



METODIKA

# **KALKULACE NÁKLADŮ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ A OSOBNÍ DOPRAVY**

Zpracoval:

**Ústav logistiky a managementu dopravy  
Fakulta dopravní ČVUT v Praze**

*za odborného přispění*

*Společenství autodopravců Čech a Moravy (SAČM)*

2014

Za ČVUT Fakultu dopravní metodiku zpracoval:



**Ing. Jan Tichý, Ph.D.**  
Ústav logistiky a managementu dopravy  
Fakulta dopravní ČVUT v Praze  
Horská 3, Praha 2, 128 03  
<http://www.jantichy.net>

## PODĚKOVÁNÍ

Velmi děkuji Společenství dopravců Čech a Moravy (SAČM) za veškerou pomoc a odborné rady, které mi v souvislosti s prací na Metodice kalkulace nákladů silniční nákladní a osobní dopravy určené zejména pro studenty a širokou odbornou veřejnost, poskytlo.



**Společenství autodopraců Čech a Moravy**  
Pracovní skupina ve složení:  
Dr. L. Ondroušek, K. Toman, B. Suldovský, K. Hering a Ing. J. Ryba  
Opravářská 944/2, Praha 10 - Hostivař, 102 00  
<http://www.sacm.cz>

## Kapitola 1

### Vysvětlivky k položkám kalkulačního vzorce

Předkládaná metodika je zaměřena výhradně na výpočet nákladového tarifu na dopravní výkony, tj. nositeli nákladů resp. kalkulačními jednicemi jsou 1 kilometr jízdy a 1 hodina provozu. Tyto kalkulační jednice následně umožnily výpočet nákladových tarifů odvozených jednotek, tj. 1 ložený kilometr a 1 den. Přepočtení nákladů na jednotky přepravních výkonů není součástí této metodiky, tudíž nebyla zkoumána oblast vytížení vozidel, pro která jsou nákladové tarify počítány.

Pro výpočet (kalkulaci) nákladů a nákladových tarifů na realizaci dopravních výkonů je potřebná znalost technických a ekonomických ukazatelů, jejichž hodnoty se udávají pro kalkulované období, typicky pro 1 rok příp. na kratší období (v případě začátku či konce podnikání apod.)

**Přímé náklady a technické ukazatele** se pro každé vozidlo vyčíslují zvlášť (pro každé vozidlo je určen 1 sloupec). V případě potřeby je možné též 1 vozidlo rozdělit na vozidla 2, např. nákladní vozidlo rozdělit na tahač = vozidlo č.1 a návěs = vozidlo č.2.

**Režijní náklady** jsou vyjádřeny souhrnně a rozpočítávají se dle zvolených postupů, v tomto případě podle dopravních výkonů (ujeté km) jednotlivých vozidel vážených pořizovací cenou vozidla.

**Excelový soubor**, který je součástí této metodiky, je sestaven pro maximální počet 5 vozidel a 5 řidičů s tím, že tyto počty se nemusí rovnat. Jedním vozidlem se v intencích zadání rozumí 1 autobus nebo 1 nákladní automobil (pozn. primárně uvažován autobus s kapacitou 49 sedadel a nákladní automobil v konceptu tahač s plachtovým návěsem). Za určitých okolností by šlo sloupce využívat ne pro jednotlivá vozidla, ale pro celé kategorie vozidel. Vzhledem k různorodosti dalších položek však byla zvolena varianta „co sloupec, to vozidlo“.

Při zadání první hodnoty je na každém listě excelu zvlášť poptáváno heslo, které je autory nastaveno stejné jak pro všechny listy, tak pro celý sešit:

**Heslo pro Excel je: 9442**

V příloženém excelovém souboru **vyplňujte jen žlutá políčka**, jinak může dojít ke znehodnocení výpočtových vzorců a tím pádem ke zkreslení výpočtů a výsledků!

#### **Upozornění:**

**Před dalším komentářem jen upřesněme, že pokud je dopravce plátcem DPH, dosazuje hodnoty nákladů bez DPH, v opačném případě počítá náklady vč. DPH.**

#### *Poznámka:*

*Podle odhadů má 80% dopravců 1-5 vozidel, proto je excelový soubor koncipován na tento počet vozidel. Pro větší vozový park by se hodil software, který by umožnil více funkcí tak, aby bylo možné lépe pracovat s mnoha variantami provozu v daných firmách podle jejich požadavků.*

## TECHNICKÉ A EKONOMICKÉ ÚDAJE

### A. List „Registry“ (heslo: 9442)

Před zadáváním vstupních údajů pro výpočet tarifů je dobré si jasně definovat strukturu vozidlového parku a skupinu řidičů. K tomuto přehledu je dobré si vyplnit list „Registry“. Pokud však dopravce tyto údaje vyplňovat nechce, není to nutné. Je potřeba vyplnit jen řádek:

#### pořizovací cena [Kč]

Pořizovací cenou se rozumí cena pořízení celého dopravního prostředku a jeho doprava (dopravné) na místo určení. Pokud má být návěs uvažován jako samostatné vozidlo, je potřeba vyplňovat hodnoty tahače a návěsu odděleně, tj. do 2 samostatných sloupců.

#### *Poznámka:*

*Tato hodnota je v metodice používána na rozpočítání režijních nákladů mezi jednotlivá vozidla, proto je nutné tuto hodnotu zadat vždy. Dále je pořizovací cena vozidel využívána ke stanovení nákladů kapitoly 5. Opravy a udržování dopravních prostředků v případě, že jsou tyto stanoveny odborným odhadem.*

Dále byly uvažovány údaje, které zvolená metodika nezohledňuje, ale jejich doplnění by mohlo případně posloužit k objektivizaci rozpočítání režijních nákladů či zisku. Jde o hodnoty:

#### užitečná hmotnost vozidla [t]

Tato hodnota se nikde ve výpočtu nezohledňuje, proto není nutné ji vyplňovat.

#### kapacita vozidla [míst]

Tato hodnota se nikde ve výpočtu nezohledňuje, proto není nutné ji vyplňovat.

Otázkou je efektivita využití užitečné hmotnosti vozidel a ložného prostoru. Zkoumání této oblasti ani výpočet nákladů na přepravní výkony (např. tkm, oskm) v kontextu s kapacitou vozidel nebyly řešeny.

### B. List „Vstupní údaje“ (heslo: 9442)

#### kalkulované období

Tímto obdobím se rozumí doba, která zachycuje všechny obvyklé výkyvy dopravních výkonů, nákladových vstupů a na které se obvykle vztahují fixní náklady (např. odpisy, silniční daň apod.), tj. kalkulovaným obdobím se rozumí **zpravidla 1 rok**.

