

## Studie

Pondělí, 16. května 2016

Autor: Analytický tým Next Finance

---

# MAKROEKONOMICKÝ VÝZNAM AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY A JEJÍ MEZINÁRODNÍ KONKURENCESCHOPNOST

## SHRNUTÍ ZÁVĚRŮ STUDIE

Silniční doprava je jedním z klíčových odvětví pro fungování české ekonomiky, ačkoliv by se to na první pohled nemuselo zdát. Vývoj v nákladní silniční dopravě totiž nějakým způsobem ovlivňuje více než polovinu (52 %) české populace (!). Z tohoto pohledu se tak jedná o jedno z klíčových odvětví české ekonomiky.

Od 1. 1. 2015 však platí na území Německa dle zákona MiLoG plošná minimální hodinová mzda ve výši 8,50 eur. Českým autodopravcům rovněž vzniká povinnost hlášení pracovní činnosti. Ačkoliv čeští autodopravci prozatím nebyli donuceni hradit sankce za nedodržení tohoto zákona, do budoucna by také zahraniční zaměstnavatelé v nákladní dopravě měli pravidla zákona v plném rozsahu aplikovat.

Ze strany Německa jde o druh ochrany národního trhu. Německo sice hájí tato opatření slovy o sociálním dumpingu a moderním otroctví, jenže v podstatě by se z titulu ochránářství jednalo o návrat do doby před vznikem Evropské unie.

V realitě samy německé firmy z členství v EU a v eurozóně masivně těží. Jde třeba o využívání levnější práce v nových zemích EU, kde jim tato nerovnost rozhodně nevádí. Navíc výrazně využívají i výhodu eura, které zvýhodňuje Německo, ale také znevýhodňuje v mezinárodní konkurenci chudší evropské země.

Kamionová doprava přitom pracuje s minimálními ziskovými maržemi, a proto patří k velice rizikovým oblastem podnikání v Česku. Je tedy velice citlivá na jakékoliv zvýšení nákladů. Prudký nárůst nákladů v souvislosti s dodržováním německé minimální mzdy na německém trhu či znovuzavedením hraničních kontrol v Evropské unii by byl pro řadu dopravců likvidační.

Uvedení MiLoG do praxe by totiž vedlo ke zvýšení měsíčních mzdových nákladů na 1 řidiče v české mezinárodní kamionové dopravě o 7 199 korun. Po započtení odvodů dokonce o 9 646 korun, neboli o 39,0 %. Zvýšení mzdových nákladů by následně vedlo k nárůstu celkových nákladů v mezinárodní kamionové dopravě bez započtení odvodů na sociální a zdravotní pojištění o 2,8 %. Při započtení odvodů na sociální a zdravotní pojištění by pak tento nárůst dosáhl 3,5 %, neboli 573,768 mil. korun. To je za rok 6,885 mld. korun, neboli v přepočtu 0,59 % HDP.

Direkt by dostal i trh práce. Kamionoví dopravci by museli zvýšené náklady někde ušetřit. Zvýšení nákladů se přitom rovná průměrnému ročnímu příjmu (včetně odvodů a diet) více než 10 tisíc řidičů z oboru mezinárodní kamionové dopravy. To znamená zhruba 14 % z jejich počtu. Tyto pracovní pozice by byly zavedením MiLoG rázem ohroženy.

Část nákladů se přenesla na zákazníky. Odhadujeme, že ceny v české mezinárodní kamionové dopravě vzrostou kvůli MiLoG v součtu za rok o 121,868 mil. korun. Uvedení MiLoG do praxe by navíc vedlo k lavinovému bankrotu společností. Zkrachovat může 10 – 30 % firem provozujících mezinárodní kamionovou dopravu.

MiLoG navíc není problém jen kamionové dopravy, ale celého českého zahraničního obchodu. A protože zahraniční obchod tvoří většinu českého HDP, jedná se o problém celé ekonomiky. Pokud si český zahraniční obchod chce udržet svou konkurenceschopnost, nemohou začít růst české náklady na práci, a to ještě skokově. S nárůstem mezd v silniční nákladní dopravě by totiž vzrostly ceny prakticky všech položek vyvážených za hranice. Navíc nejen autodopravci, ale všichni čeští vývozci nebudou moci vylepšovat svou konkurenceschopnost díky uměle slabé koruně. **Kombinace MiLoG a odstranění intervenčního režimu české koruny by podle našich odhadů snížila konkurenceschopnost českého zboží v příštích letech o 5 - 10 %.**

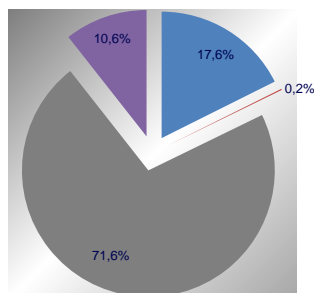
**Strašákem je také to, že koncept dodržování národní minimální mzdy by mohly do**

**budoucná od Německa kopírovat i další evropské země jako nejnověji Francie.** Pak by náklady v kamionové dopravě skokově rostly s každou novou zemí, ve které by platila pravidla o minimální mzdě.

**Pokud by byla zvýšená minimální mzda vyplácená řidičům jezdícím do Německa, ovlivnilo by to i mzdy dalších řidičů. A to nejen řidičů jezdících do jiných zemí, ale také mzdy řidičů ve vnitrostátní dopravě.** Zákoník práce totiž říká, že se má platit stejná mzda za stejnou práci. MiLoG by tak mohl odšpuntovat zvyšování mezd v celé české ekonomice. To je synonymum k nárůstu nákladů práce. Přitom právě nízké náklady práce jsou v tuto chvíli tím, co je zárukou konkurenceschopnosti českého zboží na zahraničních trzích. Celkový dopad zavedení MiLoG tak může být výrazně vyšší.

## ÚVOD

ČR: Přeprava věcí na území ČR z pohledu jejich hmotnosti (2014)



- Přeprava věcí po železnici na území ČR
- Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách na území ČR
- Přeprava věcí po silnici na území ČR
- Přeprava věcí po silnici vozidly registrovanými v EU (mimo vozidel registrovaných v ČR)

Zdroj: MD

Na autodopravce číhá hned za našimi hranicemi past zvaná MiLoG, tedy Zákon o minimální mzdě v Německu. Němci zvýšili minimální mzdu na 8,50 eura, tedy zhruba 230 korun za hodinu. Tu by měly dodržovat i české firmy, které převážejí zboží po německých silnicích, protože německé právo je v tomto případě nadřazováno nad naši domácí normu. České firmy přitom platí na hodinu řidičům v mezinárodní kamionové dopravě 104 korun. Jejich plat je sice v reálu větší díky dietám, to ale německou stranu mnoho nezajímá. **Pokud by čeští dopravci museli platit řidičům prakticky dvojnásobnou mzdu, je to pro ně v řadě případů likvidační.** I kvůli tomu, že mají často dlouhodobé smlouvy se zákazníky, které neřeší mzdové náklady, maximálně reflektují pohyb cen mýtného nebo nafty.

