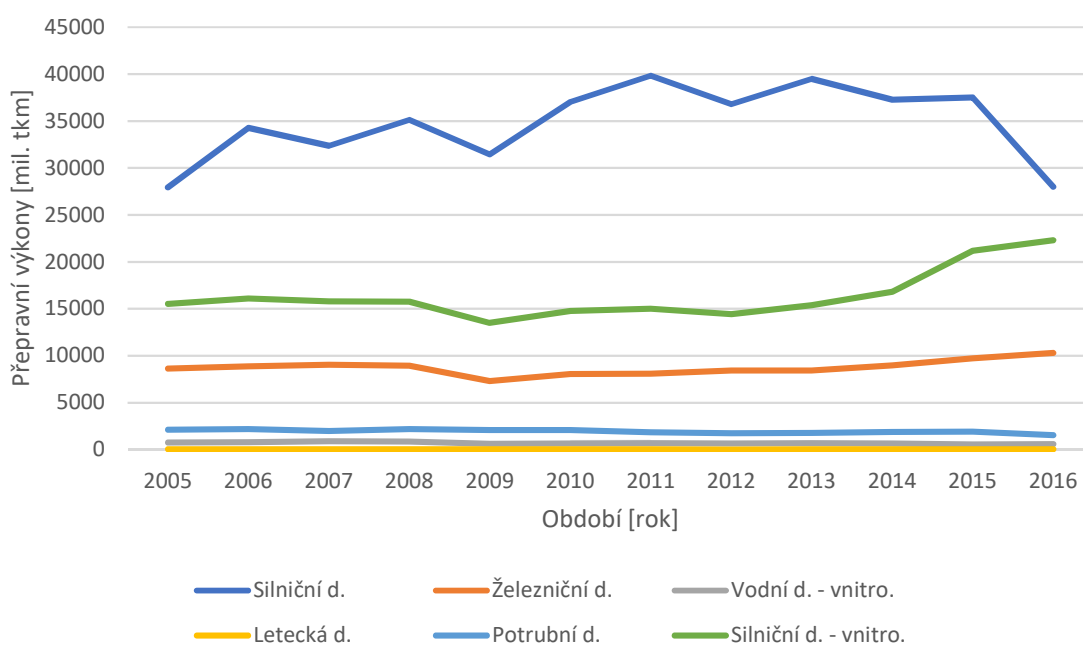
Obrázek 1. Velikost HDP v Evropě. [1]

měně za výrobek v různých zemích. Tato hodnota se následně porovnává s ostatními zeměmi a poměrně jasně ukazuje ekonomický rozdíl. V roce 2017 dosahovala Česká republika 89 % průměru EU. Můžeme říci, že se jedná o nejvyšší číslo mezi zeměmi bývalého socialistického bloku, i když se k nám přibližuje Slovensko a Slovinsko (77 % a 85 %). Na obr. 1 je znázorněna velikost HDP v EU. Na první pohled pozorujeme trend vyšších hodnot na západě, nižších na východě. Příčiny tohoto jevu vyplývají zejména z historického vývoje. [1] [2]

Nyní se pojdme zaměřit na zdroje českého HDP. Hodnotu si nejlépe vyjádříme výrobní metodou. „Výrobní metodou se HDP počítá jako součet hrubé přidané hodnoty jednotlivých institucionálních sektorů nebo odvětví a čistých daní na produkty (které nejsou rozvrženy do sektorů a odvětví). Je to také vyrovnávací položka účtu výroby za národní hospodářství celkem, kde se straně zdrojů zachycuje produkce a na straně užití mezispotřeba. Hrubá přidaná hodnota je rozdílem mezi produkcí a mezispotřebou. Vzhledem k tomu, že produkce se oceňuje v základních cenách a užití v kupních cenách, je strana zdrojů za národní hospodářství celkem doplněna o daně snížené o dotace na výrobky.“ [3] Velikost HDP výrobní metodou pro rok 2017 byla 5045,19 mld. Kč, hodnota dovozu 3781,7 mld. Kč a vývozu 4208,6 mld. Kč. Hodnota vývozu zboží a služeb do zahraničí podle výpočtu odpovídá 83,4 % celkového HDP ČR. Čistý vývoz (rozdíl dovozu a vývozu) dosahuje 8,46 % HDP. Závislost na okolním mezinárodním obchodu je zjevná a jedná se o jednu z největších hodnot v EU. Tato hodnota zcela jasně dokazuje důležitost exportu a nepostradatelnost mezinárodní nákladní automobilové dopravy. [4] [5]

3.2 Přepravní výkony

Podíváme-li se na způsob přepravy, zjistíme, že v roce 2016 byly mezinárodní přepravní výkony pro železniční dopravu 10 269 mil. tkm a pro silniční dopravu téměř trojnásobné – 28 010 mil. tkm (obr. 2). Alarmující je zejména strmý pokles objemů silniční dopravy oproti roku 2015. Tomuto stavu dopomohlo mnoho faktorů. Na trhu práce se pomalu začíná

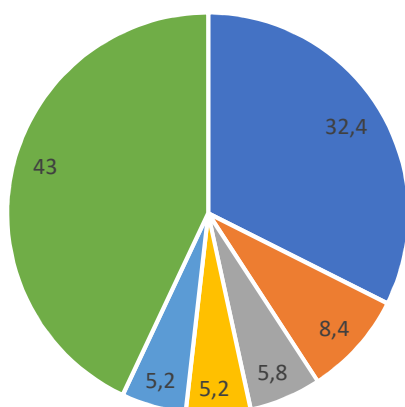


Obrázek 2. Mezinárodní přepravní výkony nákladní dopravy. [6]

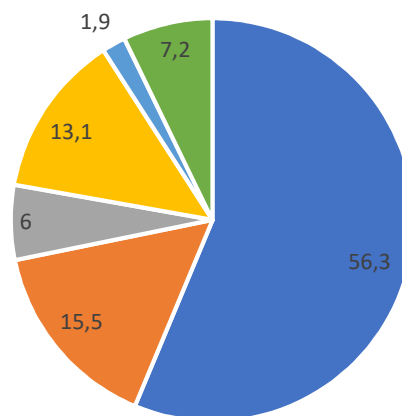
uplatňovat snižování týdenní pracovní doby, stále více zaměstnanců dává přednost důkladnému odpočinku na úkor vyšších mezd a trend se přenesl i mezi řidiče nákladních automobilů. Značné procento řidičů upouští od mezinárodní dopravy, kde často tráví týdny v zahraničí a přeorientovává se na vnitrostátní dopravu. Tuto skutečnost můžeme vypočítat ze statistik pro vnitrostátní přepravu, kde v silniční dopravě proběhl mezi lety 2014 a 2016 nárůst objemů o 5 484 mil. tkm. K zvýšení vnitrostátních objemů přispěl také ekonomický růst, díky kterému narostly mzdy obyvatel, což zvýšilo poptávku po zboží. V neposlední řadě je otázkou, do jaké míry v této věci hrál problém zavedení zákona o minimálních mzdách. V Německu totiž zákon „MiLoG“ vešel v platnost 1.1.2015. [6] [7] [8]

3.3 Struktura vývozu

Následující grafy popisují strukturu vyvázejícího zboží a jeho cíl v roce 2016. Naším největším exportním partnerem je Německo, kde končí 32,4 % výrobků (viz obr. 3, 4). Nejčastější vývozní komodou jsou stroje a dopravní prostředky, což potvrzuje dominanci českého průmyslu na tvorbě HDP. [9]



- Německo
- Slovensko
- Polsko
- Spojené Království
- Francie
- Ostatní



- Stroje a dopravní prostředky
- Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu
- Chemikálie a příbuzné výrobky, j.n.
- Průmyslové spotřební zboží
- Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály
- Ostatní

Obrázek 3. Export zboží z ČR do zahraničí, 2016 [%]. [9] Obrázek 4. Export zboží z ČR dle komodit, 2016 [%]. [9]

4 Struktura dopravního trhu v České republice

Obecně můžeme říci, že do dopravního odvětví se nejvíce podepsal vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004. Můžeme si všimnout strmého nárůstu hodnot (ať už v počtu aktivních podniků nebo zaměstnaných osob v dopravě), které zapříčinil vstup na volný trh, který umožnil snadnější podnikání pro české dopravce. Najednou odpadla dlouhá celní řízení, a mohlo se ušetřit mnoho pracovního času. Dalším velkým dopadem na autodopravce byla ekonomická krize v roce 2009. Tento rok začal obrat strmého růstu a další roky se nesly ve znamení poklesu. [10]

V České republice evidujeme pro rok 2016 30 205 aktivních podniků v silniční automobilové nákladní dopravě a stěhovacích službách. Tento počet má klesající tendenci vzhledem k roku 2009, kdy byl jejich počet 33 207. Počty jsou zobrazeny v tabulce 1. [10]

Tabulka 1. Počet aktivních podniků v silniční dopravě a stěhovacích službách. [10]

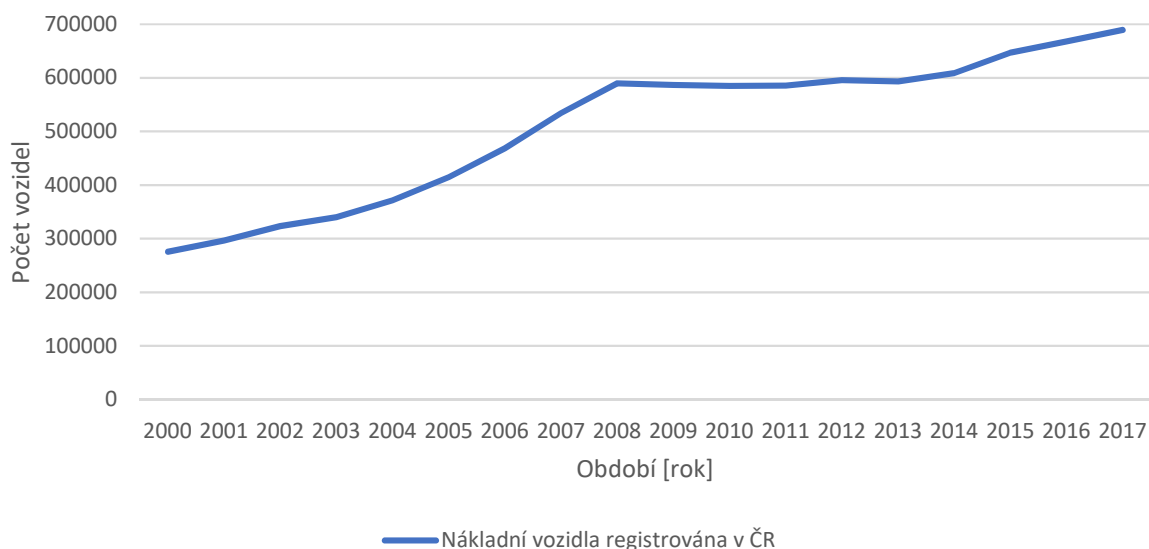
Rok	2005	2008	2009	2010	2011
Počet	26 813	33 150	33 207	32 741	32 253
Rok	2012	2013	2014	2015	2016
Počet	31 331	30 739	30 623	30 312	30 205

Naopak, celkově doprava zaměstnává přes 125 tisíc fyzických osob a její nárůst je uveden v tabulce č. 2. V ní vidíme zlom v roce 2013, kdy počet přestal klesat a došlo k následnému vzrůstu.

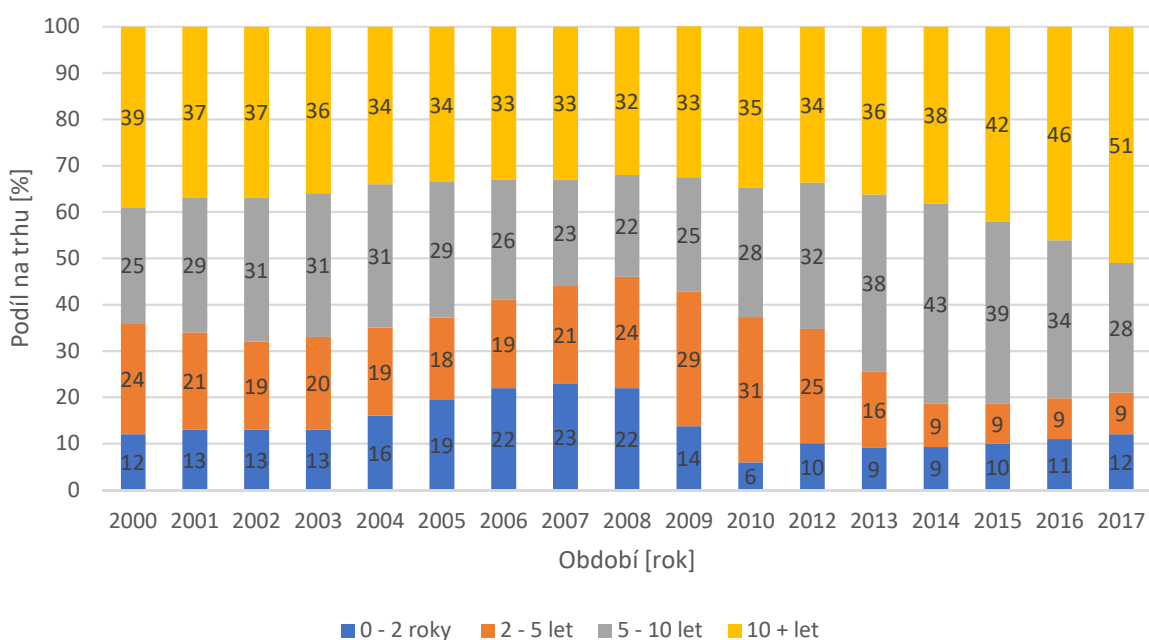
Tabulka 2. Počet zaměstnaných fyzických osob v silniční dopravě a stěhovacích službách. [10]