#### *Poznámka:*

*V případě potřeby lze za kalkulované období uvažovat jakékoliv jiné období (např. měsíc, čtvrtletí, pololetí, zakázku), nicméně v tomto případě nastává otázka, v jaké výši zadat fixní náklady. Tuto problematiku metodika dále nespecifikuje.*

#### ř.1 - doba provozu vozidla [hod]

Doba, po kterou je vozidlo využíváno, tj. doba jízdy a doba stání (prostoje z důvodů nakládky apod.). Do této doby není počítán plánovaný či neplánovaný odstav (např. povinné kontroly, poruchy, havárie) a jiné důvody stání.

### ř.2 - doba jízdy [hod]

Doba, po kterou se vozidlo pohybuje.

### ř.3 - hodin stání [hod]

Doba stání v hodinách. Hodnota v řádku se vypočítá jako: ř.1 – ř.2

### ř.4 - dopravní výkon - celkový [km]

Dopravní výkon v ujetých kilometrech, tj. vzdálenost ujetá vozidlem vč. nácestných, přibližovacích, přistavovacích či jinak nazvaných tras.

#### *Poznámka:*

*Maximální možný dopravní výkon 1 vozidla se u malých dopravců obvykle pohybuje na úrovni cca 7 - 8 000 km / měsíc (autobus) a 10 - 11 000 km / měsíc (nákladní automobil). V mezinárodní dopravě se jedná obvykle o výkony kolem 9 - 10 000 (autobus) a 10 - 12 000 km / měsíc (nákladní automobil). Ve vnitrostátní dopravě se výkony pohybují na úrovni cca 5 - 6000 km / měsíc (nákladní automobil), zatímco výkon autobusu ve vnitrostátní dopravě je výrazně závislý na rozsahu využívání v závazku veřejné služby.*

### ř.5 - dopravní výkon – ložený resp. obsazený (též lze chápat jako placený) [km příp. ložkm]

Dopravní výkon v ujetých kilometrech, který byl skutečně poptáván.

#### Započítávat mzdy do tarifu vozidla

Jde o řádek, v němž lze definovat, zda budou do nákladů a tarifů vozidla zahrnuty náklady z kapitoly 3. Osobní náklady - řidiči. Pokud je vozidlo typu návěs či přívěs (a podobné) evidováno jako samostatné vozidlo, není žádoucí započítávat do nákladových tarifů tohoto vozidla mzdy řidiče, neboť tyto mají vztah přímo k tahači, nikoliv k návěsu či přívěsu. Manipulační práce řidiče s návěsem a přívěsem zanedbejme.

## **Přímé náklady**

Přímými náklady se rozumí všechny náklady, které jsou nezbytné k realizaci dopravního výkonu a dají se přiřadit ke konkrétnímu vozidlu, řidiči nebo jízdě vozidla.

### ***Položka 1: Pohonné hmoty*** (též Paliva)

#### ř.6 - průměrná spotřeba [l / 100 km]

Zadejte odhadovanou či zjištěnou průměrnou spotřebu vozidla.

Pokud by dopravce požadoval přesnější výpočet, doporučuje se postupovat takto:

- a) spotřeba tahače bez návěsu x ujeté km tahače
- b) spotřeba tahače s prázdným návěsem x ujeté km tahače s návěsem
- c) spotřeba tahače s loženým návěsem x ujeté km tahače s loženým návěsem

Součet položek **a** až **c** podělte celkovým počtem ujetých kilometrů. V případě výrazných rozdílů v profilu tras je možné výpočty dále zpřesnit na jednotlivé trasy. Pro účely malých dopravců však dostatečně poslouží jedna průměrná hodnota.

#### ř.7 – průměrná cena [Kč / l]

Uvažovaná aktuální jednotková cena pohonných hmot. Do zadané hodnoty uvažujte i riziko časové a místní diference ceny pohonných hmot.

Optimalizace čerpání pohonných hmot není součástí této metodiky, nicméně pokud dopravce vyžaduje přesnější výpočet nákladů na pohonné hmoty, dá se využít obdobný postu jako při stanovení průměrné spotřeby:

- a) počet litrů pohonných hmot x jednotková cena na stanici 1
  - b) počet litrů pohonných hmot x jednotková cena na stanici 2
- atd.

Součet položek **a** až **n** podělte celkovým počtem načerpaných pohonných hmot. Pro účely malých dopravců však dostatečně poslouží jedna průměrná hodnota.

#### ř. 8 - pohonné hmoty [Kč]

Tento výpočtový řádek vyjadřuje náklady vozidla na pohonné hmoty v závislosti na spotřebě pohonných hmot. Hodnota v řádku se vypočítá jako: ř.4 x ř.6 x ř.7 / 100

#### *Poznámka:*

*V TR4 jsou součástí této položky i oleje apod. Tato metodika má však provozní kapaliny zařazeny do kapitoly 2.2 Ostatní přímý materiál. TR4 zohledňuje i spotřebu paliv u speciálních zařízení, která jsou součástí vozidel. Toto však není v metodice řešeno. Pro tato zařízení by byla spotřeba pohonných hmot kalkulována zvlášť.*

### **Položka 2: Přímý materiál**

#### **Položka 2.1: Pneumatiky (též Pryžové obruče)**

#### ř.9 - životnost (proběh) pneumatik [km]

Délka jízdy (též životnost pneumatik) v kilometrech mezi 2 výměnami pneumatik.

#### *Poznámka:*

*U tahače se dá očekávat proběh cca 320 000 km, u návěsu cca 150 000 km, u autobusů cca 90 000 km.*

#### ř.10 - počet pneumatik na vozidle [ks]

Počet pneumatik, které jsou na vozidle trvale osazeny.

Pokud jsou rezervní pneumatiky využívány průběžně také, lze zadat počet pneumatik o 1 vyšší a současně zvýšit proběh (ř.9) příp. lze rezervu zařadit do položky 7 Provozní režie.

#### ř.11 - průměrná cena 1 pneumatiky [Kč / ks]

Pořizovací cena za 1 kus pneumatiky.

Pokud dopravce používá protektorované pneumatiky (protektory), pak se doporučuje průměrnou pořizovací cenu 1 pneumatiky snížit v obdobném duchu jako v předchozích případech:

- a) počet nových pneumatik x pořizovací cena
- b) počet protektorovaných pneumatik x pořizovací cena

Součet položek **a** a **b** podělte celkovým počtem pneumatik. Proběh (životnost) nových a protektorovaných pneumatik uvažujeme shodnou. Případně postupujte jednodušším způsobem, kdy celkové náklady na pneumatiky podělíte celkovým počtem pneumatik.