Silniční doprava je přitom jedním z klíčových odvětví pro fungování české ekonomiky. A to i přesto, že by se to na první pohled nemuselo zdát. Z pohledu tvorby hrubé přidané hodnoty (HPH) se oddíl pozemní a potrubní doprava podílí na celkové hrubé přidané hodnotě z pouhých 3,0 %. **Bez fungování dopravy by však nemohlo docházet k plynulé výměně zboží mezi domácími a zahraničními subjekty.** Zahraniční obchod je totiž tím, co dlouhodobě táhne růst české ekonomiky.

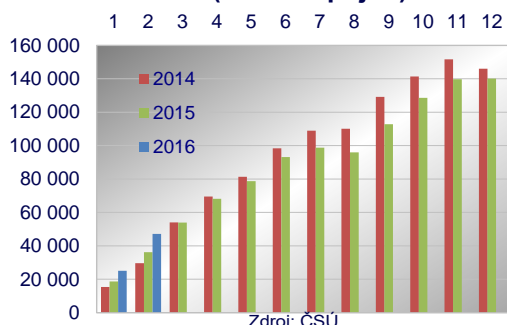
Z pohledu přepravovaných věcí hraje zcela klíčovou úlohu silniční doprava. **V roce 2014 bylo za pomoci silniční dopravy vozidly registrovanými v České republice přepraveno 71,6 % z celkového objemu přepravovaných věcí.** Ostatní druhy dopravy jsou v jejím stínu. S velkým odstupem se na silniční dopravu dívá železniční doprava se 17,6% podílem na objemu přepravovaných věcí. 10,6 % přepravovaných věcí proudilo po českém území díky vozidlům registrovaným v EU (mimo vozidel registrovaných v ČR).

Silniční doprava je tedy zcela klíčovou složkou dopravy. Ještě důležitější jsou však trendy. Dlouhodobě se v České republice zvyšuje podíl mezinárodní silniční dopravy na celkovém přepravovaném objemu zboží po silnici. Zatímco tento podíl pro Českou republiku v roce 2005 činil z pohledu přepravovaných tun pouhých 7,9 %, do roku 2014 narostl až na 14,8 %. Z toho je zřejmé, že **podíl mezinárodní silniční dopravy, a tím i její důležitost, se neustále zvyšuje.**

Nyní se však vzhledem k nové situaci v Německu objevila pro toto zásadní odvětví české ekonomiky významná hrozba...

## DŮLEŽITOST ZAHRAIČNÍHO OBCHODU

Kumul. bilance zahr. obchodu (národní pojetí)



Zdroj: ČSÚ

Zahraniční obchod, pro který je silniční doprava extrémně důležitá, zůstává klíčovým pilířem české ekonomiky. Zatímco v některých zemích činí export jen 30 % HDP, u nás to je téměř 90 %, což je zhruba dvojnásobek v porovnání s Německem. Zkrátka export je motorem české ekonomiky. O to příjemnější je konstatování, že přebytek obchodní bilance dosáhl v loňském roce téměř 140,2 mld. korun. Vývoz rostl o 5,9 % a dovoz o 6,4 %.

Kvůli tomu, že v loňském roce o něco více rostla zahraniční poptávka než ta domácí, nedosáhla nakonec bilance zahraničního obchodu v roce 2015 nového rekordu. Zatímco v roce 2014 dostáhl přebytek obchodní bilance 146,009 mld. korun, rok 2015 skončil s bilancí o necelých 6 mld. korun nižší - 140,181 mld. korun.

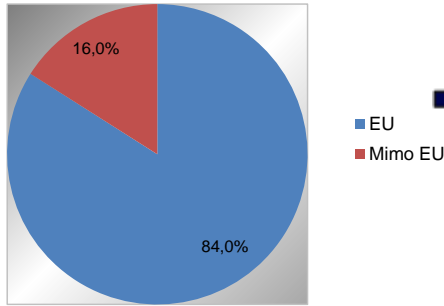
### Zahraniční obchod - teritoriální členění

**Naším nejvýznamnějším obchodním partnerem je jednoznačně Evropská unie.** Do Evropské unie v roce 2015 směřovalo 84,0 % českého vývozu. Naše závislost na obchodu s Evropskou unií se přitom zvyšuje. V roce 2014 totiž činil vývoz do Evropské unie 83 % a v roce 2013 81,7 %. Z pohledu růstu se v roce 2015 zvýšil český vývoz do Evropské unie meziročně o 7,2 % a v roce 2014 meziročně dokonce o 14,8 %.

**Při detailnějším členění míří dlouhodobě nejvíce českého vývozu do Německa.** Tam v roce 2015 směřovalo 32,5 % hodnoty českého vývozu. **Znovu se tak potvrdilo, že Německo každý rok spolyká kolem 1/3 českého vývozu.** Na špičce je také Slovensko, kam zamířilo 10,2 % českého vývozu. Následuje Polsko s 6,3 %, Spojené království s 5,0 % a Francie s 6,25 %.

Za pozornost rozhodně stojí náš vývoz směřující do Ruska. Tam v roce 2015 zamířilo pouze 1,99 % hodnoty českého vývozu. Přitom v roce 2014 to bylo 3,15 % českého vývozu, v roce 2013 pak ještě více - 3,74 %. Neboli český vývoz do Ruska v roce 2015

## Vývoz (teritoriální členění) - rok 2015



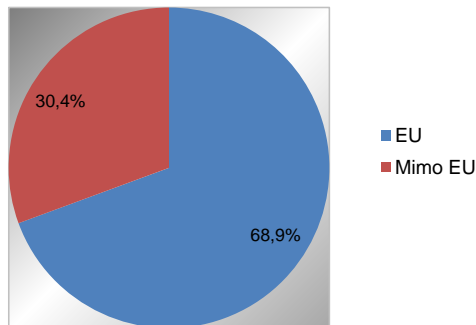
Zdroj: ČSÚ

Dál bude narůstat podíl exportu směřujícího na západ. Je proto pro českou ekonomiku zásadní, aby MiLoG neučinil české autodopravce nekonkurenceschopnými.

Také z pohledu českého dovozu je naším nejvýznamnějším obchodním partnerem Evropská unie, odkud k nám míří 68,9 % z celkového dovozu. A i tady platí trend, že se naše obchodní vazby na Evropskou unii posilují. V roce 2015 vzrostl dovoz ze zemí Evropské unie směrem do České republiky o 7,7 % a v roce 2014 meziročně o 14,2 %.

I na straně dovozu je z jednotlivých zemí naším nejdůležitějším obchodním partnerem Německo. 27,4 % z celkové hodnoty českého dovozu k nám v roce 2015 mířilo od našeho západního souseda. Hned na druhém místě je ale mimoevropská země - Čína, odkud k nám míří 9,9 % hodnoty českého importu. Následuje Polsko s 8,6 % a Slovensko s 5,6 %.