Rok	2005	2008	2009	2010	2011
Počet	102 445	125 160	121 438	117 499	117 571
Rok	2012	2013	2014	2015	2016
Počet	116 428	113 938	116 594	121 099	125 438

Se vstupem do EU rapidně vzrostl počet nových firem a pracovních míst, které zvýšily hodnotu zaměstnanosti v tomto odvětví. Tato záležitost se odráží zejména na počtu registrovaných nákladních automobilů v ČR a jejich stáří, které od roku 2005 až do počátku krize strmě rostlo (obr. 5 a 6). Je zajímavé, že počet vozidel starších 10 let se do dnešní doby zvyšuje, což může být indikátorem finanční kondice dopravního trhu, ve kterém může do určité míry hrát velkou roli problém minimální mzdy. Naopak nová vozidla tvořila největší podíl v období po vstupu do EU až do roku 2009. V dalších letech se trh stabilizoval a dnes dochází k mírnému vzestupu. [11] [12]

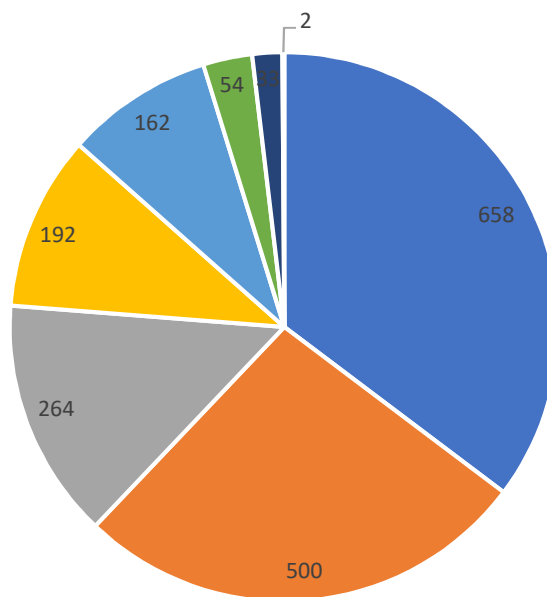


Obrázek 5. Počet nákladních vozidel registrovaných v ČR. [11]



Obrázek 6. Stáří nákladního vozového parku v ČR. Vlastní úprava. [12]

Jak už bylo zmíněno, v České republice bylo v roce 2016 evidováno přes 30 tisíc podniků v silniční nákladní dopravě a stěhovacích službách. Pro představu o jejich struktuře jsem využil statistik ČESMAD Bohemia. Toto sdružení automobilových dopravců tvoří 2182 členů k 4.6.2018. Velikostí tak odpovídá necelým osmi procentům dopravního trhu v ČR. Téměř dvě třetiny podniků vlastní 1 až 5 vozidel (obr. 7) což naznačuje, že v celé ČR podnikají v dopravě převážně OSVČ, malé a střední podniky, které jsou často náchylné i na drobné změny nákladů. [13]



■ 1-2 ■ 3-5 ■ 6-10 ■ 11-20 ■ 21-50 ■ 51-100 ■ 101-300 ■ 300+

Obrázek 7. Rozsah vozového parku členů ČESMAD Bohemia. Vlastní úprava. [13]

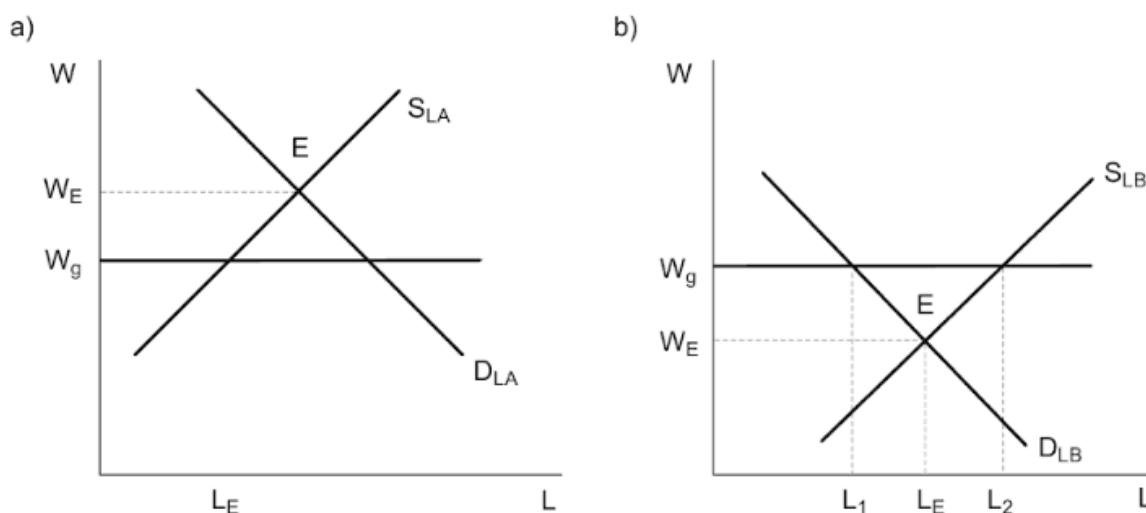
5 Minimální mzda pro tzv. „mobilní pracovníky“ ve státech EU

5.1 Minimální mzda z pohledu teorie

Z ekonomického hlediska se jedná o zákonem určenou finanční mez vyplácenou zaměstnavatelem, jejíž hodnota nesmí klesnout pod zákonem danou hranici. Z pohledu teorie je touto mezí možno manipulovat a existuje mnoho studií a příkladů reakcí trhu na tyto změny. Zavedením minimální mzdy může dojít ke snížení chudoby, rozdílů vyplácených mezd nebo zvýšení motivace zaměstnanců pobírající nejnižší mzdu. Na druhé straně jsou i negativa jako zvyšování tlaku na zaměstnavatele pro vyplácení vyšších mezd či snížení nabídky lépe placených pozic. [14]

5.2 Minimální mzda a nezaměstnanost

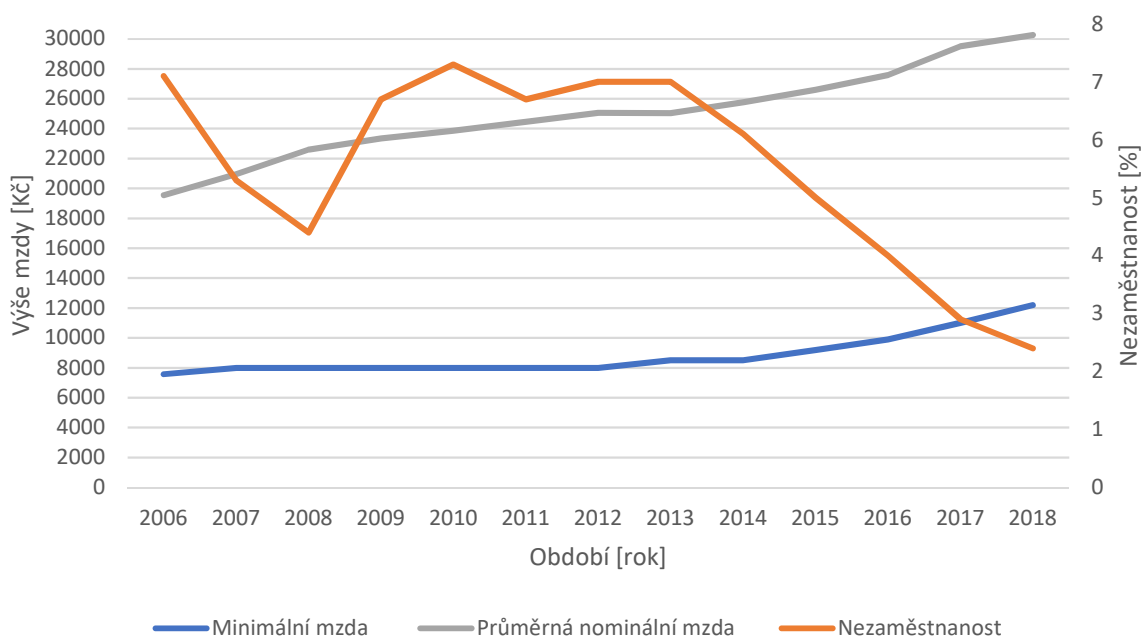
Na provázanost minimální mzdy a nezaměstnanosti existují dva úhly pohledu. První teorie tvrdí, že s rostoucí hranicí minimální mzdy roste také nezaměstnanost. Druhá naopak vyzdvihuje důležitost vyšší minimální mzdy pro zajištění sociálního minima pro nejchudší obyvatele a vliv na nezaměstnanost považuje za nepatrný. [15]



Obrázek 8. Důsledky zaručené minimální mzdy. W – výše mzdy, L – množství pracovních míst, S_L – křivka tržní nabídky práce, D_L – křivka tržní poptávky po práci. W_E – rovnovážná mzda, L_E – rovnovážný počet pracovních míst, E – průsečík tržní nabídky a poptávky, W_g – zaručená minimální mzda. [15]

Při značném navýšení hranice přes rovnovážnou mzdu W_E může dojít k jevu, kdy nabídka práce uchazečů se značně zvýší, ale poptávka zaměstnavatelů po práci naopak klesne. Zaměstnavatelé musejí nabídnout díky zvýšení minima vyšší mzdu, čímž poklesne počet nabízených míst. Grafy na obr. 8. demonstrují rovnovážnou mzdu a její překročení minimální mzdou W_G . V prvním případě minimální mzda W_G leží pod rovnovážným bodem nabídky a poptávky E. V druhém je minimální mzda nad rovnovážným bodem, což může znamenat již zmíněné problémy s nezaměstnaností. Velikostí minimální mzdy se mění rozdíl mezi nabídkou a poptávkou na trhu práce, který zachycují body L_1 a L_2 . [15]

V současné době však rovnovážný bod není znám a podle některých ekonomů ani jeho hodnota nelze kvůli neustále se měnící ekonomice určit. Navýšení může naopak pomoci modernizaci podniků zaváděním nových robotických technologií nahrazující drahou nabízenou práci. V grafu na obr. 9 můžeme vidět minimální a průměrnou mzdu v závislosti

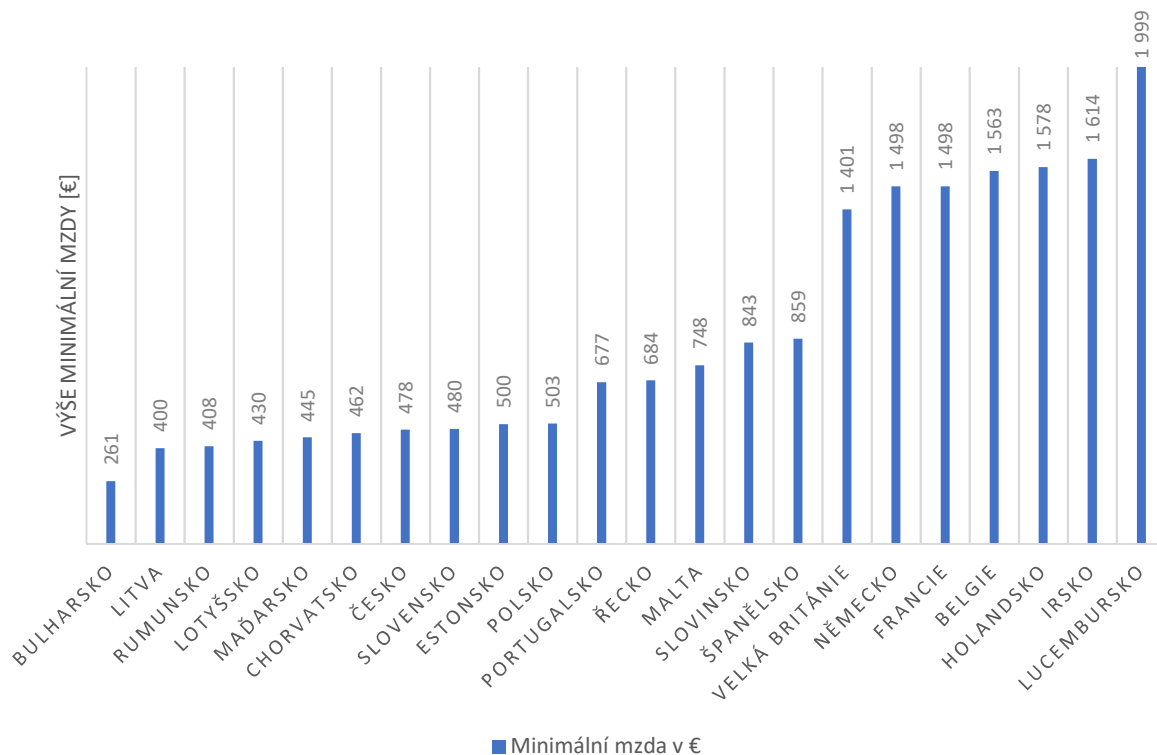


Obrázek 9. Závislost mzdy a nezaměstnanosti v ČR. Hodnoty nezaměstnanosti pro 2017 a 2018 zvoleny pro 1. měsíc daného roku. Hodnota průměrné mzdy pro 2018 zvolena pro 1. čtvrtletí 2018. [16] [17] [18]

na nezaměstnanosti. Ta po začátku finanční krize rapidně vzrostla a od roku 2013 trvale klesá. Dle teorie by mělo při zvyšování minimální mzdy docházet k zvyšování nezaměstnanosti. To se ovšem nepotvrdilo, zřejmě i díky mohutnému růstu ekonomiky, ve kterém je nepatrný pokles zanedbatelný. [19] [16]