#### ř.12 - ostatní náklady [Kč]

Související náklady v uvažovaném období, např. duše, rezervní pneu (pokud se uvažují pouze na dojetí, jinak jsou zohledněny v řádcích 9 - 11), náklady na výměnu pneu apod.

#### ř.13 - pneumatiky [Kč]

Tento výpočtový řádek vyjadřuje náklady vozidla na pneumatiky v závislosti na jejich opotřebením (době životnosti resp. proběhu). Hodnota řádku se vypočítá jako:  $(\text{ř. } 10 \times \text{ř.}11 \times \text{ř.}4 / \text{ř.}9) + \text{ř.}12$

### **Položka 2.2: Ostatní přímý materiál**

Výpočet nákladů na ostatní přímý materiál se uvažuje ve 2 variantách:

#### **a) odborným odhadem:**

Náklady na ostatní přímý materiál jsou stanoveny odborným odhadem a v kontextu s předpisem TR4.

#### ř.14 - odborný odhad: sazba z nákladů na pohonné hmoty [%]

Doporučuje se maximální sazba 6%.

Pokud nechcete počítat náklady odborným odhadem, zadejte sazbu 0%.

Pokud počítáte náklady odborným odhadem, ponechte údaje v ř.16 beze změny.

*Pozn.: Na rozdíl od této metodiky jsou však v TR4 do pohonných hmot počítány i náklady na oleje.*

#### ř.15 - ostatní přímý materiál [Kč]

Tento výpočtový řádek vyjadřuje náklady vozidla na ostatní přímý materiál. Hodnota řádku se vypočítá jako:  $(\text{ř.}8 \times \text{ř.}14 / 100)$ .

#### **b) vlastním detailním výpočtem**

#### ř.16 - interval výměny oleje [km]

Délka jízdy vozidla v kilometrech mezi 2 výměnami olejů.

*Poznámka:*

*U autobusů se doporučuje výměna oleje po 40 000 km, u nákladních automobilů po 80 000 km. Vše za předpokladu, že jsou používány kvalitní a plně syntetické oleje.*

#### ř.17 - množství oleje v 1 výměně [l]

Objem vyměněného oleje v litrech.

#### ř.18 - průměrná cena oleje [Kč / l]

Pořizovací cena 1 litru oleje.

#### ř.19 - a) oleje [Kč]

Tento mezivýpočtový řádek vyjadřuje náklady vozidla na oleje.

Hodnota řádku se vypočítá jako:  $\text{ř.}17 \times \text{ř.}18 \times \text{ř.}4 / \text{ř.}16$

#### ř.20 - b) jiné provozní kapaliny a maziva [Kč]

Těmito náklady se rozumí např. kapaliny do ostřikovačů, převodovky, brzdová kapalina, AdBlue (odhadem 3 až 7 % spotřebovaného paliva) atd. Hodnoty zadávejte na celé uvažované období.

#### ř.21 - c) jiný přímý materiál [Kč]

Těmito náklady se rozumí např. filtry (olejový, pylový, naftový, vzduchový) a jiný přímý materiál nezařazený výše. Všechny hodnoty zadávejte též na celé uvažované období.

*Poznámka:*

*Doporučuje se vyměňovat filtry 2x častěji než olej.*

#### ř.22 - ostatní přímý materiál [Kč]

Tento výpočtový řádek vyjadřuje náklady vozidla na ostatní přímý materiál. Hodnota řádku se vypočítá jako:  $\Sigma$  ř.19 až 21

### **Položka 3: Osobní náklady - řidiči (též Přímé mzdy)**

Pro jednoduchost přiložené tabulky je uvažován maximální počet 5 řidičů, avšak počet řidičů nemusí být totožný jako počet vozidel. Je to z důvodů, že vozidlo se dá na rozdíl od řidičů využívat prakticky neomezeně. Řidiči musí dodržovat zákonné přestávky (zákoník práce, dohoda AETR, vyhlášky související s provozem aj.), v důsledku čehož se můžou či musí řidiči při jízdě střídat nebo nastávají jiné situace, např. dochází k zaškolování řidičů apod.

Složitost výpočtu hodinového mzdového tarifu řidičů je umocněna situacemi, kdy řidič nemůže být k výkonu svého povolání využit, tj. v době nemoci, dovolené apod.

Celková pracovní doba řidiče se skládá z doby řízení, bezpečnostních přestávek, doby odpočinku, pracovní pohotovosti či doby na jinou práci. Toto vše musí být v tarifu řidiče zohledněno.

Upozornění:

Hodnoty v této kapitole zadávejte též na celé plánované období, tj. obvykle 1 rok.

#### ř.23 - a) hrubá mzda řidiče (vč. odměn, příplatků apod.) [Kč]

Průměrná hrubá roční mzda řidiče vč. všech odměn, prémie a příplatků. Vychází se z předpokladu, že vypočtená mzda zohledňuje mzdové předpisy a legislativní předpisy, čímž jsou zohledněny víkendy, státní svátky, nemoci, dovolená, pracovní volno, neplacené volno atd.

#### ř.24 – b) povinné odvody [Kč]

Součet sociálního a zdravotního pojištění a nemocenské vypočtených na základě aktuálně platných legislativních předpisů.

#### sociální a zdravotní pojištění [Kč]

Vzhledem k variabilitě legislativního prostředí výpočtu sociálního pojištění (rozdíly ve výpočtech při různých formách pracovně-právního vztahu, měnící se sazby pojistného apod.) je potřeba dosadit pro účel kalkulace náklady na sociální pojištění v celém plánovaném období, nikoliv umožnit přímý výpočet těchto nákladů jako součást metodiky kalkulace nákladů.

#### nemocenská [Kč]

Vzhledem k variabilitě legislativního prostředí výpočtu nemocenské (rozdíly ve výpočtech při různých formách pracovně-právního vztahu apod.) je potřeba dosadit pro účel kalkulace náklady na nemocenskou v celém plánovaném období, nikoliv umožnit přímý výpočet těchto nákladů jako součást metodiky kalkulace nákladů.



#### ř.25 - c) diety [Kč]

Náklady na diety se stanoví podle aktuálních předpisů o cestovních náhradách.

#### ř.26 - d) školení, prohlídky [Kč]

Do těchto nákladů patří např. zdravotní prohlídky, prohlídky odborné způsobilosti, školení o bezpečnosti práce, referentské zkoušky, ap.