## Dovoz (teritoriální členění) - rok 2015



Zdroj: ČSÚ

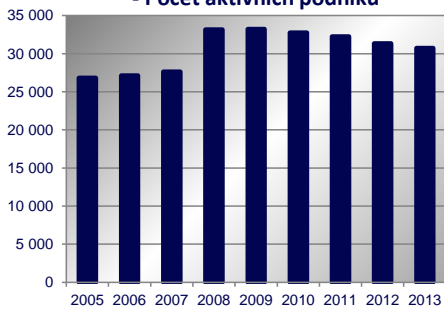
### Český zahraniční obchod podle odvětvového členění

Hlavní síla českého exportu se dlouhodobě nemění. Jsou to stroje a dopravní prostředky. Ty se na hodnotě českého vývozu podílely z 52,0 %. Při detailnějším členění je jasné, že naším nejvýznamnějším obchodním artiklem jsou už řadu let automobily. Motorová vozidla se sama o sobě na hodnotě českého vývozu v roce 2015 podílela z téměř čtvrtiny – 24,7 %. 10,7 % českého vývozu pak tvoří stroje a zařízení. Další významnou položkou českého vývozu jsou elektrická zařízení, která tvoří 8,37 % vývozu.

Pro úplnost se musíme ohlédnout i za stranou dovozu. Nejvýznamnější část českého dovozu tvoří také stroje a dopravní prostředky. Ty se v roce 2015 podílely na českém dovozu ze 40,8 %. Následovaly polotovary a materiály s 18,7 %, chemikálie s 12,5 % a průmyslové a spotřební zboží s 11,2 %.

# SOUČASNÝ STAV V KAMIONOVÉ DOPRAVĚ

## Silniční nákladní doprava a stěhovací služby - Počet aktivních podniků



Zdroj: ČSÚ

Už víme, že zahraniční obchod je klíčovým pilířem české ekonomiky. Zcela zásadní podmínkou pro fungování zahraničního obchodu je flexibilní doprava zboží mezi dodavateli a odběrateli. Dostáváme se tak k pojmu mezinárodní silniční doprava.

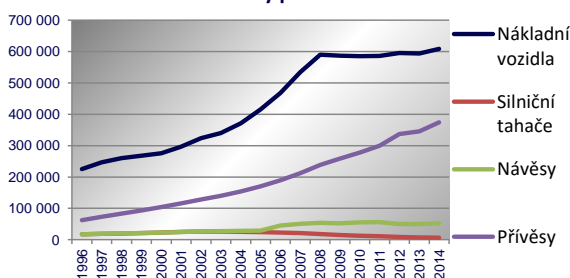
V České republice sledujeme dlouhodobý trend, kdy roste význam mezinárodní silniční dopravy věcí po silnici na úkor vnitrostátní silniční nákladní dopravy. **Zatímco tento podíl pro Českou republiku v roce 2005 činil pouhých 7,9 %, do roku 2014 narostl až na 14,8 %.**

Z toho je zřejmé, že důležitost mezinárodní silniční dopravy se neustále zvyšuje.

Paradoxně přitom na datech Českého statistického úřadu (ČSÚ) sledujeme, že počet firem podnikajících v silniční nákladní dopravě a stěhovacích službách od počátku poslední krize klesá. **Zatímco v roce 2009 v daných odvětvích na českém trhu působilo 33 207 firem, v roce 2013 už to bylo pouze 30 739 firem. To znamenalo, že počet firem v těchto odvětvích klesal průměrným meziročním tempem o 1,9 %.**

Z toho vyplývá, že podnikání v kamionové dopravě je extrémně náročné. A to platí i bez nástrah, jako je zavádění plošné minimální mzdy na německém trhu či hrozba znovuoživení hraničních kontrol v Evropské unii.

## Vozový park



Zdroj: ČSÚ

Trendy vývoje počtu nákladních vozidel se totiž začaly s nástupem krize v roce 2008 měnit. Dynamický růst počtu nákladních vozidel se zastavil u hladiny 600 tisíc vozů. Kolem této úrovně počet vozů od té doby stagnuje. **Také vývoj v českém vozovém parku vypovídá o obtížnosti podnikání v silniční nákladní dopravě. Obdobně jsme v letech 2009 – 2013 sledovali klesající trend u vývoje počtu zaměstnanců v odvětví.**

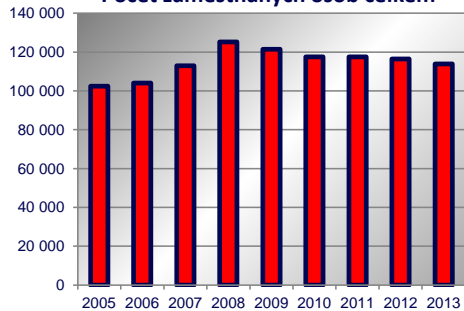
### Význam silniční dopravy v porovnání s železniční dopravou

Význam silniční dopravy můžeme demonstrovat také na velikosti tržeb v porovnání s železniční dopravou. Zatímco tržby v silniční nákladní a osobní dopravě v roce 2013 dosáhly 194 479 mil. Kč, v železniční a nákladní a osobní dopravě to bylo více než 6x méně - 32 114 mil. Kč.



Také z pohledu množství přepravovaného zboží je silniční doprava jasnou jedničkou. Zatímco po silnici se v roce 2014 přepravilo vozidly registrovanými v ČR 371,944 mil. tun zboží, po železnici pouhých 91,564 mil. tun – 4 x méně.

### Silniční nákladní doprava a stěhovací služby - Počet zaměstnaných osob celkem



Zdroj: ČSÚ

### Přepavní výkon

#### PŘEPRAVNÍ VÝKON

Přepavní výkon v nákladní dopravě je charakterizován přepravní prací vykonanou za stanovenou časovou jednotku. Přepravní prací v nákladní dopravě je součin hmotnosti přepravených věcí a přepravní vzdálenosti, na kterou byly přepravovány. Jednotkou přepravního výkonu v nákladní dopravě je tkm za rok.

Také z pohledu přepravního výkonu je silniční nákladní doprava jedničkou. Přepravní výkon silniční kamionové dopravy podle dat z roku 2014 činí 25 355 mil. tkm, u železniční nákladní dopravy jen 14 575 mil. tkm.

### Optikou trhu práce

Silniční doprava je také optikou trhu práce robustním odvětvím, mnohem významnějším než železniční doprava. To je údaj, který by rozhodně neměl nikdo přehlédnout. V silniční dopravě v roce 2013 pracovalo 113 938 osob, v železniční dopravě 4x méně – 27 669 osob.

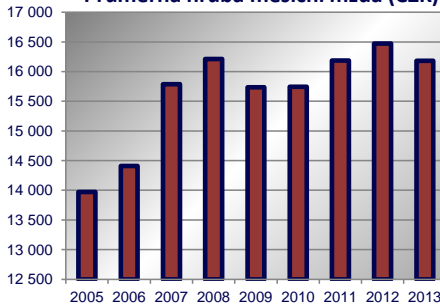
Přesto se poslední krize podepsala na zaměstnanosti v oboru silniční dopravy. U vývoje počtu zaměstnaných osob oboru silniční nákladní doprava a stěhovací služby jsme sledovali klesající trend. Vrchol zaměstnanosti v posledním období dosáhl v roce 2008, kdy činil 125 160 osob, aby do konce roku 2013 poklesl na 113 938 osob. **To znamenalo v období od roku 2008 do roku 2013 průměrný meziroční pokles zaměstnanosti v oboru silniční nákladní doprava a stěhovací služby o 1,9 %.**

Ale abychom nezkoumali jen robustnost daných sektorů, podobně důležitá je také efektivita, které dosahují firmy v daných odvětvích. Pokud totiž přepočteme tržby na jednoho zaměstnance, pak tržby v silniční nákladní a osobní dopravě činí 1,9 mil. korun na zaměstnance, zatímco v případě železniční dopravy je to 1,1 mil. korun.