5.3 Minimální mzda v EU

V Evropské unii má minimální mzdu zavedeno 22 z 28 členských států. K 1. lednu roku 2018 se pohybuje v rozmezí 261 € až 1999 €. Je zde patrný rozdíl výkonosti ekonomik, který se



Obrázek 10. Výše minimální mzdy v Evropě, 2018. Vlastní interpretace. [20]

podepisuje ve výši mzdy. Zejména porovnání hodnot s Německem, Francií, kde byly postupně zaváděny zákony příkazující za určitých podmínek tuto mzdu platit je důležité. Česko nabízí minimální mzdu 3krát nižší než v Německu nebo Francii. Také průměrná mzda řidičů tahačů nedosahuje minimální mzdy ve výše zmíněných zemích. Její velikost je zhruba 2krát menší. [20] [21]

Naopak minimální mzda není stanovena např. v Itálii, Lichtenštejnsku, Dánsku, Švédsku nebo Finsku. Skandinávské země se pohybují na nejvyšších příčkách ve výši HDP (viz obr. 1) a životní úrovni. Charakterizují se skvělou ekonomickou výkoností, kvalitním vzděláním a zdravotnictvím. Není náhodou, že se skandinávští obyvatelé pravidelně objevují v žebříčcích nejšťastnějších lidí na světě. V zemích neexistuje přesně stanovená hranice minimální mzdy, protože odbory zajišťují mzdy kolektivními smlouvami, díky kterým jsou mzdy značně vyšší, než by byly garantované státem. Proto mezi minimální a průměrnou mzdou nejsou tak propastné rozdíly a životní úroveň zaměstnanců pracujících na nejhůře

placených pozicích je v porovnání z ostatními v Evropě vysoká. Výše zmíněné státy jsou jasným důkazem, že i bez stanovené minimální mzdy mohou země ekonomicky prosperovat. [22]

5.4 Mzda v ČR

V roce 1991 byla v České republice zavedena minimální mzda sumou 2000 Kč. Od této doby se pravidelně zvyšuje až do nynější podoby, kdy má hodnotu 12200 Kč. V grafu je zobrazený vývoj, kde je patrná stagnace růstu v období po krizi, oproti tomu průměrná mzda rostla vzhůru. Přepočtená hodinová mzda při řádných 40. hodinách týdně je zobrazen v tabulce 3. [17]

Tabulka 3. Vývoj hodinové minimální mzdy v ČR. [17]

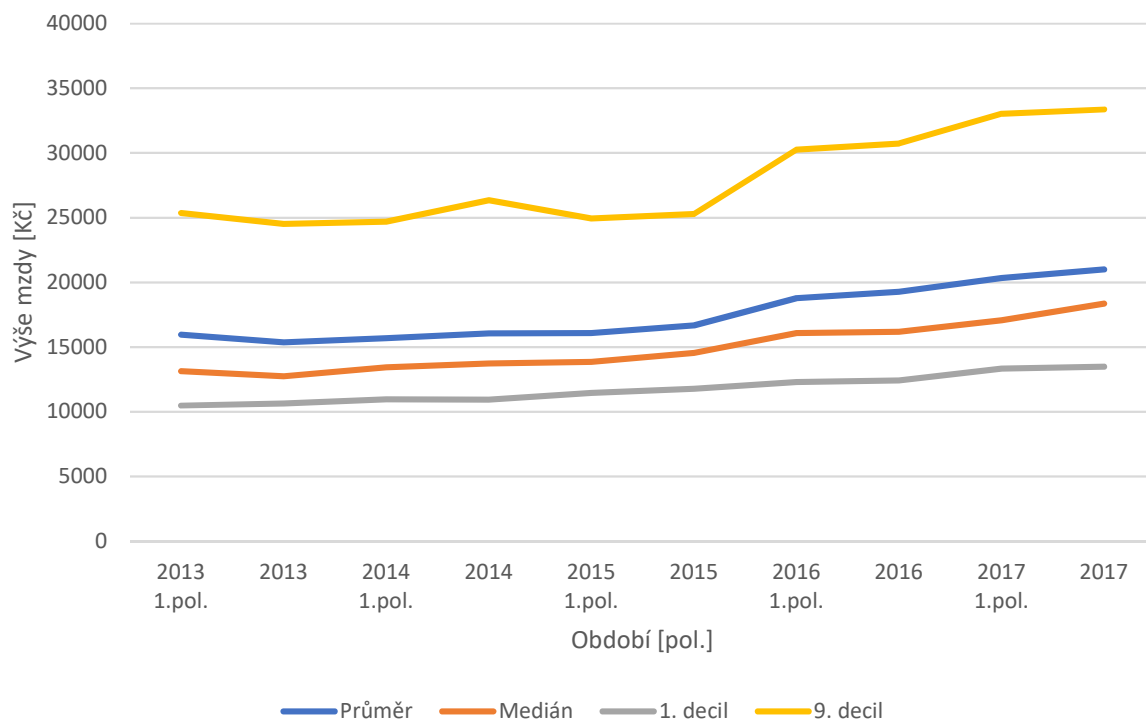
Rok	1991	1992	1996	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Mzda [h]	10,8	12	13,6	14,8	18	22,3	30	33,9	36,9
Rok	2004	2005	2006	2007	2013	2015	2016	2017	2018
Mzda [h]	39,6	42,5	44,7	48,1	50,6	55	58,7	66	73,2

Průměrná mzda se v roce 2017 pohybovala kolem 30 000 Kč. Tento údaj je podle mnoha statistik zkreslený značným neúměrným rozdílem nejvyšších a nejnižších hodnot. Z výzkumů vyplývá, že na průměrnou mzdu v České republice nedosáhne 65 % zaměstnanců, proto se jako nejrealnější ukazatel jeví medián, který je například pro 3. čtvrtletí roku 2017 25 181 Kč. To je přibližně o pět tisíc méně než průměrná mzda v tomto roce a uvádí, že polovina Čechů má větší plat, polovina menší než daná suma. [18] [23]

5.5 Vývoj mezd řidičů tahačů

V dopravě a skladování se průměrná mzda pohybovala do počátku krize na úrovni průměrné v České republice. Následně se hodnota propadla a v současné době se rozdíl těchto mezd prohlubuje. S ohledem na mezinárodní dopravu jsou pro určení mzdy nejpřesnější data řidičů tahačů. Celkově se pro rok 2017 eviduje 29,2 tisíc řidičů tahačů s průměrnou měsíční mzdou 21 002 Kč, mediánem 18 361 Kč. Hrubá mzda se pak pohybuje mezi 1. a 9. decilem v rozmezí 13 478 Kč – 33 364 Kč. Největší rozdíl mezi 1. decilem a průměrem byl v roce 2017 – 7524 Kč, nejmenší v r. 2013 – 4717 Kč (obr. 11). Naopak rozdíly mezi průměrnou mzdou a 9. decilem jsou násobně vyšší. V roce 2015 byl rozdíl nejmenší 8601 Kč, nejvyšší

pak v 1. pololetí 2017 – 12 369 Kč. Jednotlivé poměry statistických ukazatelů v procentech jsou zobrazeny v tabulce 4.

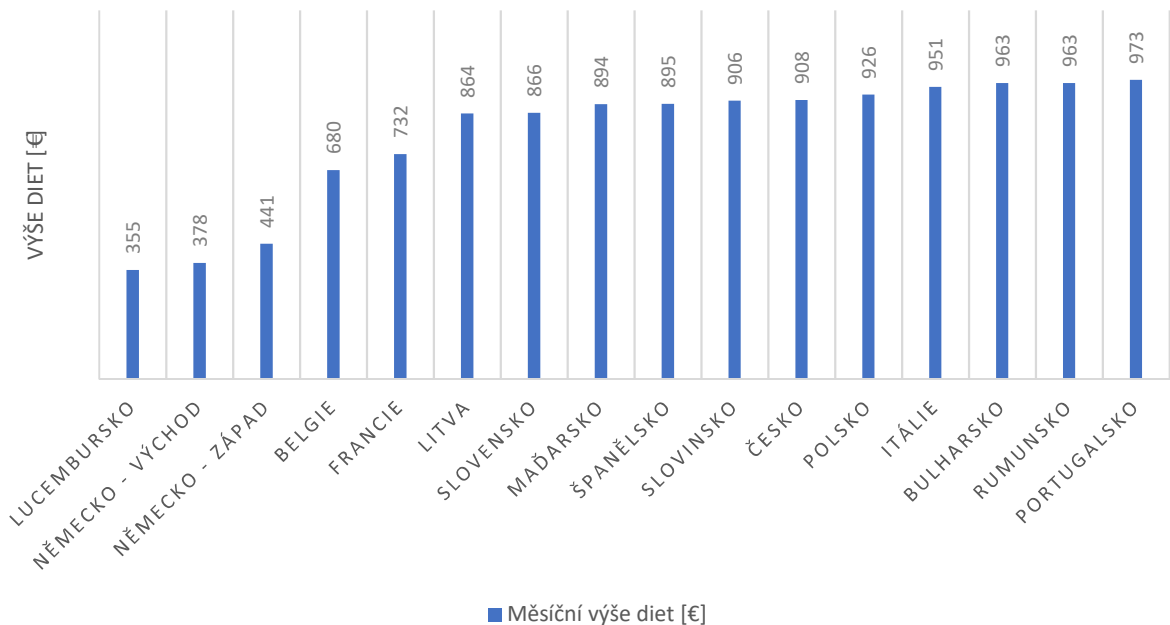


Obrázek 11. Pohyb mzdy řidičů tahačů. [21]

Tabulka 4. Podíly stat. ukazatelů, 1D – 1. decil, 9D – 9. decil, P – průměr, M – medián. Vlastní přepočty. [21]

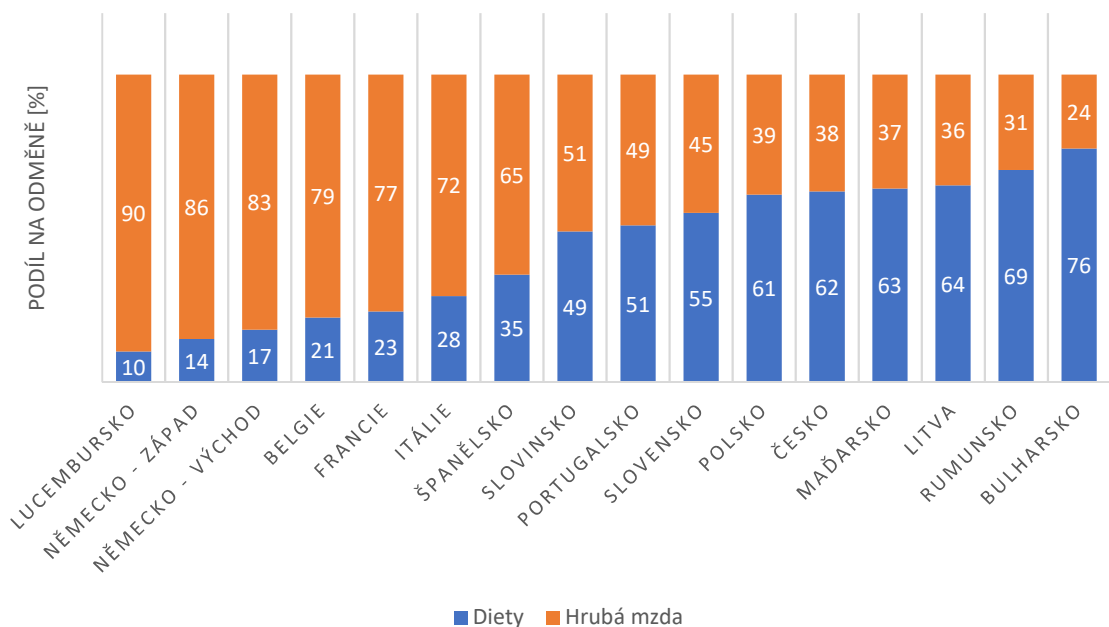
Období	Podíly statistických ukazatelů v [%]				
	1D/P	1D/M	9D/P	9D/M	1D/9D
2013 - 1.pol.	66	80	159	193	41
2013	69	83	160	192	43
2014 - 1.pol.	70	82	157	184	44
2014	68	80	164	192	42
2015 - 1.pol.	71	83	155	180	46
2015	71	81	152	174	47
2016 - 1.pol.	65	76	161	188	41
2016	64	77	159	190	40
2017 - 1.pol.	66	78	162	193	40
2017	64	73	159	182	40

Nejedná se však o konečnou „odměnu“ pro řidiče. Ta je složena z několika složek a celkově se její hodnota pohybuje zpravidla mnohem výše. Důležitou složkou jsou diety, které se několikanásobně podílí na celkové odměně.