#### ř.27 - e) ostatní osobní náklady

Do těchto nákladů patří např. cestovní náhrady a nocležné (jede-li řidič k vozidlu), zaměstnanecké benefity (např. stravenky, různé příspěvky ap.)

#### ř.28 - osobní náklady - celkem

Hodnota řádku se vypočítá jako:  $\Sigma$  ř.23 až 27

### **Položka 4: Odpisy, pronájem a leasing**

#### **Položka 4.1: Odpisy, pronájem a leasing vozidel**

Vozidlem, jak bylo definováno výše, se pro účely této metodiky rozumí tahač s 13,5m návěsem a plachtou resp. autobus pro 49 osob.

#### ř.29 - a) odpisy [Kč]

U malých společností se uvažují obvykle pouze tzv. daňové odpisy, které se počítají podle zákona o dani z příjmu fyzických a právnických osob. Možné je počítat odpisy i jiným způsobem, pro daňové přiznání je potřeba však vždy počítat odpisy daňové, proto většina malých a středních dopravců počítá jen tyto.

Hodnota bude vyplněna vždy, pokud bude vozidlo koupeno přímo (hotovostně či bezhotovostně) nebo na úvěr. Pokud bude koupeno na úvěr, výše úroků se do výše pořizovací ceny nezapočítá, ale bude vyčíslena v kapitole Úroky z úvěrů na vozidla a zařízení souvisejících s vozidly.

#### ř.30 - b) pronájem a leasing [Kč]

Náklady na pronájem vozidla nebo leasingové splátky. Pozor, nezapočítávejte sem pojištění, protože to je v jiné kapitole.

#### ř.31 - odpisy, pronájem a leasing vozidel [Kč]

Hodnota řádku se vypočítá jako: ř.29 + ř.30

Doporučení:

Pokud by bylo žádoucí uvažovat jiný počet tahačů než návěsů, je možné návěsy uvažovat jako samostatná vozidla (a pro ně počítat náklady zvlášť) nebo náklady na „navíc“ návěs započítávat do režijních nákladů, např. v ř.49.

#### **Položka 4.2: Odpisy a pronájem zařízení souvisejících s vozidly**

Zařízením souvisejícím s vozidlem se rozumí např. kuchyně, TV, GPS, navigace, mýtná jednotka, vůz na lyže apod.

Do této kategorie lze zařadit též přívěsy, návěsy a obdobné dopravní prostředky. Stejně tak lze tyto uvažovat jako samostatná vozidla. Tato varianta však vybočuje (v důsledku rozdílného oběhu tažných a přípojných vozidel) ze zadání, tudíž toto nebylo dále rozpracováno.

#### ř.32 - odpisy zařízení [Kč]

Hodnotu řádku lze vypočítat z pořizovací ceny věcí uvedených v kapitole 4.2 podle zákona o dani z příjmu fyzických a právnických osob (tzv. daňové odpisy).

#### ř.33 - b) pronájem a leasing [Kč]

Náklady na pronájem vozidla nebo leasingové splátky. Pozor, nezapočítávejte sem pojištění, protože to je v jiné kapitole.

#### ř.34 - odpisy a pronájem zařízení [Kč]

Hodnoty v řádku se vypočítají jako: ř.32 + ř.33

### **Položka 4.3: Úroky z úvěrů na vozidla a zařízení souvisejících s vozidly**

#### ř.35 - úroky z úvěrů [Kč]

Tato položka zahrnuje pouze úroky z úvěrů na vozidla příp. na zařízení související s vozidly. Provozní a jiné úvěry jsou započteny v jiných kapitolách, zejména ve Správních režíích.

### **Položka 5: Opravy a udržování dopravních prostředků**

Údržba a drobné opravy je svým způsobem preventivní činnost, jejímž úkolem je zajistit co nejdelší životnost vozidla bez nutnosti jeho opravy, např. výměna žárovek, klínové řemeny apod.

Opravy jsou události, jejichž cílem je znovuzajistit provozuschopnost vozidla. Často jde o výměnu poškozených částí apod.

Náklady na odstranění škod z havárií nejsou součástí kalkulace nákladů. Z hlediska účetního je součástí nákladů pouze spoluúcast. O tuto je de facto snížen zisk podniku.

Výpočet nákladů na opravy a udržování dopravních prostředků se uvažuje ve 2 variantách:

#### **a) odborným odhadem**

Náklady na opravy a údržbu se dají stanovit odborným odhadem, nejlépe % sazbou z pořizovací ceny vozidla. Tento postup koresponduje s postupy uvedenými v TR4. Pokud nechcete počítat náklady odborným odhadem, zadejte sazbu 0% a počítejte dle pokynů níže:

#### ř.36 - odborný odhad: sazba z pořizovací ceny vozidla [%]

Pokud chcete počítat náklady odborným odhadem, postupujte takto:

##### Motorová vozidla:

do 200 000 ( $k=0,2 = 20\%$  z pořizovací ceny vozidla), do 500 000 (0,17), 1 000 000 (0,14), do 2 000 000 (0,11), nad 2 000 000 (0,09), nad 4 000 000 (0,05)

##### Přípojná zařízení:

do 200 000 (0,13 z pořizovací ceny přípojného zařízení), do 500 000 (0,11), do 1 000 000 (0,09), do 2 000 000 (0,07), nad 2 000 000 (0,05), nad 4 000 000 (0,03)

Ze zkušeností vyplývá, že v prvních 3 letech používání vozidla je na opravy potřeba méně peněz, než jsou uváděné koeficienty, ale ve druhé půlce životnosti naopak více. Jde tedy o průměrné sazby, které odpovídají nákladům na opravy nových vozidel provozovaných po dobu 6 let.

Do pořizovací ceny, tj. základny pro výpočet nákladů na opravy, se nezapočítávají úroky z úvěrů na vozidla a zařízení související s vozidly.

ř.37 - opravy a údržba [Kč]

Hodnota řádku se vypočítá jako: pořizovací cena (list Registry) x ř.36 / 100

**b) vlastním detailním výpočtem**

Chcete-li počítat náklady kap.5 detailně, zadejte v ř.36 sazbu 0%.

ř.38 - údržba [Kč] a ř.39 – opravy [Kč]

ř.40 - opravy a údržba [Kč]

Hodnota řádku se vypočítá jako: ř.38 + ř.39

**Položka 6: Ostatní přímé náklady**

Dle TR4 lze i pro výpočet ostatních přímých nákladů využít referenční sazby. V TR4 jsou však ostatní přímé náklady členěny na cestovné, odvody mezd a jiné přímé náklady, nicméně v této metodice jsou cestovné a odvody mezd zařazeny k osobním nákladům na řidiče. I z tohoto důvodu sazby TR4 neuvažujeme.