**Z toho vyplývá, že efektivita v silniční dopravě je o více než 70 % větší než v té železniční.**

### Silniční nákladní doprava a stěhovací služby - Průměrná hrubá měsíční mzda (CZK)



Zdroj: ČSÚ

### Počet zaměstnaných osob v souvisejících oborech

V úvodu jsme řekli, že doprava je úzce spojená s fungováním dalších oborů. Ve výrobní sféře mezi tyto obory patří výroba ropných produktů, výroba pryžových pláštíků a duší, výroba akumulátorů a baterií, výroba motorových vozidel, přívěsů a příslušenství. To dává v součtu dohromady více než 1,2 milionu zaměstnaných. Dále je tu také stavebnictví s více než 200 tisíci zaměstnanými. Ve sféře obchodu pak jde zejména o obchod a opravy motorových vozidel, obchod s PHM, pronájem a leasing vozidel, což je necelý půlmilion zaměstnaných.

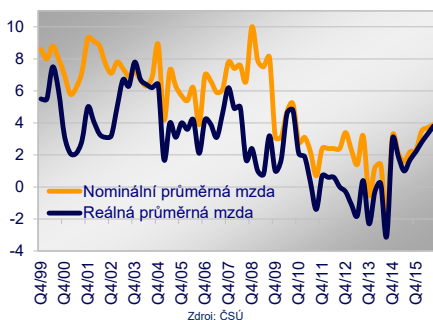
Kondice českého trhu práce se v posledních letech zlepšuje a s tím se zvyšuje i počet zaměstnaných osob v souvisejících oborech. Počet osob zaměstnaných v průmyslu se od roku 2013 do roku 2015 zvýšil o 4,1 %; u oprav a údržby motorových vozidel vidíme nárůst zaměstnanosti o 4,0 %. Pouze stavebnictví dál trpí dozvuky krize, a proto počet zaměstnaných osob ve stavebnictví v daném období meziročně poklesl o 2,7 %.

Abychom mohli vypočítat počet dotčených osob včetně rodinných příslušníků, musíme sečíst počet osob zaměstnaných v silniční nákladní dopravě a stěhovacích službách spolu s počtem osob zaměstnaných v souvisejících oborech. **Pokud vyjdeme z posledních známých údajů, tak v oborech silniční nákladní doprava a stěhovací služby a v souvisejících oborech pracuje v České republice 1,908 mil. lidí.** Tento součet musíme následně vynásobit průměrným počtem členů domácnosti. Ten dle Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011 činí v průměru 2,7 osoby. Podle posledních známých údajů tak počet osob více či méně dotčených na vývoji silniční dopravy nákladní dopravy činí v České republice 5,459 mil. osob.



**Jinými slovy, vývoj v nákladní silniční dopravě nějakým způsobem ovlivňuje více než polovinu (52 %) české populace. Z toho pohledu se tak jedná o z klíčových odvětví české ekonomiky.**

### Meziroční růst mezd v ČR (%)



Zdroj: ČSÚ

### Nákladní silniční doprava z pohledu mezd

Jedním z hlavních cílů této analýzy je ukázat, co by udělalo zvýšení mezd platné na německém trhu s náklady českých autodopravců. Je proto zásadní podívat se na to, jak se vyvíjely mzdy v českých dopravních firmách. **Průměrná hrubá měsíční mzda v nákladní dopravě a stěhovacích službách v roce 2013 činila 16 182 korun. Proti roku 2012 poklesla o 1,8 %, proti předkrizovému roku 2008 byla nižší o 0,2 %.**

Mzdy v nákladní silniční dopravě je nutné vidět optikou celého trhu práce. V roce 2013 dosáhla průměrná mzda v české ekonomice 25 128 Kč. Mediální mzda v české ekonomice v roce 2013 činila 21 157 korun. Platy v oblasti nákladní dopravy a stěhovacích službách jsou tak výrazně nižší, než je průměrná i mediální mzda. Statistiky však detailně nezachycují velikost diet, které nižší mzdy kompenzují.

## NÁKLADOVÝ INDEX SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Rok	Čtvrtletí	Průměrná hrubá měsíční mzda (CZK)	Náklady na diety na trase včetně kapesné ho (Kč / trasa)
2014	1.Q	13 164,9	12 357,6
	2.Q	13 429,9	12 360,3
	3.Q	13 700,2	12 437,3
	4.Q	13 976,0	12 440,0
2015	1.Q	14 146,5	12 440,0
	2.Q	14 319,1	12 330,1
	3.Q	14 493,8	12 191,4
	4.Q	14 605,0	12 184,2
2016	1.Q	14 783,0	12 176,6

### Mzdy pod mikroskopem

Pro detailní zkoumání nákladů na práci v mezinárodní silniční jsme proto využili data NÁKLADOVÉHO INDEX SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY. Na jeho tvorbě se podíleli Zdeněk Říha a Jan Tichý z Dopravní fakulty ČVUT. Konstrukce indexu vychází z oficiálních statistik, podle nichž téměř polovina vývozu z České republiky směřuje do Německa. Modelová trasa, pro kterou byl index sestaven, následně vede přes Francii a Španělsko.

Modelový index nám ukazuje, jak významným nákladem jsou pro mezinárodní dopravce kromě samotných platů náklady na diety. **Průměrná hrubá měsíční mzda řidiče v mezinárodní kamionové dopravě v posledním období činila 14 783 korun.** K tomu však musíme připočítat diety + kapesné. Ty totiž musejí firmy provozující mezinárodní dopravu dle českých zákonů vyplácet řidičům při jejich pobytu v zahraničí. Jejich výše se liší pro jednotlivé země a velikost diet se dozvíme z přiložené tabulky.

➔ **Diety a kapesné jsou významnou položkou v odměňování řidičů. V modelovém případě tvoří dle nákladového mixu 11,3 % celkových nákladů. Náklady na mzdy a odvody za současných podmínek tvoří menší část celkových nákladů – 8,9 %.**

Rozdílné jsou i trendy. Z nich je zřejmé, že trh nenabízí dostatek řidičů. Jejich nedostatek pak vytváří přirozený tlak na růst platů v tomto odvětví. **Průměrná hrubá měsíční mzda řidičů v modelovém případě narostla v prvním kvartále letošního roku meziročně o 4,5 %. V prvním kvartále roku 2015 rostla meziročně o 7,5 %.**

➔ **Kdo chce v současné době přijímat řidiče pro kamionovou dopravu, musí sáhnout hlouběji do peněženky.**