Obrázek 12. Měsíční výše diet v Evropských zemích, 2016. [24]

Celková suma peněz, kterou řidič obdrží se skládá ze dvou částí – hrubé mzdy a diet, které zvláště v ČR tvoří procentuálně vysoký podíl, který v roce 2016 byl 62 %. Při prozkoumání Evropského trhu zjistíme, že se jedná vůbec o jeden z největších podílů na celkové odměně. V zemích s nejvyšší minimální mzdou (Německo, Lucembursko, Francie, Belgie) evidujeme



Obrázek 13. Podíl diet a hrubé mzdy na celkové odměně v Evropských zemích, 2016. [24]

podíly pouze okolo 10-20 %. To může být odpovědí na neustálé nemístné porovnávání hrubé mzdy řidičů mezi ČR a Německem. Ačkoliv je hrubá mzda českého řidiče násobně nižší, roční cestovní náhrady jsou více než dvojnásobné oproti Německu (obr. 12,13). [24]

Vysoký podíl diet se dá vysvětlit také faktem, že do určitého limitu nepodléhají zdanění. Řidiči jsou často zatíženi dluhy a s tím souvisejícími exekucemi. Díky příjmu odměn v dietách ale o většinu finančního ohodnocení nemohou přijít. [25]

5.6 Mobilní pracovníci v EU

V roce 2014 byla 15. května Evropským parlamentem zavedena směrnice „2014/67/EU“ jejíž cílem bylo zlepšení provádění další směrnice „96/71/ES“ o vysílání pracovníků do zahraničí. Předmětem bylo: *„...zajistit lepší ochranu vysílaných pracovníků a transparentnější a předvídatelnější právní rámec pro pracovníky ve službách.“* [26] *„Směrnice 96/71/ES se vztahuje na podniky, které v rámci poskytování nadnárodních služeb vyšlou pracovníka na území jiné země EU, jestliže po dobu vyslání existuje pracovní poměr mezi vysílajícím podnikem a pracovníkem. Vysílaným pracovníkem se rozumí pracovník, který po omezenou dobu vykonává práci na území jiné země EU než země, ve které obvykle pracuje.“* [26] Důvodem byla ochrana sociální práv takto vysílaných zaměstnanců. Obsahem jsou zejména čtyři důležité body.

- Maximální délka pracovní doby a minimální doba odpočinku
- Minimální délka dovolené za kalendářní rok
- Minimální mzda, včetně sazeb za přesčasy
- Ochrana zdraví, bezpečnost a hygiena při práci

Jak už je zjevné, zejména na mezinárodní dopravu má tato směrnice veliký dopad. Toto odvětví je postaveno na každodenním vysílání zaměstnanců do zahraničí na rozdíl od jiných, kterých se směrnice týká okrajově a cesty do zahraničí nejsou hlavní náplní zaměstnanců. [26]

Jako první reakce na tuto směrnici byl 1.1. v roce 2015 německý zákon „MiLoG“. V tuto dobu v Německu neexistoval přesný zákon určující minimální mzdu a také fakt, že pracovní trh byl „zaplavován“ levnou pracovní silou z Východu přispěl k jeho prosazení. Německá vláda tento krok zdůvodňovala jako boj proti sociálnímu dumpingu Východních zemí EU a stala se tak první zemí, která směrnici „2014/67/EU“ aplikovala. Nedlouho poté podobný zákon „Loi Macron“ aplikovala Francie a v současné době v různých variantách zákon funguje v šesti zemích Evropy. [27]

5.7 Regulace ve státech EU

Nyní se zaměříme na země v Evropské unii, ve kterých se směrnice „2014/67/EU“ začala aplikovat. Jako první zavedlo zákon Německo, které se stalo spouštěčem řetězové reakce zavádění obdobných opatření v dalších státech. [28]

5.7.1 Německo

Jak už bylo zmiňováno v předešlých kapitolách, 1.1. 2015 začal plošně platit zákon o minimální mzdě „MiLoG“. Jeho náplní je: „...*vyplácet alespoň minimální mzdu (§§ 1 a 20), a to včas a ve výši 8,5 (sic!) euro za hodinu práce odpracovanou na území SRN.*“ [28] V současné době se jedná o částku 8,84 €. Aby šlo tento zákon kontrolovat, je povinností zaměstnavatelů mít k dispozici záznamy pracovní doby a vyplacení mezd. Dále se musí splnit tzv. ohlašovací povinnost, kdy je zaměstnanec před a po výjezdu do SRN ohlášen úřadům v německém jazyce. Zákon, tak jako ve Francii platí pro kabotáž, a veškerou přepravu dovnitř a ven ze země. Zatím se tato opatření v praxi netýkají tranzitujících řidičů. [28]

Kolem zákona ovšem existuje mnoho pochybností. Dopravce a objednavatel se dostávají do sporu o zaplacení částky, která navýšením mezd vznikne. Objednávající subjekty ze SRN ihned začaly reagovat smlouvami a prohlášeními, ve kterých se chtějí zřeknout případných sankcí za nedodržení vyplacení minimální mzdy. Toto jednání je však v rozporu se zákonem o vysílání pracovníků a minimální mzdě. Další nejasnost je ve způsobu doplacení mzdy. Část doplatku by se mohla substituovat stravným. Směrnice 96/71/ES: „...*umožňuje považovat ‚zvláštní příplatky za vyslání‘ za součást mzdy.*“ [28] Opačný názor má ovšem Evropský soudní dvůr, podle jehož judikatury se stravné jako náhrada nepovažuje. Je tedy otázkou, jaký je správný výklad dané legislativy. [28]

Dle délky pobytu může být doplacen rozdíl denní diety a 7,63 €, což je maximální denní částka. Pokud je například stravné od 1 do 12 hodin práce 15 €, lze při 8 hodinách v zemi započítat 7,37 € do mzdy. Na hodinu tak lze k hrubé mzdě připočítat 0,9 € ze stravného.

5.7.2 Francie

K podobnému kroku jako Německo se odhodlala o přibližně rok a půl později Francie. 1. července 2016 vešel v platnost zákon č. 990/2015 „Loi Macron“. Podle něj by měl zahraniční řidič podléhat stejným podmínkám jako francouzský řidič. Jedná se zejména o minimální

mzdu, odpočinek, pracovní dobu či ochranu zdraví. Při vykonávání práce tak řidič podléhá minimální hodinové mzdě 9,88 €. Celý proces vyslání zaměstnance do Francie je tak jako v Německu monitorován a nevztahuje se zatím na tranzitující řidiče. Dopravce je povinen vyplnit řidiči on-line formulář o potvrzení vyslání na pracovní cestu. Toto potvrzení má platnost 6 měsíců a existuje více druhů. Dále jsou firmy povinny zvolit si svého zástupce ve Francii, který bude ono potvrzení mít také k dispozici a bude v případě problémů komunikovat s francouzskými úřady. V případě nesplnění podmínek může dojít k sankcím. [29] [30]

5.7.3 Rakousko

Také v Rakousku se 1.1. 2017 začal uplatňovat zákon pro boj proti mzdovému a sociálnímu dumpingu a dodržování směrnice o vysílání pracovníků. Zákon se nevztahuje na tranzit ale pouze na mezinárodní dopravu nebo kabotáž. Řidič musí být náležitě on-line ohlášen na rakouském úřadě a tento formulář mít s sebou při pobytu v Rakousku. Minimální mzda za práci musí začínat na hranici 8,27 €. Při frekventovaném pobytu v zemi lze také sjednat kolektivní či rámcové hlášení: *„...pokud řidič plní podobné smlouvy o poskytování služeb s více rakouskými zadavateli v rámci jedné cesty v úzkém časovém i zeměpisném horizontu.“* [31] Může tak dojít ke značnému zjednodušení administrace. V případě nedodržení zákona hrozí sankce, které se odvíjejí od počtu zaměstnanců. [31]

5.7.4 Itálie

V Itálii se mezinárodní řidič musí ohlašovat od 26. prosince 2016. Tento proces musí být minimálně 24 hodin před příjezdem do země a musí být proveden on-line na příslušném webu. Podmínky se vztahují na kabotáž, nikoliv však přechodně na tranzit nebo jednorázové nakládky a vykládky. V zemi platí podobný systém jako ve Francii, kdy musí zahraniční firma mít svého zástupce (kontaktní osobu) s trvalým bydlištěm v Itálii, se kterým mohou úřady komunikovat. Nová pravidla se vztahují dále na pracovní dobu, minimální mzdu, která je uplatňována sektorově podle druhu práce. Ta se pohybuje od 9,77 €. [31]

5.7.5 Nizozemsko

V neposlední řadě na sporné kroky Německa a Francie zareagovalo i Nizozemsko. Od 1.1. 2018 se spustil on-line registr, do kterého se musí zapsat všichni řidiči přijíždějící ze zahraničí. Dodržování minimální mzdy a ohlašovací povinnosti se týká prozatím kabotáže. Ze zákona však musí řidič předložit při kontrole formuláře prokazující vyplácení mzdy,

pracovní smlouvu s vedením pracovní doby. Standardně zde pro dopravce platí mít v zemi kontaktní osobu s trvalým pobytem v Holandsku, na kterou se mohou místní úřady obracet. Mzda se pohybuje od minimální – 9,96 € až po kolektivně danou pohybující se u necelých 14 €. Za nedodržení hrozí pokuta až 20,5 tisíc €. [31]

6 Kalkulace nákladů

V následující kapitole se zaměřím na druhy a dělení nákladů, které je důležité pro správné zařazení nákladu pro následné kalkulece.

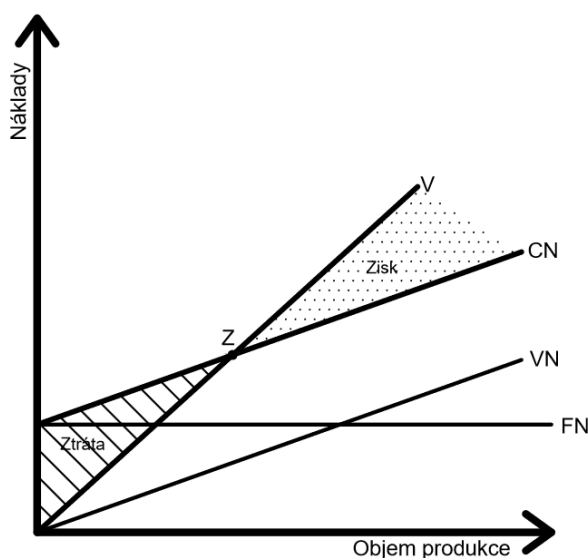
6.1 Dělení nákladů

Existuje mnoho druhů nákladů a je důležité znát mezi nimi rozdíl. Obecně se jedná o všechny peněžní jednotky vstupující do produkce jakéhokoliv výrobku nebo služby. V dopravě se setkáváme s položkami jako pohonné hmoty, reжіe, odpisy atd. Nejběžněji používané rozdělení je na:

- **Přímé náklady** – jedná se o náklady, které můžeme přímo vztahovat k produkci výrobku nebo služby (např. mzdy řidičů, mýtné, pohonné hmoty) [32]
- **Nepřímé (reжіní) náklady** – náklady, jenž naopak nemůžeme jednoznačně přiřadit k jednotlivým výrobkům, resp. službám (provozní a správní reжіe) [32]

Dále lze dělit náklady podle jejich závislosti na objemu produkce (výkonů):

- **Variabilní náklady** – tento typ nákladů roste společně s vyšším objemem produkce výrobků, resp. služeb (pohonné hmoty, mzdy) [32]
- **Fixní náklady** – oproti variabilním nákladům jejich hodnota není závislá na množství vyrobených produktů, resp. služeb (pronájem podnikatelských prostor, odpisy) [32]



Obrázek 14. Graf zobrazující nákladové křivky. CN – celkové náklady, VN – variabilní náklady, FN – fixní náklady, V – výnosy, Z – bod zvratu. Vlastní interpretace. [15]

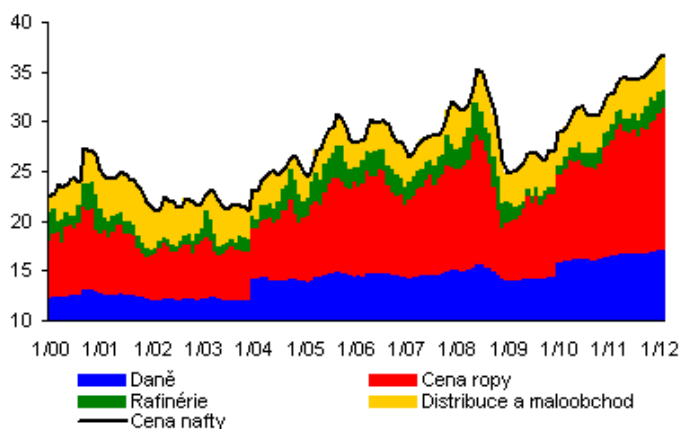
V grafu na obr. 14 jsou zobrazeny základní křivky reprezentující druhy nákladů. Bod zvratu Z (průsečík celkových nákladů a výnosů) je mezníkem mezi ztrátou a ziskem. Do tohoto bodu jsou celkové náklady vyšší než výnosy, následně je tomu přesně naopak a vzniká zisk. Nezávislost fixních nákladů na objemu produkce demonstruje konstantní křivka. Naopak křivka variabilních nákladů a výsledných celkových nákladů má rostoucí charakter. [15]

6.2 Struktura nákladů

V silniční nákladní dopravě pro kalkulaci nákladů lze využít tzv. kalkulační vzorec a kalkulační jednici. Z principu se položky nákladů rozdělí na přímé a nepřímé (režijní) a ohodnotí podle toho, zdali jsou závislé na počtu kilometrů nebo provozních hodinách. Jako první si tedy rozdělím náklady na několik položek.