**Položka 6.1: Nezávislé na dopravním výkonu**

ř.41 - silniční daň - tuzemská [Kč]

Daň silniční se vztahuje na silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla používaná k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti. V zákoně o silniční dani jsou definovány výjimky, do kterých spadají i autobusy zajišťující linkovou osobní vnitrostátní přepravu (za určitých podmínek).

ř. 42 - silniční daň - zahraniční [Kč]

Pokud vozidlo jezdí i do zahraničí, je nutné zahrnout do nákladů i tuto a to podle tamní legislativy.

ř.43 - a) silniční daň [Kč]

Hodnota řádku se vypočítá jako: ř.41 + ř.42

ř.44 - pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (POV) [Kč]

Též označováno jako povinné ručení či zákonné pojištění vozidla. Vyplývá ze zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

ř.45 - havarijní pojištění (HAV) [Kč]

Havarijní pojištění konkrétního vozidla.

ř.46 - b) pojištění vozidla [Kč]

Hodnota řádku se vypočítá jako: ř.44 + ř.45

ř.47 - státní technická kontrola (STK) a emise [Kč]

Poplatky za kontrolu technického stavu vozidla, která vyplývá ze zákonných předpisů a poplatky za dodržování limitů škodlivých emisí, která vyplývá ze zákonných předpisů, cejchování tachografů apod.

ř.48 - časové zpoplatnění (tj. dálniční známky) [Kč]

Poplatky za časové dálniční a silniční kupony.

*Poznámka:*

*V případě, že není časový kupon platný na celé kalkulované období, může být zařazena do závislých nákladů, např. když je zakoupena čistě v souvislosti s konkrétní zakázkou apod.*

ř.49 - ostatní přímé náklady - nezávislé [Kč]

Ostatní přímé nezávislé náklady, které nejsou zařazeny výše, tj. náklady související přímo s vozidlem, které ale nejsou závislé na konkrétní zakázce či konkrétní jízdě, př. poplatky za TV, satelit, DVD a rádia, Tempo 100 resp. TUV, hasící přístroje k přepravě nebezpečných věcí (ADR) apod.

ř.50 - jiné nezávislé přímé náklady [Kč]

Hodnota řádku se vypočítá jako:  $\Sigma$  ř.47 až 49

ř.51 - nezávislé ostatní přímé náklady [Kč]

Hodnota řádku se vypočítá jako: ř.43 + ř.46 + ř.50

**Položka 6.2: Závislé na dopravním výkonu**

Doporučení:

Pokud není žádoucí započítat poplatky do nákladových tarifů (z důvodů přeúčtování, výkony se skládají z různých zakázek atd.), započítejte tyto druhy nákladů až při výpočtu nákladů konkrétní zakázky na posledním listě.

ř.52 - mýtné [Kč]

Vzhledem k variabilitě mýtných sazeb (dle dopravního užitečné hmotnosti, emisní kategorie, druh vozidla, časové období, tuzemská / zahraniční mýto apod.), je potřeba tyto počítat detailně mimo přiloženou tabulku.

ř.53 - poplatky dopravní [Kč]

V tomto řádku jsou započteny poplatky za tunely, mosty, trajekty, vjezd do městských zón, vjezd na nádraží, RoLa apod.

ř.54 - poplatky přepravní [Kč]

V tomto řádku jsou započteny poplatky celní, spediční, poplatky související s vystavením dokladů nutných k přepravě zboží ap.

ř.55 - parkování [Kč]

Poplatky za parkování, dlouhodobé i krátkodobé.

ř.56 - jiné závislé přímé náklady [Kč]

Jakékoliv položky neuvedené výše.

ř.57 - závislé ostatní přímé náklady [Kč]

Hodnota řádku se vypočítá jako:  $\Sigma$  ř.52 až 56

## Režijní náklady (též Nepřímé náklady)

Režijními náklady se rozumí náklady, které nesouvisí přímo s žádnou kalkulační jednicí (hodina provozu, kilometr jízdy). Režijní náklady jsou vyjádřeny jako celkově, nicméně je nutné zohlednit je v celkových nákladech dopravního výkonu.

Rozpočítání režijních nákladů a plánovaného zisku se nabízí v různých variantách, tj. buď pouze podle dopravních výkonů jednotlivých vozidel nebo snad možná objektivněji podle dopravních výkonů vážených směrodatným parametrem (pořizovací cena vozidla, užitečná hmotnost vozidla, odpisy apod.). Výhodnost (a spravedlnost) jednotlivých variant je odvislá od skladby, stáří a financování vozidlového parku, tudíž se může lišit pro každého dopravce.

Z těchto důvodů předkládaná metodika rozpočítává režijní náklady k jednotlivým vozidlům v závislosti na jejich dopravních výkonech vážených pořizovací cenou vozidel.

viz **Mezivýpočet:**

vážený dopravní výkon vozidla (dále VDVV) [Kč x km]

Hodnota v řádku se vypočte jako ř.4 x pořizovací cena vozidla.

Vážené dopravní výkony celkem (dále VDVC) Kč x km]

Hodnota v řádku se vypočte jako součet hodnot v řádku „vážený dopravní výkon“.

Výpočet režijních nákladů se uvažuje ve 2 variantách:

### a) odborným odhadem

Jako základna se uvažují buďto přímé mzdy nebo součet kapitoly 4 (Odpisy, pronájem a leasing), kapitoly 5 (Opravy a udržování dopravních prostředků) a kapitoly 6 (Ostatní přímé náklady).

V TR4 se však kapitolou 4 rozumí výhradně odpisy vozidel a v kapitole 6 je na rozdíl od této metodiky zahrnuto i cestovné a odvody z mezd, které jsou v této metodice přesunuty do položky 3 - Osobní náklady - řidiči. Pokud pomineme tyto rozdíly metodik, je možné uvažovat sazby tak, jak jsou uvedeny v TR4. Pokud chce dopravce uvažovat jiné sazby, dosadí je do výpočtu dle svého odborného odhadu.