Rok	Čtvrtletí	Výše diet			
		ČR	Německo	Francie	Španělsko
		CZK	EUR	EUR	EUR
2014	1.Q	82	45,0	45,0	40,0
	2.Q	82	45,0	45,0	40,0
	3.Q	82	45,0	45,0	40,0
	4.Q	82	45,0	45,0	40,0
2015	1.Q	82	45,0	45,0	40,0
	2.Q	82	45,0	45,0	40,0
	3.Q	82	45,0	45,0	40,0
	4.Q	82	45,0	45,0	40,0
2016	1.Q	83	45,0	45,0	40,0
	2.Q	83	45,0	45,0	40,0
	3.Q	83	45,0	45,0	40,0
	4.Q	83	45,0	45,0	40,0

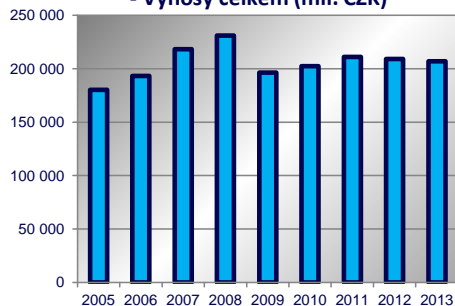
Naopak u nákladů na diety a kapesného přepočtených na jednu modelovou cestu nevidíme v poslední době žádné zemětřesení. **Tyto náklady firem poklesly v prvním kvartále roku 2016 meziročně o 2,1 %, v prvním kvartále roku 2015 zase nepatrně rostly o 0,7 %.**

### Výnosy x náklady

O slastech a strastech podnikání v silniční nákladní dopravě nám více napoví vývoj výnosů a nákladů. Příchodem krize v roce 2008 poptávka po nákladní dopravě razantně klesla. Výnosy v nákladní dopravě a stěhovacích službách po roce 2008 strmě propadly. Zatímco ještě v roce 2008 dosahovaly 231 mld. korun, v roce 2009 propadly o 34,6 mld. korun. Následně náklady do roku 2011 nepatrně rostly, ale v roce 2012 a 2013 se vrátily do klesajícího trendu. **Ještě v roce 2013 byly výnosy v tomto oboru o 10,4 % nižší než v roce 2008.**

Nebylo proto překvapením, že se v nákladní dopravě kvůli příchodu krize a propadu výnosů musely utahovat opasky. Zatímco v roce 2008 činily náklady v nákladní dopravě a stěhovacích službách 223 mld. korun, v roce 2009 propadly o 33,0 mld. korun. Následně náklady do roku 2011 podobně jako výnosy nepatrně rostly, ale v roce 2012 a 2013 se vrátily do klesajícího trendu. **Ještě v roce 2013 byly náklady v tomto oboru o 10,7 % nižší než v roce 2008.**

Silniční nákladní doprava a stěhovací služby - Výnosy celkem (mil. CZK)



Zdroj: ČSÚ

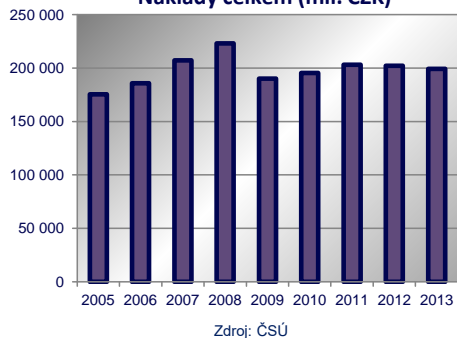
### Přidaná hodnota

**Přidaná hodnota** vyjadřuje, o kolik podnik zhodnotil nakoupené zdroje, tj. materiály, zboží a služby. Hrubá přidaná hodnota představuje nově vytvořenou hodnotu, kterou získávají institucionální jednotky z používání svých výrobních kapacit. Je stanovena jako rozdíl mezi celkovou produkcí oceněnou ve stálých cenách a mezispotřebou oceněnou v kupních cenách. Základní cena je definována jako cena, kterou obdrží producent po odečtení všech daní z produkce, ale se započtením všech dotací na produkty.

Přidaná hodnota v silniční nákladní dopravě a u stěhovacích službách má od roku 2010 rostoucí tendenci. To ukazuje, že obor silniční nákladní dopravy má tuhý kořínek. **Přidaná hodnota v tomto odvětví mezi roky 2010 a 2013 roste průměrným tempem o 2,5 % ročně.** Sektor se tak očividně vzpamatovával z propadů v letech 2008 (kdy přidaná hodnota padla o 4,9 %) a 2009 (kdy přidaná hodnota klesala o 4,5 %).

### Marže

## Silniční nákladní doprava a stěhovací služby - Náklady celkem (mil. CZK)



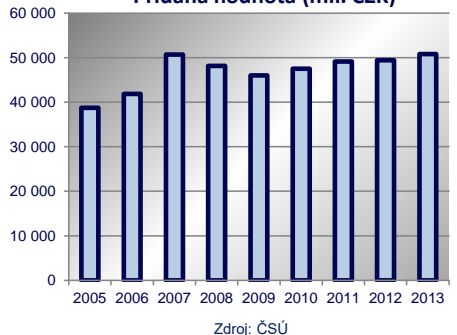
**Marže** vyjadřuje rozdíl mezi prodejní a nákupní cenou zboží (služeb) podělený prodejní cenou zboží (služeb).

V případě marží Český statistický úřad neuvádí konkrétní data pro jednotlivé obory. Využili jsme však závěrů studie společnosti Bisnode. Ta hodnotila skupinu 113 firem ze sektoru kamionové dopravy a došla k závěru, že firmy podnikající v kamionové dopravě v roce 2012 pracovaly s průměrnou ziskovou marží 1,77 %.

Kamionová doprava tak pracuje s minimálními ziskovými maržemi, a proto patří k velice rizikovým oblastem podnikání v Česku.<sup>1</sup> Kamionová doprava je tak velice citlivá na jakékoliv zvýšení nákladů. Prudký nárůst nákladů v souvislosti s dodržováním německé minimální mzdy na německém trhu či znovuzavedením hraničních kontrol v Evropské unii by byl pro řadu dopravců likvidační.



## Silniční nákladní doprava a stěhovací služby - Přidaná hodnota (mil. CZK)



### Ziskovost a citlivosti ziskovosti odvětví na vývoj hospodářského cyklu

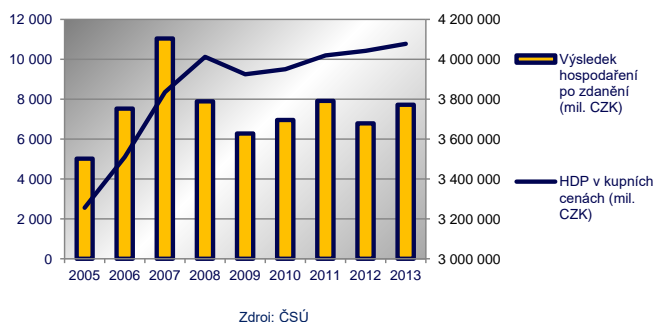
Také ziskovost firem podnikajících v oblasti silniční nákladní dopravy a stěhovacích služeb dostala po nástupu krize tvrdý zásah. Zatímco v roce 2007 dosáhl výsledek hospodaření v tomto odvětví 11,046 mld. korun, v roce 2008 to bylo už jen 7,897 mld. korun – meziročně o 28,5 % méně. V roce 2009 pokračoval sešup ziskovosti v sektoru o dalších 20,6 %. Mezi lety 2010 až 2013 jsme byli svědky určité stabilizace. I tak ale byl výsledek hospodaření daného odvětví v roce 2013 stále o 30,9 % nižší než v předkrizovém roce 2007.