6.2.1 Pohonné hmoty

Do této položky se počítá veškerá spotřeba pohonných hmot při provozu dopravy. Nejpoužívanějším palivem je bezesporu nafta, jejíž poměrně kolísavá cena značně komplikuje výpočty a predikci celkových nákladů. Cena pohonných hmot je závislá na mnoha tržních faktorech jako cena ropy v amerických dolarech, kurzu dolaru vůči české koruně, distribuci, nákladům rafinérií nebo zisku přepravců a obchodníků (obr. 15). Z administrativních faktorů jsou to zejména DPH, spotřební daň či zpříšňování limitů na



Obrázek 15. Faktory vývoje cen nafty, CZK/litr. [33]

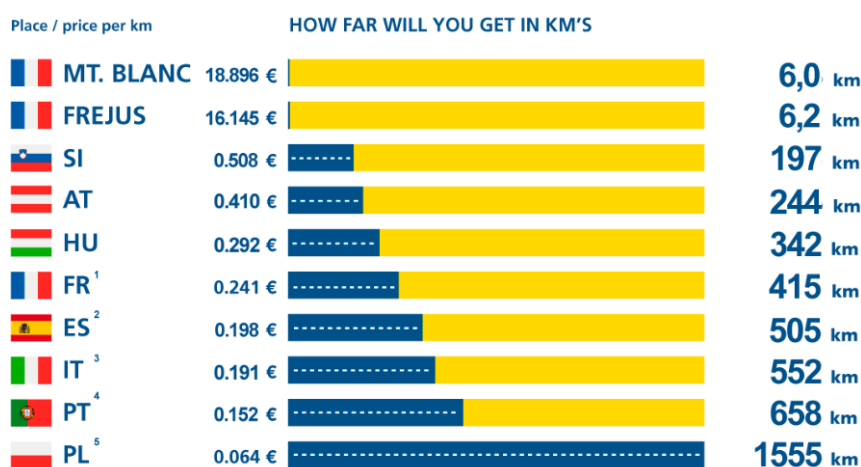
obsah škodlivých látek. Významným podíl na ceně mají sezonní výkyvy a fáze hospodářského cyklu. Ceny se také liší podle zemí a logicky dochází k tankování v zemích s nejlevnější naftou. [33] [34]

6.2.2 Pneumatiky

Pryžvové obruče (pneumatiky) a s nimi spojené náklady jsou součástí kalkulační jednice. Samotný tahač disponuje dvěma nápravami se šesti koly. Se standardním návěsem je celkový počet pneumatik roven dvanácti. Průměrný roční nájezd je okolo 100 000 kilometrů. [33]

6.2.3 Mýtné

Většina dálnic a rychlostních silnic v Evropě je zpoplatněna mýtem a existují velké rozdíly mezi jednotlivými zeměmi. Tyto hodnoty jsou regulovány podle emisní třídy, počtu náprav vozidla nebo ročního období. Graf na obrázku 16 popisuje vzdálenost, která je možná urazit po zaplacení 100 € za mýtné na různých silnicích v Evropě. [33]



Obrázek 16. Možná ujetá vzdálenost po zaplacení mýtného 100 € v Evropě. 13 – Štrasburk – Paříž, 2 – Jonquera – Barcelona, 3 Terst – Bari, 4 – Rio Frio – Castro Marim, 5 – Silnice třídy A, S. [35]

6.2.4 Přímé mzdy

Všichni řidiči a pracovníci (závozníci, vazači břemen, skladníci), kteří se přímo podílejí na přepravním výkonu, jsou odměňováni mzdou, která se odvíjí od počtu odpracovaných hodin. Součástí mzdy nejsou náhrady, které spadají do režijních nákladů. [33]

6.2.5 Pořízení dopravních prostředků

Náklady na pořízení a opotřebení vozů patří mezi nejvyšší a jsou největší překážkou pro založení přepravní společnosti. Proto se používají metody, které zmírňují jednorázový výdaj na několik menších, placených v měsíčních nebo čtvrtletních intervalech. [36]

6.2.5.1 Leasing

Leasingem se nájemce zavazuje platit pronajímateli vozidel pravidelnou částku až do výše celkové hodnoty stanovené ve smlouvě. Po celou dobu zůstává majetek ve vlastnictví pronajímatele. Poté má nájemce zpravidla možnost vozidlo odkoupit. [36]

V současné době je trendem u velkých firem (disponujících vyšším kapitálem a počtem vozů) tzv. operativní leasing. Nájemce pronajímá vozidlo bez možnosti odkoupení. Zbavuje se ovšem starostí o údržbu, pojištění atd. Zároveň však může disponovat nejnovějšími modely v pravidelných zvolených ročních intervalech. Rozsah hrazených položek se často liší a je zohledněn v ceníku leasingové společnosti. [36]

Vzorec pro výpočet leasingové splátky uskutečněné na konci období:

$$LS = PC \frac{i \cdot (1 + i)^n}{(1 + i)^n - 1} \quad (2) \quad [37]$$

LS ... leasingová splátka (Kč/měsíc)

PC ... pořizovací cena majetku (Kč)

i ... úrokový koeficient

D ... počet leasingových splátek (v měsících)

6.2.5.2 Odpisy dopravních prostředků

Během přepravy dochází k opotřebení vozového parku. K evidenci snižující se hodnoty majetku slouží odpisy. Ty dělíme na daňové a účetní. Vzhledem k pravidelnému daňovému přiznání se nejčastěji setkáme s odpisy daňovými. [38]

Při určování velikosti odpisů, nejprve zjistíme, do které odpisové skupiny majetek patří. Motorová nákladní vozidla, jejichž znehodnocení se promítá do nákladové položky patří dle přílohy č. 1 k zákonu č. 586/1992 Sb. do druhé odpisové skupiny s odpisovací dobou 5 let. Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů uvádí dva způsoby odpisů – rovnoměrný a zrychlený. Při rovnoměrném odepisování odepíšeme první rok 11 % z pořizovací hodnoty a následné čtyři roky rovnoměrně 22,5 %. U zrychleného odpisu dochází průběžně ke změně odpisované částky. Od druhého roku se kalkuluje se zůstatkovou cenou, nikoli počáteční. Koeficient ve vzorci je dán odpisovou skupinou. [38]

Tabulka 6. Metodika kalkulace odpisů v dopravě pro druhou odpisovou skupinu. [38]

Rok odpisu	Rovnoměrný odpis	Zrychlený odpis
1.	11 %	20 %
2.	22,5 %	$\frac{2 \times \text{zůstatková cena}}{k - n} \quad (2)$ <p><i>k...koeficient = 6</i> <i>n...počet již odepsaných let</i></p>
3.	22,5 %	
4.	22,5 %	
5.	22,5 %	

6.2.6 Opravy a údržba

Vozový park potřebuje pravidelný servis a údržbu, která se dělí do několika podpoložek.

- **Materiál** – náklady na obstarání a koupi materiálu sloužícího k údržbě a opravě vozidel vyjma pneumatik, snížené o cenu odpadu [33]
- **Mzdy** – odměna zaměstnancům a pracovníkům podílejících na opravě [33]
- **Zákonné pojištění** – zdravotní a sociální pojištění hrazené z mezd pracovníků údržby [33]
- **Ostatní náklady na opravy a udržování** – další náklady spojené s údržbou [33]

6.2.7 Ostatní přímé náklady

Zbylé přímé položky jednice se třídí do dalších bodů.

- **Sociální pojištění** – Sociální a zdravotní pojištění hrazené zaměstnavatelem z přímé mzdy [33]
- **Cestovné** – cestovní náklady řidičů dle tabulkových hodnot
 - U mezinárodních řidičů se setkáváme s prvkem diet. Ty jsou placeny na pokrytí osobních a stravných potřeb při pobytu v zahraničí.
 - Dle § 151 Zákoníku práce je zaměstnavatel: „...povinen poskytovat zaměstnanci, není-li v tomto zákoně dále stanoveno jinak, náhradu výdajů, které mu vzniknou v souvislosti s výkonem práce, v rozsahu a za podmínek stanovených v této části.“ [39] Tyto výdaje se týkají pracovních cest, výkonu práce v zahraničí, mimořádných cest atd. viz. § 152. Jejich velikost se v jednotlivých zemích liší a zobrazuje ji tabulka č. 6. [40]
 - Diety jsou vypláceny za určitých podmínek. Nárok na plné diety má řidič při cestě v jednom kalendářním dni v zahraničí delší než 18 hodin. V rozmezí 18-12 hodin jsou to dvě třetiny a při 12-1 hod. je částka třetinová. Za předpokladu, že řidič měsíčně stráví 20 dní v zahraničí s průměrnou dietou 40

€, dostane navíc od zaměstnavatele 800 €. Měsíční odměna s hrubou mzdou rázem stoupne více než dvojnásobně. [41]

Tabulka 7. Základní sazby zahraničního stravného pro rok 2018. [42]

Země	Měna	Výše stravného	Země	Měna	Výše stravného
Belgie	€	50	Maďarsko	€	35
Bulharsko	€	35	Malta	€	45
Česká rep.	-	-	Německo	€	45
Dánsko	€	50	Nizozemsko	€	45
Estonsko	€	40	Polsko	€	35
Finsko	€	50	Portugalsko	€	40
Francie	€	45	Rakousko	€	45
Chorvatsko	€	35	Rumunsko	€	35
Irsko	€	45	Řecko	€	40
Itálie	€	45	Slovensko	€	35
Kypr	€	40	Slovinsko	€	35
Litva	€	40	Velká Británie	GBP	45
Lotyšsko	€	40	Španělsko	€	40
Lucembursko	€	45	Švédsko	€	50
Mimo EU					
Norsko	€	55	Švýcarsko	CHF	75

- **Silniční daň** – podle zákona je dopravce povinen platit silniční daň, která se odvíjí od druhu, počtu náprav, hmotnosti vozidla nebo data registrace [33]
- **Jiné přímé náklady** – náklady spojené s pojištěním vozidel (havarijní pojištění, povinné ručení) atd. [33]

6.2.8 Provozní režie

Časově rozlišené prvotní a druhotné náklady, které se podílejí na provozu a koordinaci služby (dopravy). Tyto částky nelze vyčíslit na kalkulační jednici dopravního nebo přepravního výkonu. [33]

6.2.9 Správní režie

Časově rozlišené náklady spojené s provozem a řízením podniku. Součástí může být např. pronájem kancelářských prostor, energie, platy administrativních pracovníků. [33]

6.3 Metodika kalkulace

Po rozdělení jednotlivých nákladů do položek kalkulačního vzorce určíme závislost na počtu najetých kilometrů nebo hodinách provozu. V tabulce č. 7. jsou tyto skutečnosti zaznamenány. [33]

Tabulka 8. Položky kalkulační jednice. Vlastí interpretace. [33]

Položka kalkulačního vzorce	Náklady závislé na		Náklady nezávislé
	Ujetých kilometrech	Hodinách provozu	
Pohonné hmoty	X		
Pneumatiky	X		
Mýtné	X		
Přímé mzdy		X	
Pořízení dop. prostř.			X
Opravy a údržba	X		
Sociální pojištění		X	
Cestovné		X	
Silniční daň			X
Jiné přímé náklady			X
Provozní režie			X
Správní režie			X

Následně je potřeba jednotlivé zaevidované položky nákladů přepočítat dle jejich závislosti. Při závislosti na ujetých kilometrech náklady podělíme celkovou najetou vzdáleností kamionu za dané období. Při časové závislosti podělíme naopak provozní dobou vozidla. [33]

$$\text{položka jednice} = \frac{\text{výše jednotlivé položky nákladu}}{\text{ujetá vzdálenost (v km) / provozní doba (v h)}} \quad (3) [33]$$

Výsledkem dostaneme částečně vyplněnou tabulku, ve které jsou ovšem uvedeny pouze hodnoty na 1 km nebo hodinu provozu. Pro kompletní jednici stačí přepočítat hodinové náklady na kilometrové. K tomu je potřeba znát průměrnou rychlost vozidla. Pro přepočet položky nákladů závislých na kilometrech platí:

$$\text{položka jednice} = \frac{\text{náklady na hodinu provozu}}{\text{průměrná rychlost}} \quad (4) [33]$$

Obdobným způsobem přepočítáme nezávislé náklady. Ty podělíme ujetou vzdáleností, resp. dobou provozu. Poté už můžeme určit celkové náklady na jeden kilometr nebo hodinu provozu. Celkovým nákladem na jeden kilometr se rozumí suma položek nákladů závislých na ujetých km. Při součtu položek nákladů na hodinu provozu a zanedbání nákladů, které nevznikají při odstavení vozidla (opotřebení pneumatik, spotřeba pohonných hmot, mýtné, opravy a údržba) jsme schopni určit také náklady na hodinu stání kamionu. [33]

Pro celkové náklady N jednoho vozidla platí vzorec:

$$N = a + n_1 \cdot x_1 + n_2 \cdot x_2 \quad (5) [33]$$

N ... Celkové náklady za dané období (Kč/rok)

n_1 ... Náklady závislé na ujetých km (Kč/km)

x_1 ... Celkový počet ujetých km (km/rok)

n_2 ... Náklady závislé na hodinách provozu (Kč/h)

x_2 ... doba provozu vozidla (h/rok)

a ... nezávislé náklady (Kč/rok)

Kde n_1 jsou náklady závislé na ujetých kilometrech (přepočteny na 1 km), n_2 náklady závislé na hodinách provozu vozidla (přepočteny na 1 hodinu), x_1 celkové ujeté km za určité období, x_2 hodiny provozu vozidla za určité období a nakonec a představují nezávislé náklady. [33]

7 Dopady minimální mzdy

7.1 Kalkulace navýšení nákladů

Díky povinnému navýšení mezd na zahraniční minimální mzdu došlo za určitých podmínek i k několikanásobnému nárůstu hrubé mzdy. Složitost ohlašovacích a administrativních procesů se také promítne do výsledných nákladů. Tuto skutečnost se pokusím demonstrovat v následujících trasách, po kterých se často pohybuje kamionová doprava. Celkově můžeme říci, že nárůst nákladů záleží na cílové destinaci (nakládce / vykládce) kamionu. Příklady jsou navrženy tak, aby demonstrovaly rozdíly na stejné trase, pouze s odlišným místem nakládky nebo vykládky.