ř.58 - odborný odhad: sazba z přímých mezd [%]

V případě, že jsou režijní náklady počítány z přímých mezd. Hodnota v řádku se vypočítá jako: % sazba x  $\Sigma$  ř.28

nebo

ř.59 - odborný odhad: sazba ze součtu nákladů v kap. 4.3 a 5 a 6 [%]

V případě, že jsou režijní náklady počítány z nákladů v položkách 4.3, 5 a 6. Hodnoty se vypočítají jako: (náklady kap.4.3 + 5 + 6) x ř.59 / 100

Pořizovací cena vozidla	z přímých mezd	ze součtu nákladů v položkách 4, 5 a 6
do 200 000	100%	70%
do 500 000	110%	35%
do 1 000 000	120%	25%
do 2 000 000	125%	17%
více než 2 000 000	130%	10%

Obě varianty byly pro účely této metodiky z důvodů diferenčního obsahu kapitol 4, 5 a 6 resp. rozdílného výpočtu přímých mezd zjednodušeny. Nově se sazby neudávají pro každé vozidlo zvlášť, ale odhadovaným průměrem.

#### ř.60 - režijní náklady [Kč]

Tento řádek udává celkové režijní náklady, které se v řádku níže rozpočítají na jednotlivá vozidla. Hodnota se vypočte jako: ř.58 nebo ř.59, z čehož se dále dopočítají režijní náklady jednotlivých vozidel 1 – 5 jako: ř.60 x VDVV / VDVC.

#### **b) vlastním detailním výpočtem**

Je-li požadován výpočet režijních nákladů vlastním výpočtem, zadejte do ř.58 a ř.59 sazbu 0.

### ***Položka 7: Provozní režie***

Výpočet provozních režijních nákladů je možné provést opět ve 2 variantách:

#### **a) odborným odhadem**

##### ř.61 - odborný odhad: sazba z celkových režijních nákladů [%]

V tomto případě se provozní náklady uvažují jako 60% z celkových režijních nákladů v ř.60.

##### ř.62 - provozní režie - celkem [Kč]

Provozní režijní náklady (ř.60 x ř.61 / 100), které se v řádku níže rozpočítávají podle výkonů na jednotlivá vozidla (ř.60 x (VDVV / VDVC) x ř.61 / 100)

nebo

#### **b) vlastním detailním výpočtem**

##### ř.63 - a) technicko-provozní náklady [Kč]

Náklady související s dispečerským systémem, čerpací stanicí, garážemi, opravnou, rampou atd.

##### ř.64 - b) ostatní technicko-provozní náklady [Kč]

Přímé náklady režijní povahy, např. autopříslušenství (lékárnička, tažné lano, trojúhelník), mytí vozidla, čisticí a konzervační prostředky příp. výměna pneu, žárovky, stěrače apod., pokud není započítáváno do ostatních přímých nákladů.

##### ř.65 - c) další pojištění [Kč]

Pojištění režijní povahy, např. pojištění kabotáže, pojištění za škodu silničního dopravce na zboží (tzv. pojištění CMR) atd.

Pro zjednodušení sem počítáme i pojištění s povahou správní režie, např. pojištění právní odpovědnosti (tzv. pojištění DAS), finanční způsobilosti apod.

ř.66 – hrubé mzdy provozních zaměstnanců [Kč]

Mzdy zaměstnanců provozu kromě řidičů a zaměstnanců zařazených do položky správní režie. Jedná se tedy o mzdy dispečerů, obsluhy čerpací stanice, garáží, mechaniků apod.

ř.67 – odvody provozních zaměstnanců [Kč]

sociální pojištění provozních zaměstnanců [Kč]

Sociální pojištění ke mzdám vyčísleným v ř.66.

zdravotní pojištění provozních zaměstnanců [Kč]

Zdravotní pojištění ke mzdám vyčísleným v ř.66.

nemocenská [Kč]

Zdravotní pojištění ke mzdám vyčísleným v ř.66.

ř.68 - školení a zdravotní prohlídky [Kč]

Školení a zdravotní prohlídky zaměstnanců v ř.66, tj. zdravotní prohlídky, školení profesní způsobilosti, různá speciální školení a kurzy, školení bezpečnosti práce apod.

ř.69 - zaměstnanecké benefity [Kč]

Zaměstnanecké benefity k zaměstnancům v ř.66.

ř.70 - jiné osobní náklady [Kč]

Do těchto nákladů můžeme započítat např. oděvy (montérky, boty, přilba, zimní doplňky atd.) a osobní náklady nezahrnuté výše.

ř.71 - c) osobní náklady provozních zaměstnanců [Kč]

Tento mezisoučtový řádek se vypočítá jako:  $\Sigma$  ř.67 až 70

ř.72 - servisní vozidla [Kč]

Náklady na servisní vozidla a vozidla sloužící k zajištění provozu, tj. odpisy, nájem, leasing, opravy a údržba atd.

ř.73 - jiné provozní režie [Kč]

Náklady, které nejsou započítány v položkách výše, např. př. tisk jízdenek, rezervační systém jízdenek, poplatky předprodej jízdenek (např. AMS), licenční poplatky za linku atd.

ř.74 - ostatní provozní režie [Kč]

Hodnota tohoto řádku se vypočítá jako: ř.72 + ř.73

ř.75 - provozní režie [%]

Hodnota tohoto řádku se vypočítá jako: ř.63 + ř.64 + ř.65 + ř.71 + ř.74, což se o řádek níže rozpočítá na jednotlivá vozidla jako: ř.75 x VDVV / VDVC

## **Položka 8: Správní režie**

Výpočet provozních režijních nákladů je možné provést opět ve 2 variantách:

### **a) odborným odhadem**

ř.76 - odborný odhad: sazba z celkových režijních nákladů [%]

V tomto případě se provozní náklady uvažují jako 40% z celkových režijních nákladů v ř.60.

ř.77 - správní režie [Kč]

Správní režijní náklady ( $\text{ř.60} \times \text{ř.76} / 100$ ), které se v řádku níže rozpočítávají podle výkonů na jednotlivá vozidla ( $\text{ř.77} \times \text{VDVV} / \text{VDVC}$ ).

nebo

### **b) vlastním detailním výpočtem**

ř.83 - a) osobní náklady [Kč]

Tento součtový řádek vyjadřuje součet osobních nákladů (uvedených v ř.78 až 82) na zaměstnance, kteří dosud nebyli započítáni do položek výše, tj. všichni bez řidičů a provozních zaměstnanců, např. účetní, sekretářka, obchodník, ředitel atd.

ř.84 - b) nájemné [Kč]

Náklady na pronájem kanceláří, skladů, provozních ploch apod.

ř.85 - 88 elektřina ... teplo

Náklady na elektřinu, vodné, stočné, plyn a teplo.