Z toho je na první pohled zřejmé, že silniční nákladní doprava je odvětví extrémně citlivé na vývoj ekonomického cyklu. V roce 2008 klesala ziskovost odvětví silniční nákladní dopravy a stěhovacích služeb o výrazných 28,5 %. Naopak HDP České republiky ještě v roce 2008 rostl o 4,6 %.



Z toho vyplývá, že vývoj v odvětví silniční nákladní dopravy je silně cyklické odvětví, které může sloužit jako indikátor budoucího vývoje české ekonomiky. Dokáže totiž s několikaměsíčním předstihem reagovat na vývoj ekonomického cyklu. Když se přestává dařit autodopravcům, do několika měsíců pocítíme zhoršení podmínek v celé ekonomice.

## Silniční nákladní doprava a stěhovací služby - Výsledek hospodaření po zdanění (mil. CZK) x HDP v kupních cenách (mil. CZK)



### Citlivost cenové hladiny v zemi na změny cen dopravců

Ve spotřebitelských cenách se nákladní doprava přímo nevyskytuje, jelikož není zařazena do spotřebního koše. Nicméně si můžeme pomoci indexem cen tržních služeb, kde má silniční nákladní doprava váhu 128,5 % (12,85 %). Pokud se tak ceny v silniční nákladní dopravě zvýší o 10 %, ceny tržních služeb v součtu narostou o nezanedbatelných 1,285 %. Pokud se to někomu zdá málo, uvědomme si, že spotřebitelská inflace se v domácí ekonomice už řadu měsíců drží pod 1 %. Každopádně silniční nákladní doprava má výrazný vliv na ceny tržních služeb v České republice. Ceny dopravy totiž prosakují do velké části služeb.

# SILNIČNÍ DOPRAVA A ODVODY DO VEŘEJNÝCH ROZPOČTŮ

## Mýtné

### Mýtné v ČR – historický vývoj

Od 1. 1. 2010 podléhají v ČR zpoplatnění mýtem všechna vozidla, která mají v technickém průkazu a/nebo osvědčení o registraci zapsanou nejvyšší povolenou hmotnost nad 3,5 tuny. Vozidla, která podléhají mýtnému, jsou povinně vybavena malým elektronickým zařízením, které komunikuje s mýtným systémem.

V České republice je mýtné vybíráno za ujeté kilometry na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích první třídy. V roce 2013 činila celková zpoplatněná délka sítě 1421 km. Sazby se liší podle druhu zpoplatněné silnice (dálnice + rychlostní silnice x silnice I. třídy), počtu náprav a emisní třídy. Sazby se zvyšují v pátek od 15.00 do 21.00 hod. Zvláštní - zvýhodněná sazba platí pro autobusy.

V roce 2011 a 2013 došlo ke zvýšení sazeb s tím, že byla zvýhodněna vozidla emisní třídy Euro V, u které zůstaly sazby na úrovni roku 2010.

Na rozdíl od daňových systémů se poplatky vybírají ve stejné výši za domácí i zahraniční vozidla. Podíl mýtného od zahraničních dopravců vzrostl z 39% v r. 2007 na 44% v roce 2013. Přímé výnosy z mýta jsou důležitou součástí rozpočtu SFDI a tvoří více než třetinu jeho daňových příjmů.

### Předepsané mýtné 2007 - 2015 (CZK)

Rok	Celkem	y/y
2007	5 558 340 285	
2008	6 134 851 267	10,4%
2009	5 536 154 791	-9,8%
2010	6 565 112 950	18,6%
2011	8 111 963 972	23,6%
2012	8 665 537 923	6,8%
2013	8 544 628 083	-1,4%
2014	8 702 908 508	1,9%
2015	9 720 329 052	11,7%
<b>Celkem</b>	<b>67 539 826 831</b>	

Zdroj: MD

<sup>1</sup>, Bisnode. V KAMIONOVÉ DOPRAVĚ JSOU MINIMÁLNÍ ZISKOVÉ MARŽE [online]. 2014 [cit. 2016-04-21]. Dostupné z: <http://www.bisnode.cz/tiskove-zpravy/v-kamionove-doprave-jsou-minimalni-ziskove-marze>



Podle nejčerstvějších dat z Ministerstva dopravy České republiky dlouhodobě roste výběr mýtného. Předepsané mýtné v ČR mezi lety 2007 a 2015 narostlo o celé tři čtvrtiny z 6,1 mld. korun v roce 2007 až na 9,7 mld. korun v roce 2015. Nejdramatičtější propad předepsaného mýtného o téměř 10 % přišel v roce 2009 se zhoršením ekonomických podmínek v Evropě. Následně ale v roce 2010 předepsané mýtné rostlo o téměř 19 %. Ani krize tak neudusila nárůst prostředků vybíraných za používání dopravní infrastruktury.

**Poplatky za infrastrukturu v zemích EU 2013 (CZK/km)**

Země	CZK/km
ČR	4,12
Německo	3,95
Polsko	1,66
Rakousko	9,09
Slovensko	4,81

Zdroj: Sedm let elektronického mýtného v ČR, Inoxive. 2014

**Mýtné v okolních zemích**

Kvůli dostupnosti a transparentnosti dat bylo srovnání provedeno na datech z roku 2013.

**Německo**

Satelitní lokalizační technologie GPS, komunikace palubních jednotek s centrálním systémem pomocí GSM sítě. Není povinná palubní jednotka. Délka zpoplatněné sítě (obdobá rychlostních silnic a silnic I. třídy v ČR) 13 999 km v r. 2013. Výše mýtného odvozena od emisní třídy vozidla a počtu náprav. Výnosy systému v roce 2013 – 35 mld. EUR (114,6 mld. Kč). Od roku 2010 výnosy mírně klesají. Příčinou je struktura tarifu a výše sazeb, které jsou od roku 2010 stejné.

**Rakousko**

Systém pro vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Mikrovlnný systém, povinná palubní jednotka. Zpoplatněno 2148 km dálnic. V r. 2013 vybráno na mýtném 1,12 mld. EUR (29,1 mld. Kč). Výběr mýta stoupá z důvodu každoročního navyšování sazeb za kilometr.

**Polsko**

2653 km dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. třídy. Mikrovlnná technologie, povinné vybavení palubní jednotkou. Výnos z mýta v r. 2013 - 1 mld PLN (6,24 mld. Kč).

**Slovensko**

Satelitní technologie. Zpoplatněno 2447 km dálnic (+ 234.5 km silnic I. tříd v r. 2013)

**Podíl příjmu z mýta na HDP (v %)**

Země	2013 (%)
Německo	4,5%
Rakousko	1,4%
Slovensko	0,8%
ČR	0,5%
Polsko	0,2%

Zdroj: Eurostat, vlastní vypočty

**Srovnání výše mýtného s vybranými zeměmi EU:**

Do modelového srovnání nákladů za km použijeme kvůli objektivitě a dostupnosti dat čísla z roku 2013. Bude jednat o kamion emisní třídy Euro V s pěti nápravami a hmotností nad 12 tun, jedoucí po dálnici:

Mýtné sazby pro emisní třídu EURO V byly v roce 2013 ČR na km nepatrně vyšší než v Německu – o 0,17 CZK/km. Naopak ale byly výrazně vyšší než v Polsku (o 2,46 Kč). Řidič uvedeného nákladního vozidla také zaplatí za kilometr na Slovensku o 0,69 Kč víc. Nejdražší je z tohoto pohledu Rakousko, kde jsou poplatky za infrastrukturu o více než 120 % vyšší než v České republice.