7.1.1 Ostrava – Barcelona – Perpignan – Saarbrücken – Ostrava

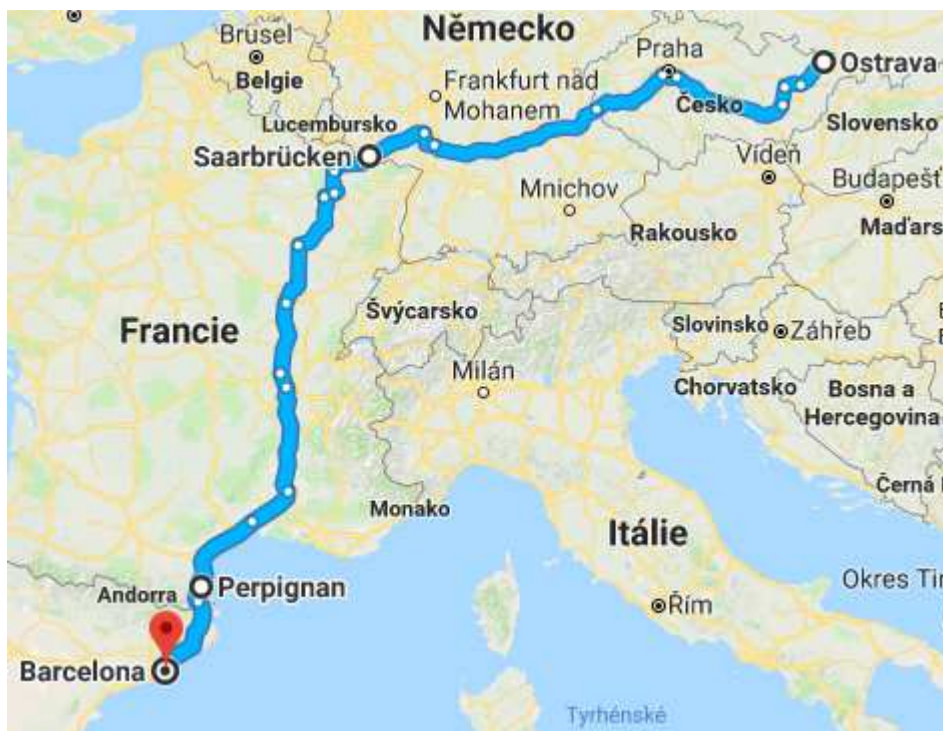
Na této trase se dobře ukazuje rozdílnost nákladů v závislosti na odlišném místě a délce přepravy. Tahač se pohybuje průměrnou rychlostí 70 km/h. Počítáme se standardní dvouhodinovou vykládkou kamionu, denním řidičským limitem 9 hodin, řádnými 45 min. přestávkami a maximální denním výkonem 13 h. V roce 2017 byla průměrná placená pracovní doba řidičů 178,5 h. Vydělíme-li měsíční průměrnou mzdu (21 002 Kč) touto sumou, dostaneme hodinovou mzdu 118 Kč, kterou je třeba dorovnat do výše evropské minimální mzdy. Pro přepočítání z eur byl použit kurz 1:26. Ve Francii je požadována minimální mzda 9,88 €, v Německu 8,84 €. Po přepočtu na české koruny 257 Kč, resp. 230 Kč. S růstem administrativy vzrostou také náklady s ní spojeny. Dá se říci, že na deset řidičů může být potřeba jeden nový administrativní pracovník. Jeho průměrná hrubá mzda je pro rok 2018 23 571 Kč. Superhrubá mzda odpovídá částce 31 600 Kč. Při přepočtu tak na jednoho řidiče vznikne měsíční náklad ve výši 3160 Kč. [43] [44]

V prvním úseku (úsek č. 1) se bude jednat o export zboží z Ostravy do Barcelony (ESP). Tato část měří 2176 km. Na trase dochází k tranzitu Německa, Francie, tudíž se zvýšená minimální mzda řidiče netýká. Navýšení nákladů bude tedy nulové.

Další přeprava bude mezi městy Perpignan (FR) – Saarbrücken (SRN), (úsek č. 2). Řidič po složení nákladu v Barceloně urazí 165 kilometrů zpět za španělské hranice, dále 30 km do francouzského města Perpignan, kde dojde k nakládce a následně transportu do německého města Saarbrücken. Délka následné trasy je 970 km a vzhledem k poloze

měst, bude řidič po celé délce pobírat „evropskou“ minimální mzdu. Celkově tak řidič stráví 1000 km ve Francii.

Nakonec řidič poveze náklad ze Saarbrückenu do Ostravy (úsek č. 3). Urazí vzdálenost 1011 km. Přibližně 481 km (6,9 h) projede Německem, kde bude nárokována minimální mzda, zbytek trasy už bude bez nároků Českou republikou. Zde je nutno podotknout, že u některých německých úřadů lze část mzdy nárokovat ze stravného. Na daném úseku je částka, o kterou se sníží doplatek hodinové mzdy rovna 0,63 €.



Obrázek 15. Mapa zobrazující trasu řidiče Ostrava – Barcelona. [45]

Tabulka 10. Kalkulace navýšení hrubé mzdy řidiče na trase Ostrava – Barcelona – Perpignan – Saarbrücken – Ostrava. Vlastní kalkulace.

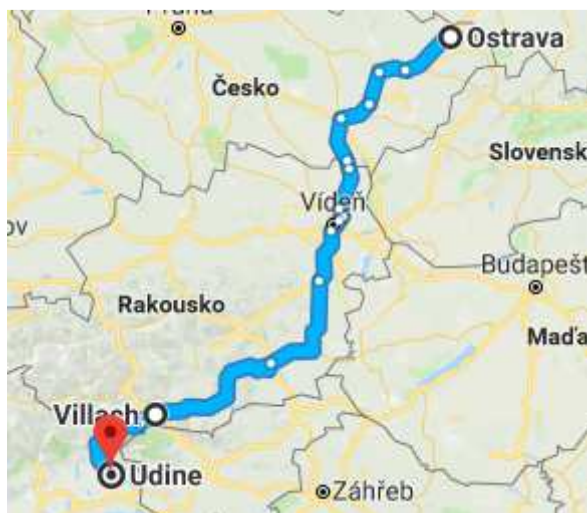
Úsek	Vzdálenost [km]	Doba řízení [h]	Vykládka [h]	Přestávky [h]	Celkem [h]	Navýšení min. mzdy [h]	Navýšení celkem [Kč]
1.	2176	31	4	3	38	0	0
2.	1165	16,7	2	0,75	19,45	17,15	+ 2384
3.	1011	14,3	6	1,5	21,8	11,65	+ 1305, +1118 (*)

(*) Částka po započtení stravného do hrubé mzdy.

Trasu je řidič teoreticky schopen absolvovat měsíčně 3,15krát, odřídit 195 hodin a celkem odpracovat 239 hodin. Připočítáme-li administrativní náklady a 3,15krát vynásobíme navýšení za jednu cestu, dostaneme se na celkové zvýšení nákladů o 14 780 Kč, při doplatku části mzdy ze stravného o 14 191 Kč.

7.1.2 Ostrava – Udine – Villach – Ostrava

Podobně je tomu na trase Ostrava – Udine (IT) – Villach (AT) – Ostrava. Řidič nejprve tranzituje celé Rakousko, vyhne se navýšení mzdy, provede vykládku v Itálii (úsek č. 1) a na zpět do Ostravy vyzvedne náklad těsně za hranicemi v Rakouském Villachu (úsek č. 2). To způsobí navýšení mzdy po celou dobu jízdy (457 km) až do České republiky. Minimální mzda v Rakousku je 8,27 €, což odpovídá 215 Kč. Doplatit je potřeba 97 Kč.



Obrázek 16. Mapa zobrazující trasu řidiče Ostrava – Udine. [45]

Tabulka 11. Kalkulace navýšení hrubé mzdy řidiče na trase Ostrava – Udine – Villach – Ostrava. Vlastní kalkulace.

Úsek	Vzdálenost [km]	Doba řízení [h]	Vykládka [h]	Přestávky [h]	Celkem [h]	Navýšení min. mzdy [h]	Navýšení celkem [Kč]
1.	766	11	4	0,75	15,75	0	0
2.	766	11	4	1,5	16,5	9,25	+ 897

Tuto trasu je teoreticky možno měsíčně absolvovat 8,27krát. Řidič odjede 182 h. a celkem odpracuje 264,5 hodin. Navýšení mzdy společně s administrativními náklady bude o 10 578 Kč.

7.2 Zvýšení celkových nákladů

Celkové navýšení nákladů ΔN za určitou ujetou vzdálenost vypočítáme jako podíl součtu mzdového navýšení nákladů (za danou vzdálenost) ΔM a administračního navýšení nákladů (přepočteného na danou vzdálenost) ΔA s délkou trasy L .

Vzorec pro výpočet celkového navýšení nákladů ΔN :

$$\Delta N = \frac{\Delta M + \Delta A}{L} \quad (6)$$

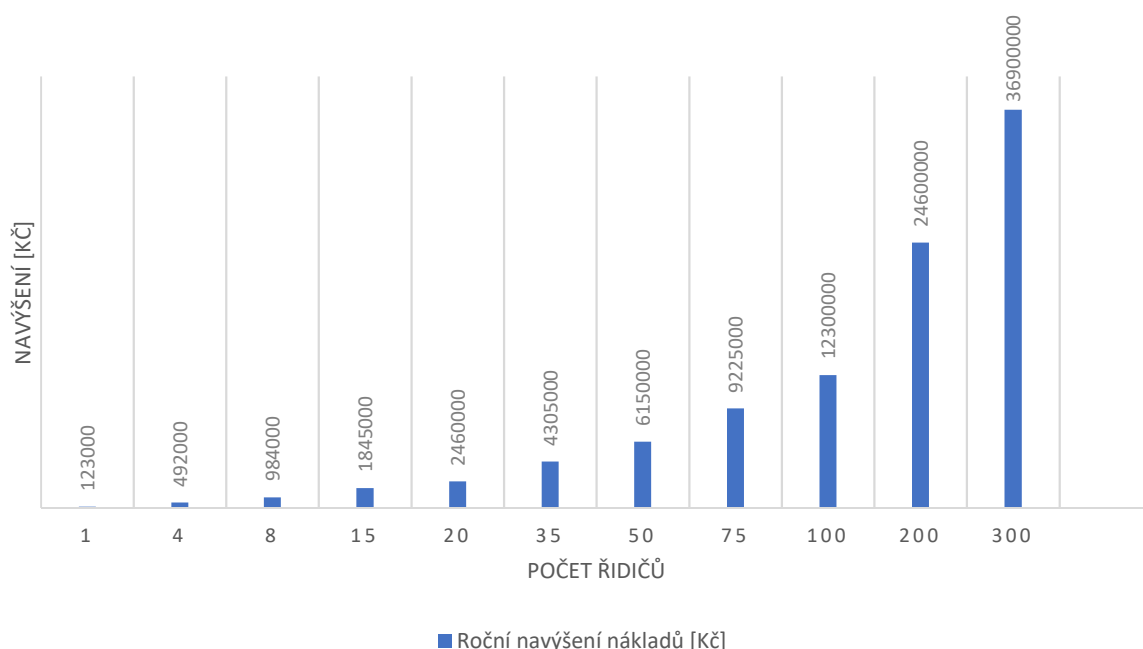
L ... průměrný nájezd vozidla (km/rok)

ΔM ... mzdové navýšení nákladů (Kč/rok)

ΔA ... administrační náklady (Kč/rok)

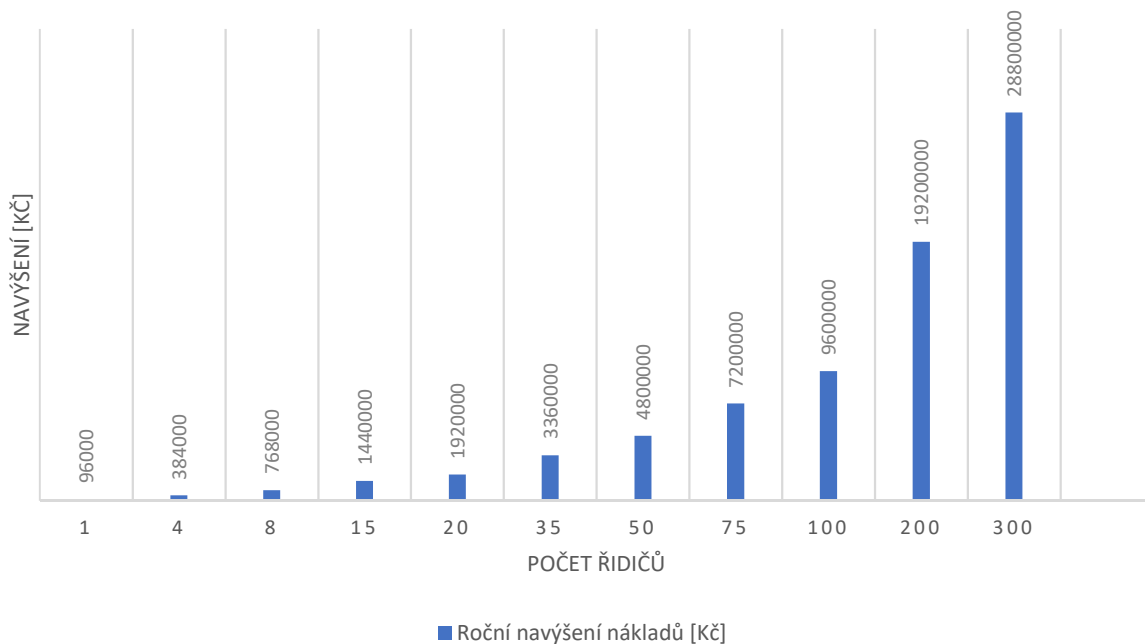
ΔN ... celkové navýšení nákladů (Kč/km)

Pokud bychom chtěli výsledky z prvního příkladu vztáhnout na kilometr libovolné trasy, musíme podělit fixní administrativní náklady (ročně 12 x 3160 Kč) průměrným ročním nájezdem 100 000 km a výslednou sumu sečíst s podílem navýšení mezd (3689 Kč) a délky kompletní trasy (4352 km). Obdobným způsobem budeme postupovat u příkladu č. 2. Podle kalkulace z prvního příkladu se může celkové navýšení na jeden kilometr pro libovolnou trasu rovnat 1,23 Kč. V druhém případě se jedná o částku 0,96 Kč.