ř.89 - c) média a energie [Kč]

Tento řádek se vypočítá jako součet ř.85 až ř.88.

ř.90 - 95 - odpad ...

Patří sem: odpad, úklid, ostraha, telekomunikační služby, finanční služby (bankovní poplatky, faktoring), ostatní služby (př. účetní služby, právní služby, IT služby, audity, poradenství)

ř.96 - d) služby [Kč]

Tento řádek udává součet nákladů na služby v řádcích ř.90 až ř.95.

ř.97 - 104 odpisy dlouhodobého majetku...

Patří sem: odpisy dlouhodobého majetku (např. osobní auta, nemovitý majetek, HW a SW atd.), krátkodobý majetek (např. PC, tiskárny, kopírky, scanery, telefony atd.), úroky z úvěrů (nezahrnuté výše), daně a poplatky (daně a poplatky započitatelné do nákladů, ale nezapočítány výše), kancelářské potřeby (např. papíry, nůžky, formuláře atd.), propagace (např. reklamní materiály, web atd.), reprezentace (např. pohoštění, výstavy atd.), ostatní správní režie (např. bankovní poplatky)

ř.105 - ostatní správní režie [Kč]

Tento řádek udává součet nákladů na služby v řádcích ř.97 až ř.104.

ř.106 - ostatní pojištění [Kč]

Ostatní dosud neuvedená pojištění, např. pojištění budov, zaměstnanců - jiné než SZP FO, pojištění podniku - dosud neuvedené.



ř.107 - správní režie [Kč]

Hodnota tohoto řádku se vypočítá jako: ř.83+ř.84+ř.89+ř.96+ř.105+ř.106 a o řádek níže rozpočítáno na jednotlivá vozidla jako: ř.107 x VDVV / VDVC.

**Položka 9: Zisk**

Kromě vlastních nákladů je často žádoucí započítat (zakalkulovat) do ceny dopravního výkonu i plánovaný hrubý zisk. Tento zisk není skutečně dosaženým ziskem, nýbrž pouze odhadem či spíše požadavkem na dosažení celkového zisku, který by měl mít podnik zohledněn v tarifu, aby dosáhl svých cílů.

Výpočet hrubého zisku je možné provést opět ve 2 variantách:

**b) odborným odhadem**

ř.108 - odborný odhad: sazba ze zpracovacích nákladů, kap.3-8 [%]

V tomto případě jde o % sazbu ze zpracovacích nákladů (položky 3-8).

ř.109 - zisk [Kč]

Zisk vypočtený jako  $\Sigma$  nákladů v kap.3 až 8 x ř.108 / 100, který se v řádku níže rozpočítává podle výkonů na jednotlivá vozidla jako: ř.109 x VDVV / VDVC.

nebo

**b) vlastním detailním výpočtem**

ř.110 - zisk [Kč]

Přímo číselně stanovený zisk, který se v řádku níže rozpočítává podle výkonů na jednotlivá vozidla jako: ř.110 x VDVV / VDVC.

*Poznámka:*

*Zisk by měl být na takové úrovni, aby vozidlo během své technické způsobilosti vydělalo na svoji obnovu, pokud možno po cca 4-6 letech. Ve skutečnosti bývá zisk 0,5-3%. Při stanovení požadovaného zisku je potřeba mít na paměti, že čistý zisk se odvíjí od dosažených tržeb a daně z příjmu právnických osob. Disponibilní zisk je pak ponížen o splátky úvěrů příp. jiné závazky.*

## Kapitola 2

# Vysvětlivky k vypočteným nákladům a nákladovým tarifům

Z hodnot zadaných na předchozích 2 listech excelového souboru lze dále vypočítat nákladové tarify, tj. náklady na kalkulační jednotice (jednotky, které jsou předmětem obchodu, smlouvy). Pro úplnost metodiky si okomentujeme postup výpočtů:

## NÁKLADY KALKULOVANÉHO OBDOBÍ (dlouhodobé plánování)

### C. List „Výsledky“ (heslo: 9442)

#### 1. Tabulka NÁKLADY

Všechny řádky tabulky jsou převzaté z listu „Vstupní údaje“ s výjimkou řádku „3. Osobní náklady - řidiči“, který je vypočten jako:  $\sum \text{ř.28} \times \text{ř.1} / \sum \text{ř.1}$  (vstupní hodnoty jsou brány z listu „Vstupní údaje“).

Kalkulace mzdových nákladů řidičů do tarifu vychází ze 2 předpokladů:

- hodinová mzda řidiče bude v tarifu každého vozidla započtena ve stejné výši
- v případě rozdílného počtu řidičů a vozidel bude toto zohledněno již v tarifu a nebude to vyčíslováno k zakázce zvlášť

#### 2. Tabulka NÁKLADOVÉ TARIFY

Náklady vznikající s provozem každého vozidla by se daly rozdělit do 3 skupin:

- náklady závislé (variabilní) na dopravním výkonu (kilometru jízdy vozidla)
- náklady závislé (variabilní) na čase (hodině provozu vozidla)
- náklady nezávislé (fixní)

Pro vyčíslení nákladových tarifů jednotlivých vozidel za **1 hodinu provozu** ( $t_{\text{hod}} = \text{Kč} / \text{hod}$ ) je potřeba k nákladům, které jsou závislé na hodině provozu vozidla přičíst též náklady nezávislé na době provozu, které se podělí počtem hodin provozu daného vozidla:

- a) kapitola 3 =  $\sum \text{ř.28} / \sum \text{ř.17}$  z listu „Vstupní údaje“ (jinými slovy podíl nákladů v kapitole č.1 dělený dobou provozu všech vozidel, u nichž mají být zahrnuty mzdy do tarifu)

*Poznámka: Tato hodnota bude stejná u všech vozidel, do jejichž tarifu mají být mzdy započteny, viz předpoklady výše.*

- b) kapitola 4.1 = ř. 31 / ř.1 z listu „Vstupní údaje“

- c) kapitola 4.2, 4.3, 6.1, 6.2, 7, 8 a 9 obdobně jako řádek 4.1

Při jízdě vozidla však vznikají i náklady, které jsou závislé na výkonu vozidla resp. na **1 ujetý kilometr** ( $t_{\text{km}} = \text{Kč} / \text{hod}$ ), tj. náklady v kapitolách 1, 2 a 5. Tyto se do tarifu rozpočítají takto:

- kapitola 1 = ř.8 / ř.4 z listu „Vstupní údaje“
- kapitola 2.1 = ř.13 / ř.4 z listu „Vstupní údaje“
- kapitola 2.2 = ř.15 nebo ř.22 / ř.4 z listu „Vstupní údaje“
- kapitola 5 = ř.37 nebo ř.40 / ř.4 z listu „Vstupní údaje“