**Význam mýtného v jednotlivých ekonomikách**

Z pohledu podílu mýta na velikosti HDP je na tom nejlépe Německo. Tam činí podíl příjmu z mýta na HDP 4,5 %. S velkým odstupem následuje Rakousko s podílem 1,4 % HDP. Na Slovensku, v České republice i v Polsku se podíl příjmů z mýta na HDP drží pod 1 %. Konkrétně v České republice činil 0,5 %. To ale není až tak překvapivé zjištění. Česká délka dálnic je dle dat Eurostatu z roku 2012 17x menší než v Německu.

➔ **Snažme se zahustit dálniční síť, pokud chceme zvýšit podíl příjmů z mýta na HDP směrem k úrovni Německa. To ale bude během na dlouhou trať. Navíc výběr mýta nemůže v ČR dosáhnout obdobné úrovně jako v Německu i kvůli nižšímu objemu dopravy.**

**Zdanění**

Země	2010	2011	2012
ČR	38,40	39,00	38,80
Německo	37,20	37,30	37,80
Polsko	30,30	32,00	33,90
Rakousko	40,50	40,80	41,50
Slovensko	32,20	31,60	32,30

Zdroj: Eurostat

Eurostat používá k hodnocení struktury daňových systémů tzv. implicitní daňové sazby. S jejich pomocí lze vyjádřit dopad daní na ekonomické aktivity dle jejich funkcí (práce, kapitál, spotřeba). Implicitní daňové sazby měří průměrné efektivní daňové zatížení různých druhů ekonomických příjmů či aktivit. Implicitní daňová sazba se vypočítá jako podíl celkových daňových výnosů z každého typu ekonomických příjmů či aktivit k potenciálnímu základu těchto daní (tj. spotřebě, nákladům práce nebo kapitálovým příjmům). **Je tak ideálním ukazatelem ke srovnání daňového zatížení v jednotlivých zemích.**

**V oblasti zdanění práce se Česká republika podle implicitní míry zdanění pohybuje v oblasti s vyšší mírou zdanění.** Průměr Evropské unie činí 36,1% hrubé mzdy, přičemž procento zdanění v ČR se pohybuje nad průměrem – 38,8%. Z porovnání ČR s okolními zeměmi vyplývá, že je ČR zemí s druhým nejvyšším zdaněním práce po Rakousku. Naopak u našich přímých konkurentů – Polska a Slovenska - najdeme nižší míru zdanění.



**Vyšší míra zdanění tak ztěžuje pozici českých firem v porovnání s mezinárodní konkencí.**

Důležité je také sledovat jednotlivé složky zdanění, které na dopravní společnosti číhají v jednotlivých zemích. Zdanění práce můžeme rozsegmentovat na daň z příjmu a odvody sociálního zabezpečení. Z analýzy dat vyplývá, že ČR má daň z příjmu pod evropským průměrem, stejně jako sociální pojištění zaměstnanců.



**Naopak pojištění, které platí zaměstnavatelé, je výrazně nad evropským průměrem. To je další faktor, který snižuje konkurenceschopnost českých dopravních firem na evropském poli.**

Zdanění ve vybraných zemích EU - celkové srovnání				
	Silniční daň (EUR/km)	Mýto (EUR/km)	% zdanění SpD+DPH	% zdanění hrubé mzdy
<b>ČR</b>	1772,65	0,16	47,28	38,80
<b>Německo</b>	556,00	0,15	49,38	37,80
<b>Polsko</b>	801,32	0,06	45,74	33,90
<b>Maďarsko</b>	1503,57	x	47,78	39,80
<b>Slovensko</b>	2347,25	0,19	46,18	32,34

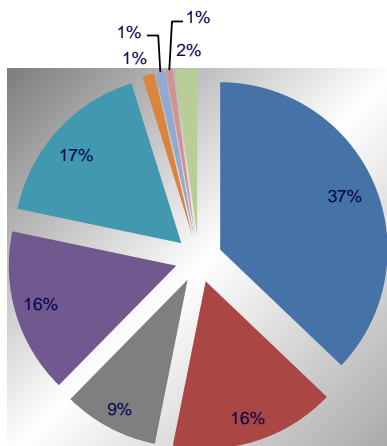
Zdroj: Eurostat

#### Povinné odvody státu

Povinné odvody státu tvoří významnou část nákladů dopravce. **Důležité je především zdanění pohonných hmot, které činí v evropských zemích 24 – 38 % celkových nákladů dopravce** (Zdroj: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM 2013).

Z pohledu výběru daní v České republice je nejvýznamnější daní daň z přidané hodnoty (DPH), která tvoří 37 % celkového daňového inkasa. Z pohledu dopravy jsou ale zajímavější daně spotřební (včetně daně spotřební z minerálních olejů), které tvoří 16 % celkového daňového inkasa. Samotná daň spotřební z minerálních olejů tvoří 9 % celkového daňového inkasa. Daň silniční je z pohledu celkového daňového inkasa mnohem méně významnou. Tvoří pouze 0,7 % celkového daňového inkasa.

#### **ČR: Podíl jednotlivých daní na celkovém daňovém inkasu**



- DPH
- Daně spotřební a energetické (včetně daně z min. olejů)
- Daň spotřební z miner. olejů
- DPPO
- DPFO
- Daň z nemovitých věcí
- Odvod z loterií
- Daň silniční
- Ostatní daně

Zdroj: MF ČR

#### **Daň z minerálních olejů a maziv**

Sazba této daně se měnila v roce 2003, dále pak v roce 2009 a k poslednímu zvýšení došlo v roce 2010. Celkově se za toto období změnila daňová sazba na naftu z 8 150 Kč/1000 l na 10 950 Kč/1000 l. Důvody pro poslední zvýšení sazby spočívaly v zohlednění inflace a v potřebě zvýšení příjmů státního rozpočtu.

Tyto cíle se ovšem nenaplnily, protože došlo k neočekávanému snížení spotřební daně z nafty na Slovensku (k 1. 2. 2010), takže část spotřeby nafty se z ČR přesunula právě na Slovensko. Také v dalších letech docházelo k poklesu výnosů ze spotřební daně z minerálních olejů. Podle Informací o činnosti celní správy za rok 2012 to bylo zapříčiněno těmito vlivy:

Stagnace ekonomiky vlivem hospodářské recese

Nižší prodej motorové nafty způsobený vysokými prodejními cenami na tuzemských benzinových pumpách, kdy čeští i zahraniční řidiči mezinárodní tranzitní kamionové dopravy čerpají motorovou naftu v sousedních zemích

Snížení spotřeby paliva u nově vyráběných naftových motorů v důsledku povinnosti plnit přísnější emisní normy EURO 5 a 6

Kromě nižších celkových výnosů této daně se v roce 2005 změnilo také rozpočtové určení výnosů ze spotřební daně z min. olejů. Do roku 2005 bylo určeno 20% celostátního výnosu daně do SFDI, od roku 2005 je to pouze 9,1%. Tím se o více než 50% snížila částka, která je vybírána od dopravců a znovu vkládána do opravy a údržby infrastruktury.