Obrázek 17. Roční navýšení nákladů při kalkulaci s náklady příkladu č.1. Vlastní kalkulace.

V grafu na obrázku č. 19 a č. 20 pozorujeme strmý nárůst nákladů. Pokud společnost provozuje přepravu se čtyřmi řidiči, rázem ji stoupnou roční náklady o 440 000 Kč resp. 384 000 Kč. Zaměstnávali společnost desítky až stovky řidičů, náklady jsou v řádech milionů korun. Zvláště velké společnosti např. o 300 řidičích by musely nejen doplatit kolem 30 milionů korun, ale zaměstnat dalších 30 pracovníků pro administrativu. Pokud by takto postupovaly všechny firmy, na pracovním trhu by mohl být nedostatek administrativních pracovníků, což by vedlo k najímání brigádníků a snížení kvality služby.



Obrázek 20. Roční navýšení nákladů při kalkulaci s náklady z příkladu č.2. Vlastní kalkulace.

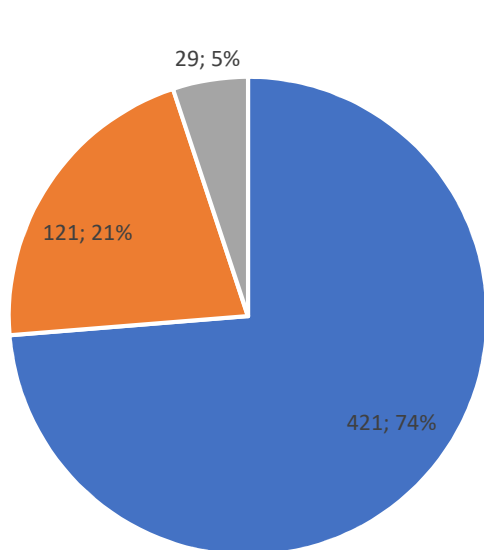
7.3 Tlak řidičů na dopravce

S platností zákonů dochází k diferenciaci tras podle účtování doplateků mezd. Z příkladů je zřejmé, že je možné jet stejnou trasu s měsíčními rozdíly i přes 10 tisíc korun. Tento fakt samozřejmě vyvolává tlak řidičů k absolvování nejrentabilnějších tras. Naopak může klesat zájem o trasy ve Východní Evropě, na kterých se řidiči dožadují stejného navýšení mezd jako na Západě. Je tedy logické, že lze očekávat zvýšený tlak z řad řidičů na ostatní, ale i na zaměstnavatele, což vnitropodnikovému klimatu nepomůže.

7.4 Ignorace zákona

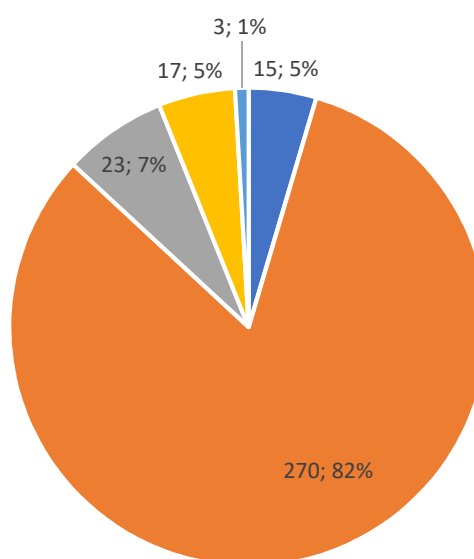
Podle zemí zavádějících pravidlo o minimální mzdě má také docházet k pravidelným kontrolám dodržování zákona. Díky neakceptovatelnému navýšení nákladů jsou dopravci nuceni „MiLoG“, „Loi Macron“ a ostatní ignorovat. Kvůli tomu jsou firmy platící doplatky minimální mzdy postaveny do značné nevýhody a nejsou schopny dlouhodoběji nabízet produkt srovnatelný s dopravci vědomě porušujícími zákon.

Zdá se ovšem, že ignorace se poměrně vyplácí. Podle ankety sdružení ČESMAD Bohemia ze srpna roku 2016 se ani neregistrovalo do „MiLoG“ přes 74 % firem jezdících právě do Německa. Požadované podmínky z nich plní ovšem jen pouhých 5 %. Situace ve Francii není o mnoho lepší. Potřebné deklarace a zástupce nemělo 82 % firem jezdících do Francie. Vše v pořádku včetně vyplácení mzdy splňovalo necelé jedno procento. Na druhou stranu se s kontrolou setkaly 2 % firem, což v anketě odpovídalo 12 respondentům. Zároveň u nich většinou nedošlo k sankcím a prohřešek se dál neřešil. Ve Francii v době ankety dokonce dopravci nezaznamenali žádnou kontrolu. Je však nutno říct, že se dle odpovědí začínají zemi vyhýbat. Celkově se zavedením žádný dopravce nesouhlasí a snaží se diskriminaci západních zemí bránit. [46]



- Ne, do německa jezdí, ale neregistrovali se
- Ano, ale požadované podmínky (min.mzda) neplní
- Ano, požadované podmínky plní (minimální mzda)

Obrázek 21. Anketa zjišťující provedení registrace a splnění podmínky minimální mzdy pro "MiLoG". [46]



- Ne, do Francie jezdí, řidiči mají deklarace, firma nemá zástupce ve Francii
- Ano, do Francie jezdí, řidiči nemají deklarace, firma nemá zástupce ve Francii
- Ano, řidiči mají deklarace, ale firma nemá zástupce ve Francii
- Ano, řidiči mají deklarace, firma má zástupce ve Francii, ale neplní podmínky min. mzdy
- Ano, řidiči mají deklarace, firma má zástupce ve Francii a plní podmínky min. mzdy

Obrázek 22. Anketa zjišťující zda-li byli řidiči vybaveni deklarací o vyslání pro „Loi Macron“ a firma má zajištěného zástupce ve Francii. [46]

Z odpovědí členů sdružení je patrné, že by stejná pravidla zavedli recipročně pro ostatní zahraniční řidiče. Zahraniční firmy by musely zajistit zástupce v České republice, řidiče řádně

vybavit deklaracemi v českém jazyce a musela by být např. doplácena dieta, která je oproti Německé více než dvojnásobná. [46]

7.5 Švarc systém

Tento systém, který jako první používal podnikatel Miroslav Švarc, byl populární v 90. letech minulého století. Osoby provádějící pracovní činnost pro podnikatele nebo společnost nebyly vázány zaměstnaneckou smlouvou, ale jednalo se většinou o živnostníky. Díky zastírání pracovněprávního poměru tak bylo možné ušetřit za daňové odvody. V roce 1994 vstoupil v platnost zákon, který takové chování měl zakázat. Dle zákoníku práce je systém nelegální, ovšem zaměstnavatelé se k němu uchylují a je poměrně obtížné odhalit a prokázat podnikateli nebo OSVČ podvod. Současně se zákonem o minimální mzdě může nastat, že se na hraně zákona bude pohybovat více společností vzhledem k tomu, že OSVČ se například v Německu zákon „MiLoG“ netýká. [47]

8 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zmapovat strukturu trhu mezinárodní nákladní dopravy a pokusit se odhadnout důsledky zavedení evropské minimální mzdy.

Celá mezinárodní nákladní doprava má pro Českou republiku stěžejní význam, neboť hodnota vývozu zboží a služeb dosahuje více než 80 % HDP (viz kap. 3.1). Je proto jasné, že jakýkoli výpadek nebo komplikace na dopravním trhu má vliv na celou zem. V západních zemích EU se ovšem začíná formovat nevole vůči levné pracovní síle z východní Evropy, která často pracuje na hraně zákona. Je však otázkou, do jaké míry je tento problém akutní, zvláště když jeho řešení poměrně jasně rozporuje s hlavními myšlenkami EU o volném trhu. Nicméně státy jako Německo, Francie, Rakousko, Holandsko, Itálie zavedly zákony pro ochranu svého trhu, které nepostihují pouze nelegální dopravce, ale naprosto všechny provozující přepravu v daných zemích.

Během tří let došlo k zavedení zákonů, které se vztahují na export nebo import. Dopravci jsou nuceni na území těchto zemí doplácet hrubou mzdu do výše stanovené tamními zákony. Dále vzniká evidencí a zavedením zákonů vysoká administrativní zátěž, která se projevuje do položky fixních nákladů.

Při určování celkových nákladů dopravního podniku neexistuje přesný a jednotný výklad postupu. Spousta firem používají vlastní způsob vyčíslení, avšak lze zaznamenat jistou metodiku, ve které se prvotně rozdělí náklady podle jejich závislosti na počtu kilometrů nebo hodin provozu. Ve vytvořené tabulce se poté položky přepočítají podle potřeby a vyčíslí na jeden kilometr jízdy či hodinu provozu.

Jak se chová zákon v praxi jsem se pokusil nastínit ve dvou praktických příkladech. Cílem bylo poukázat na to, že při stejné trase se liší náklady pouze místem, kde je provedena nakládka nebo vykládka. V příkladu tak na trase Ostrava – Barcelona nevznikne žádné mzdové navýšení, naopak na téměř totožném úseku kratším o necelých 200 km Perpignan – Saarbrücken – Ostrava stoupnou měsíční náklady o více než 13 tisíc Kč. Obdobně je tomu na druhé trase Ostrava – Udine, kde na zpáteční trase narostou měsíční náklady k deseti tisícům Kč.

Po zavedení zákonů může nastat situace, kdy některé firmy nebudou schopné dorovnat náklady a vzhledem k téměř žádným kontrolám, vědomě porušovat zákon. Tím zároveň znesnadňují pozici poctivým firmám. Vzhledem k finančnímu zvýhodnění některých tras se zvyšuje také tlak řidičů na obsazování nejrentabilnějších možných cest.

Díky platnosti „MiLoG“ a dalších zákonů na ochranu tuzemských trhů nastává otázka, jak by se k této záležitosti postavila Česká republika a státy Střední Evropy. Může nastat situace, kdy naše zem zavede podobné zákony pro řidiče z Litvy, Rumunska nebo Estonska. Takto se ještě více „pošlape“ myšlenka volného trhu v EU.

Z výsledků je zřejmé, že řešení ochrany vlastního trhu tímto způsobem, kdy dochází k znevýhodnění všech dopravců, a ne pouze těch, kteří nerespektují zákony, je nepřijatelné a může mít velký vliv na většinu českého dopravního trhu. Evropské úřady již řeší výňatek řidičů nákladních automobilů ze směrnice o mobilních zaměstnancích, čímž by všechny strasti ohledně minimální mzdy odpadly. Poslední pokus o výňatek v červnu letošního roku neprošel, a tak se bude o problému debatovat dál.

Vzhledem k problému orientovanému na české dopravce jsem čerpal statistické informace z ročenky ministerstva dopravy a českého statistického úřadu. Ukázalo se ovšem, že statistiky, zobrazují pouze základní údaje, jsou ke kompletní analýze trhu nedostačující. K pochopení problematiky evropské minimální mzdy nejlépe posloužily studie a data sdružení ČESMAD Bohemia.

Myslím si, že téma bakalářské práce je velice aktuální a obohatilo mě o nové vědomosti z praxe dopravního podniku. Díky konzultacím ve společnosti M+L Logistik s.r.o. a sdružení autodopravců ČESMAD Bohemia jsem získal detailnější náhled na danou problematiku zavedení plošné evropské minimální mzdy.