Náklady v kapitolách 3, 4, 6, 7, 8 a 9 se do tarifu  $t_{km}$  rozpočítají takto:

- a)  $t_{hod}$  na mzdy / průměrná rychlost = hodinové náklady v kapitole 3 x ř.4 / ř.2
- b)  $t_{hod}$  na odpisy atd. / průměrná rychlost = hodinové náklady v kapitole 4 x ř.4 / ř.2
- c)  $t_{hod}$  na ostatní přímé n. / průměrná rychlost = hodinové náklady v kapitole 6 x ř.4 / ř.2
- d)  $t_{hod}$  na provozní režie / průměrná rychlost = hodinové náklady v kapitole 7 x ř.4 / ř.2
- e)  $t_{hod}$  na správní režie / průměrná rychlost = hodinové náklady v kapitole 8 x ř.4 / ř.2
- f)  $t_{hod}$  na zisk / průměrná rychlost = hodinový zisk v kapitole 7 x ř.4 / ř.2

Nyní máme stanoveny základní nákladové tarify pro každé vozidlo zvlášť pro 1 kilometr jízdy a pro 1 hodinu stání. Praktické však je stanovit též **průměrné tarify** ( $t_{km}$  a  $t_{hod}$ ) **pro celý vozidlový park**:

a)  $t_{km}$  průměrný = náklady jízdy / celkový počet ujetých kilometrů všech vozidel [ $Kč / km$ ]

tj.  $\sum (t_{kmn} \times \text{ujeté km vozidla } n) / \sum \text{ř.4}$ ), kde  $t_{kmn}$  je  $t_{km}$  pro n-té vozidlo  
resp.  $t_{km}$  vozidla 1 x ř.4 +  $t_{km}$  vozidla 2 x ř.4 + ... +  $t_{km}$  vozidla 5 x ř.4 /  $\sum \text{ř.4}$

b)  $t_{hod}$  průměrný = náklady stání / celková doba stání [ $Kč / hod$ ]

tj.  $\sum (t_{hodn} \times \text{doba stání vozidla } n) / \sum \text{ř.3}$ ), kde  $t_{hodn}$  je  $t_{hod}$  pro n-té vozidlo  
resp.  $t_{hod}$  vozidla 1 x ř.3 +  $t_{hod}$  vozidla 2 x ř.3 + ... +  $t_{hod}$  vozidla 5 x ř.3 /  $\sum \text{ř.3}$

Dále může s ohledem na požadavky trhu vznikat potřeba vyčíslit odvozené **nákladové tarify za 1 den** ( $t_{den}$ ) a **1 ložený kilometr** ( $t_{ložkm}$ ).

Pro vyčíslení tarifu na 1 den, který bývá obvyklým obchodním artiklem, je potřeba definovat, co si pod tím zákazník představuje, tj. kolik hodin bude vozidlo v provozu a kolik kilometrů přibližně ujede. Následný výpočet je sestaven takto:

a)  $t_{den} = t_{km} \times \text{dopravní výkon v ujetých kilometrech za 1 den} + t_{hod} \times \text{doba stání v hodinách}$

Vzhledem k nedostatku zadaných hodnot nelze vypočítat vážený průměr tarifu a prostý aritmetický může být zkreslující. Proto není tato hodnota vyčíslena.

Předmětem obchodního jednání je často výhradně přepravní vzdálenost, aniž by byly řešeny náklady, které vznikají s provozem vozidla na tzv. přístavných, odstavných příp. nácestných trasách. Z tohoto důvodu je vhodné přepočítat tarif za 1 ujetý kilometr ( $t_{km}$ ) na **tarif za 1 ložený kilometr**, který se vypočítá takto:

b)  $t_{ložkm} = \text{tarif za 1 ujetý kilometr} \times \text{počet ujetých kilometrů} / \text{počet ložených kilometrů}$   
tj.  $t_{ložkm} = t_{km} \times \text{ř.4} / \text{ř.5}$

Při obchodních jednáních je však předmětem smluvené ceny pouze 1 km jízdy. V takovém případě je potřeba náklady na stání vozidla zahrnout do tarifu na 1 km vč., tj. výsledkem je **tarif za 1 ujetý kilometr vč. stání** ( $t_{km}$  vč. stání). Takový tarif se vypočte jako:

a)  $t_{km}$  vč. stání = celkové náklady provozu 1 vozidla (též Cena výkonu 1 vozidla) / ř.4

Obdobně jako v předchozích případech lze stanovit **průměrný tarif za 1 ujetý km vč. stání pro celý vozidlový park:**

b)  $t_{km}$  vč. stání (průměrný) = celkové náklady provozu vozidel /  $\Sigma$  ř.4

Obdobně jako v předchozích případech je možné vypočítat **tarif za 1 ložený kilometr vč. stání.**

c) a)  $t_{ložkm}$  vč. stání = celkové nákl. provozu 1 vozidla (též Cena výkonu 1 vozidla) x ř.4 / ř.5

Obdobně jako v předchozích případech lze stanovit průměrný **tarif za 1 ložený km vč. stání pro celý vozidlový park:**

d)  $t_{ložkm}$  vč. stání (průměrný) = celkové náklady provozu vozidel /  $\Sigma$  ř.54

Výše uvedenými výpočty je dosaženo toho, že si dopravce naplánoval dopravní a provozní výkony, naplánoval si náklady a vypočítal si mnoho tarifů, s nimiž může vstoupit na trh.

### **NÁKLADY NA JEDNOTLIVÉ ZAKÁZKY** (operativní plánování)

S pomocí výše uvedených čísel je možné odhadnout náklady jednotlivých zakázek.

K vyčíslení zakázky je vždy potřeba znát co nejpřesněji:

- a) dopravní výkon v ujetých a ložených kilometrech
- b) dobu stání v hodinách
- c) náklady, které vznikají během zakázky, ale nejsou započítány do tarifu (např. mýto, dopravní a přepravní poplatky atd.), de facto kapitola 6.2
- d) nezapomenout započítat daň z přidané hodnoty (DPH)

Na závěr metodiky snad stačí již jen konstatovat, že úspěšnost podnikání v dopravě je závislá nejen na schopnosti být operativní a časově flexibilní, ale též na schopnosti odhadnout vývoj nákladů a dopravních výkonů vozidel, což je pro začínající dopravce a dopravce bez dlouhodobých kontraktů velmi složité.