9 Použité zdroje

9.1 Internetové zdroje

- [1] GDP per capita in PPS. *Eurostat* [online]. EuroGeographics Association for the administrative boundaries, 2018, 1.6.2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/mapToolClosed.do?tab=map&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tec00114&toolbox=types#>
- [2] Evropský srovnávací program: PPP parita kupní síly. *Český statistický úřad* [online]. 27.1.2015 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/evropsky_srovnavaci_program
- [3] HDP Výrobní metoda. *Český statistický úřad* [online]. 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: http://apl.czso.cz/pll/rocenka/rocnkavyber.makroek_prod
- [4] Zahraniční obchod České republiky (vývoz, dovoz). *Český statistický úřad* [online]. 17.5.2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/cr_od_roku_1989_zo
- [5] ANALYTICKÝ TÝM NEXT FINANCE. *Makroekonomický význam automobilové dopravy a její mezinárodní konkurenceschopnost* [online]. Praha, 2016, 18 s. [cit. 2018-08-20].
- [6] Výkony nákladní dopravy podle druhu dopravy: Převážní výkony mezinárodní. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&pvo=DOP06-F&skupId=127&katalog=31028&pvo=DOP06-F&c=v3~8__RP2016

- [7] TŮMA, Ondřej. Očima expertů: Kratší pracovní doba a delší dovolená! Kdo z vás to má? *Peníze.cz* [online]. 11.5.2018 [cit. 2018-08-19]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/pracovni-pomer/335967-ocima-expertu-kratsi-pracovni-doba-a-delsi-dovolena!-kdo-z-vas-to-ma>
- [8] Výkony nákladní dopravy podle druhu dopravy: Přepravní výkony vnitrostátní. Český statistický úřad [online]. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=127&katalog=31028&pvo=DOP06-E&pvo=DOP06-E&c=v3~8__RP2016#w=
- [9] Česká ekonomika 2016. In: *Ministerstvo průmyslu a obchodu* [online]. Odbor ekonomických analýz, 2017 [cit. 2018-08-19]. Dostupné z: https://www.mpo.cz/assets/cz/zahranicni-obchod/statistiky-zahranicniho-obchodu/2017/4/Prezentace_03_2017_CZ_OR.pdf
- [10] Ročenka dopravy 2017: Základní ekonomické ukazatele právnických a fyzických osob v silniční nákladní dopravě a stěhovacích službách. *Dopravní statistika: Ročenky dopravy* [online]. 2018 [cit. 2018-08-19]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/cz17_231300.html
- [11] Ročenka dopravy 2017: Souhrnný přehled o silničních vozidlech registrovaných v ČR. *Dopravní statistika: Ročenky dopravy* [online]. 2018 [cit. 2018-08-19]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/cz17_420100.html
- [12] Ročenka dopravy 2017: Nákladní vozidla registrovaná v ČR. *Dopravní statistika: Ročenky dopravy* [online]. 2018 [cit. 2018-08-19]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2017/rocenka/htm_cz/cz17_420600.html
- [13] SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÝCH DOPRAVCŮ ČESMAD BOHEMIA. *Segmentace členů Sdružení ČESMAD Bohemia*. Nad Sokolovnou 117/1 147 00 Praha 4, 2018.

- [14] FIALOVÁ, Kamila. *Minimální mzda: vývoj a ekonomické souvislosti v České republice*. Opletalova 26, 110 00 Praha 1, 2007. Studie. Institut ekonomických studií Fakulta sociálních věd Univerzita Karlova v Praze.
- [15] JUREČKA, Václav. *Mikroekonomie*. Praha: Grada, 2010. Expert (Grada). ISBN 80-247-3259-9.
- [16] Obecná míra nezaměstnanosti v regionech soudržnosti a krajích - roční průměr. *Český statistický úřad* [online]. 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=30853&pvo=ZAM06&str=v95&c=v147~8__RP2017
- [17] Přehled o vývoji částek minimální mzdy. *Ministerstvo práce a sociálních věcí* [online]. Odbor 62, 2018, [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/cs/871>
- [18] Průměrná hrubá měsíční mzda a průměrný počet zaměstnanců. *Český statistický úřad* [online]. 2018, 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/60622074/pmzcr060418_1.xlsx/276d3412-d5b4-4a2d-b1e1-974ddd1e6159?version=1.0
- [19] MYNÁŘOVÁ, Tereza. Kam až může růst minimální mzda? Hledá se bod zlomu. *Peníze.cz* [online]. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/mzda-a-plat/318843-kam-az-muze-rust-minimalni-mzda-hleda-se-bod-zlomu>
- [20] Minimum wage statistics. *Eurostat* [online]. 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Minimum_wage_statistics

- [21] Výsledky šetření. *Informační systém o průměrném výdělku* [online]. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.ispv.cz/cz/Vysledky-setreni/Archiv.aspx>
- [22] GOLA, Petr. Severské státy – mzdy a zdanění. *FinExpert.cz* [online]. 8.8.2013 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://finexpert.e15.cz/severske-staty--mzdy-a-zdaneni>
- [23] ŠTĚPÁN, Petr. Mzdová mapa: Polovina zaměstnanců má výplatu pod 26 tisíc. Více než Češi berou v tuzemsku Slováci či Rumuni. *Hospodářské Noviny* [online]. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-66093150-mzdy-rostly-o-sedm-procent-na-prumernych-30-tisic-ale-nedosahne-65-procent-zamestnancu-v-nejlepe-hodnocenem-zamestnani-se-mzda-blizi-200-tisicum>
- [24] *Comparative study of employment and pay conditions of international lorry drivers in Europe* [online]. Comité National Routier, 2016 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <http://www.suivo.com/wp-content/uploads/2016/12/Comparative-study-of-employment-and-pay-conditions-of-international-lorry-drivers-in-Europe.pdf>. Studie.
- [25] FETTER, Richard W. Cestovní náhrady vám exekutor zabavit nesmí. *Měšec.cz* [online]. 6.11.2014 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/cestovni-nahrady-vam-exekutor-zabavit-nesmi/>
- [26] Zvýšení prosazování právních předpisů EU o vysílání pracovníků. In: *Přehledy právních předpisů EU*. Úřad pro publikace, 2014. Dostupné také z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=LEGISSUM:c10508>
- [27] MiLoG – návody, formuláře a překlady legislativy do ČJ. *Ministerstvo zahraničních věcí České republiky: Velvyslanectví České republiky v Berlíně* [online]. Velvyslanectví České republiky v Berlíně, 27.1.2015 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://www.mzv.cz/berlin/cz/obchod_a_ekonomika/zamestnavani_obcanu_cr_v_srn/zavedeni_plosne_minimalni_mzdy_v_srn.html

- [28] Působnost zákona o minimální mzdě. *Ministerstvo práce a sociálních věcí* [online]. 2015 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://www.mpsv.cz/files/clanky/20180/Zavedeni_minimalni_mzdy.pdf
- [29] LOI MACRON: Nová pravidla pro profesionální řidiče cizích firem. *Ministerstvo zahraničních věcí České republiky: Velvyslanectví České republiky v Paříži* [online]. Velvyslanectví České republiky v Paříži, 29.9.2016 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://www.mzv.cz/paris/cz/konzularni_informace/podminky_pro_vstup_do_zeme/silnicni_doprava/od_1_7_2016_plati_nova_pravidla_pro.html
- [30] *Rémunération minimum TR marchandises personnes janvier 2017 EN: National collective bargaining agreement for road transport and auxiliary transport activities* [online]. Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2017 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/R%C3%A9mun%C3%A9ration%20minimum%20TR%20marchandises%20personnes%20janvier%202017%20EN.pdf>
- [31] RADOVÁ, Jana. *Minimální mzda pro řidiče v EU: MINIMÁLNÍ MZDA PRO ŘIDIČE V EU: ŘETĚZOVÁ REAKCE* [online]. In: . Brusel, 2017, 23.2.2017, s. 3 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://www.spcr.cz/images/Minim%C3%A1ln%C3%AD_mzda_pro_%C5%99idi%C4%8De_v_EU.pdf
- [32] Náklady (Costs). In: *ManagementMania.com* [online]. Wilmington (DE) 2011-2018, 19.08.2017 [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/naklady>
- [34] Faktory vývoje maloobchodních cen pohonných hmot. *Česká národní banka* [online]. 2012 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/menova_politika/zpravy_o_inflaci/2012/2012_II/boxy_a_prilohy/zoi_2012_II_box_2.html

- [35] Tolls in Europe – How far will You go with EUR 100?. In: *Eurowag* [online]. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.eurowag.com/underwood/download/images/table-enpng.png>
- [36] Co je leasing. *Peníze.cz* [online]. peníze.cz [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/15668-co-je-leasing>
- [37] HOJNÁ, Radana. *Leasing* [online]. [cit. 2018-08-26]. Dostupné z: http://multiedu.tul.cz/~radana.hojna/multiedu/FRP/FRP_2017__3.__4._cviceni__Leasing.pdf. Studijní materiál. Technická univerzita v Liberci.
- [38] VOJTA, Tomáš. *Odpisová kalkulačka na výpočet daňových odpisů hmotného majetku* [online]. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.uctovani.net/kalkulacka-odpisy-rovnomerne+zrychlene.php>
- [39] Zákoník práce č. 262/2006 Sb.: § 151. In: *Sbírka zákonů*. Dostupné také z: <https://zakony.kurzy.cz/262-2006-zakonik-prace/paragraf-151/>
- [40] Zákoník práce č. 262/2006 Sb.: § 152. In: *Sbírka zákonů*. Dostupné také z: <https://zakony.kurzy.cz/262-2006-zakonik-prace/paragraf-152/>
- [41] Zákoník práce č. 262/2006 Sb.: § 176. In: *Sbírka zákonů*. Dostupné také z: <https://business.center.cz/business/pravo/zakony/zakonik-prace/cast7h3.aspx>
- [42] ČESKÁ REPUBLIKA. *Vyhláška č. 401/2017 Sb.: o stanovení výše základních sazeb zahraničního stravného pro rok 2018*. In: *Sbírka zákonů*. odbor 53, 2017. Dostupné také z: <https://www.mfcr.cz/cs/legislativa/legislativni-dokumenty/2017/vyhlaska-c-401-2017-sb-30274>

- [43] Mzdová sféra ČR - rok 2017. *Informační systém o průměrném výdělku* [online]. 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://www.ispv.cz/getattachment/8f92e1d8-07c1-4fb5-918d-f0a19c1ec22c/CR_174_MZS-pdf.aspx?disposition=attachment
- [44] Administrativní pracovník, referent: Průměrný hrubý měsíční plat pro Česká republika. *Platy.cz* [online]. [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.platy.cz/platy/administrativa/administrativni-pracovnik-referent>
- [45] *Mapy Google* [online]. 2018 [cit. 2018-08-21]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/>
- [46] SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÝCH DOPRAVCŮ ČESMAD BOHEMIA. *Anketa MiLoG a Loi Macron srpen 2016*. Nad Sokolovnou 117/1, 147 00 Praha 4, 2016.
- [47] Švarcsystém: tři desetiletí na hraně zákona. *Euro* [online]. 5.3.2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/byznys/co-je-svarcsystem-a-jak-ho-obejit-1396555>

9.2 Literatura

- [33] EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-802-4517-599.

10 Seznam tabulek

Tabulka 1. Počet aktivních podniků v silniční dopravě a stěhovacích službách.....	11
Tabulka 2. Počet zaměstnaných fyzických osob v silniční dopravě a stěhovacích službách.	11
Tabulka 3. Vývoj hodinové minimální mzdy v ČR.....	17
Tabulka 4. Podíly stat. ukazatelů	18
Tabulka 5. Metodika kalkulace odpisů v dopravě pro druhou odpisovou skupinu.....	28
Tabulka 6. Základní sazby zahraničního stravného pro rok 2018.....	29
Tabulka 7. Položky kalkulační jednice.....	30
Tabulka 8. Kalkulace navýšení hrubé mzdy řidiče na trase Ostrava – Barcelona – Perpignan – Saarbrücken – Ostrava	33
Tabulka 9. Kalkulace navýšení hrubé mzdy řidiče na trase Ostrava – Udine – Villach – Ostrava.....	34

11 Seznam obrázků

Obrázek 1. Velikost HDP v Evropě.	8
Obrázek 2. Mezinárodní přepravní výkony nákladní dopravy.....	9
Obrázek 4. Export zboží z ČR dle komodit.....	10
Obrázek 3. Export zboží z ČR do zahraničí	10
Obrázek 5. Stáří nákladního vozového parku v ČR.....	12
Obrázek 6. Počet nákladních vozidel registrovaných v ČR.	12
Obrázek 7. Rozsah vozového parku členů ČESMAD Bohemia.....	13
Obrázek 8. Důsledky zaručené minimální mzdy.....	14
Obrázek 9. Závislost mzdy a nezaměstnanosti v ČR.	15
Obrázek 10. Výše minimální mzdy v Evropě.....	16
Obrázek 11. Pohyb mzdy řidičů tahačů.....	18
Obrázek 12. Měsíční výše diet v Evropských zemích.....	19
Obrázek 13. Podíl diet a hrubé mzdy na celkové odměně v Evropských zemích	19
Obrázek 14. Graf zobrazující nákladové křivky	24
Obrázek 15. Faktory vývoje cen nafty.	25
Obrázek 16. Možná ujetá vzdálenost po zaplacení mýtného 100 € v Evropě.....	26
Obrázek 17. Mapa zobrazující trasu řidiče Ostrava – Barcelona.....	33
Obrázek 18. Mapa zobrazující trasu řidiče Ostrava – Udine.....	34

Obrázek 19. Roční navýšení nákladů při kalkulaci s náklady příkladu č.1.	35
Obrázek 20. Roční navýšení nákladů při kalkulaci s náklady z příkladu č.2.	36
Obrázek 21. Anketa zjišťující provedení registrace a splnění podmínky minimální mzdy pro "MiLoG".	37
Obrázek 22. Anketa zjišťující zda-li byli řidiči vybaveni deklarací o vyslání pro „Loi Macron“ a firma má zajištěného zástupce ve Francii.	37

12 Seznam vzorců

(1) Výpočet pravidelné leasingové splátky uskutečněné na konci období	27
(2) Kalkulace odpisů	28
(3) Výpočet položky kalkulační jednice	30
(4) Výpočet položky kalkulační jednice	30
(5) Výpočet celkových nákladů jednoho vozidla	31
(6) Výpočet celkového navýšení nákladů	34