Pro celkové zhodnocení zdanění nafty je třeba zohlednit také DPH. U všech sledovaných zemí je nafta zdaněna základní sazbou DPH.

Zdanění nafty v ČR je srovnáno v roce 2013 s nejbližšími vybranými zeměmi střední Evropy (Německo, Polsko, Maďarsko a Slovensko). U danění nafty DPH se pohybujeme uprostřed (nejnižší sazbu má Německo – 19%, nejvyšší Maďarsko – 27%), u spotřební daně z minerálních olejů a maziv vyplývá, že v ČR je druhé nejvyšší zdanění (po Německu).

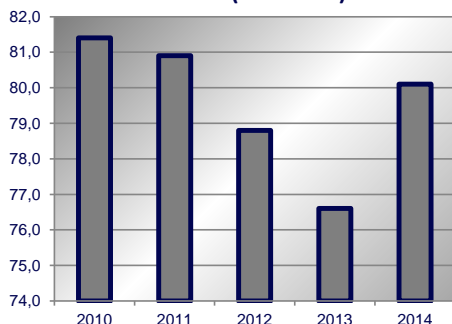
**Celkově je nafta v České republice zdaněna 47,3%, což ji staví opět doprostřed tabulky v míře zdanění mezi uvedenými evropskými zeměmi. Nejvíce je nafta zdaněna 49,4% v Německu, nejmenší daňové zatížení najdeme v Polsku (45,7%).**

Z dat Ministerstva financí České republiky vyplývá, že výnos měl mezi lety 2010 a 2013 klesající trend. Zatímco v roce 2010 činil 81,4 mld. korun, v roce 2013 už pouze 76,6 mld. korun. V roce 2014 jsme však zaznamenali meziroční nárůst o 3,5 mld. korun.



**I tak byl výnos daně spotřební z minerálních olejů v roce 2014 o 1,3 mld. nižší než v roce 2010.**

#### **ČR: VÝNOSY Z DANĚ SPOTŘEBNÍ Z MINER. OLEJŮ (MLD. CZK)**



Zdroj: MF ČR

### **Položme si otázku: Proč z prodeje pohonných hmot a užívání silnic neteče do českého státního rozpočtu víc peněz?**

**Začneme analýzou toho, jak je prováděno zdanění pohonných hmot - pomocí dvou nepřímých daní:**

1. Spotřební daň z minerálních olejů a maziv

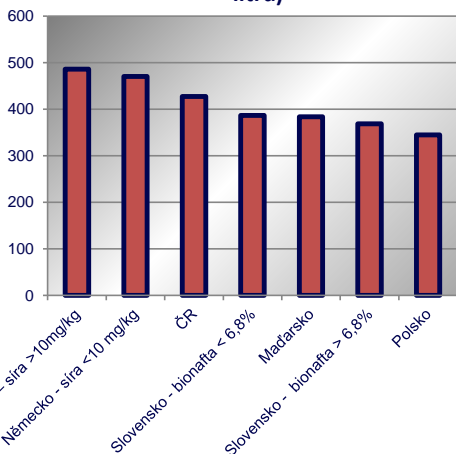


### Sazby spotřební daně a DPH na naftu - srovnání s vybranými zeměmi EU

	Nafta (EUR/litr)
ČR	426,95
Německo – s obsahem síry >10mg/kg	485,70
Německo - s obsahem síry <10 mg/kg	470,40
Maďarsko	383,54
Polsko	344,74
Slovensko - s obsahem bionafty nižším než 6,8%	386,40
Slovensko - s obsahem bionafty vyšším než 6,8%	368,40

Zdroj: EXCISE DUTY TABLES Part II – Energy products and Electricity In accordance with the Energy Directive (Council Directive 2003/96/EC) INCLUDING Natural Gas, Coal and Electricity

### Sazby spotřební daně a DPH na naftu - srovnání s vybranými zeměmi EU (EUR/1000 litrů)



Zdroj: EXCISE DUTY TABLES Part II – Energy products and Electricity In accordance with the Energy Directive (Council Directive 2003/96/EC) INCLUDING Natural Gas, Coal and Electricity

České republice se výběr **spotřebních daní** řídí zákonem č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních v platném znění.

Spotřební daň z minerálních olejů je nepřímou daní, která zdaňuje spotřebu. Základem daně je množství minerálních olejů vyjádřené v 1 000 litrech při teplotě 15 °C.

Hlavní podskupinou minerálních olejů jsou střední oleje a těžké plynové oleje. Jejich spotřeba je zdaněna sazbou 10,95 Kč/litr. Podle ČSÚ tvoří nejvýznamnější část těchto olejů motorová nafta a má cca 60% podíl na konečné spotřebě ropných produktů v ČR.

Nejdůležitější skupinou spotřebitelů motorové nafty jsou ekonomické subjekty provozující přepravu osob a nákladů – podílí se více než 60% na celkové spotřebě nafty a tím i na výnosech spotřební daně z motorové nafty.

## 2. DPH

V českém právním systému upravuje **DPH** zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty ve znění pozdějších předpisů. Tato daň patří mezi nejdůležitější příjmy státního rozpočtu.

Plátcí daně jsou osoby podléhající dani ze zákona a navíc také dobrovolní plátcí. Platí se při nákupu zboží a služeb. Dodavatel, který je registrován jako plátač, musí odvést státu ze svého obchodu část hodnoty, pokud je obchod předmětem DPH. Odběratel může za určitých podmínek požádat o vrácení daně, kterou při obchodu dodavatelé – plátcí DPH – zaplatil.

V ČR je základní sazba 21% uplatňována na naprostou většinu zboží a služeb. První snížená sazba ve výši 15% a druhá snížená sazba ve výši 10% se uplatňuje na zboží a služby definované zákonem o DPH.

Ve vztahu k dopravě je DPH významným zdrojem zdanění pohonných hmot (základní sazba 21%)

**Z pohledu spotřebních daní a DPH na naftu je zdanění v České republice vyšší než v Maďarsku, v Polsku i na Slovensku.** U našich hlavních konkurentů je tak nafta zatížena menšími daněmi. Naopak spotřební daně na naftu jsou vyšší v Německu.

Není proto překvapením, že cena konečné ceny nafty byly v roce 2014 v České republice vyšší než v sousedním Polsku. **Levnější je pro kamiony tankování také v Rakousku.**

**Pro kamiony s tisícilitrovými nádržemi tak není žádný problém projet několik stovek kilometrů českých silnic a tankovat až za hranicemi České republiky.** Naopak nepatrně dražší nafta byla v roce 2014 na Slovensku a v Maďarsku. Nejdražší naftu při srovnání okolních zemí najdeme v Německu. Vše o cenách nafty nabízí následující tabulka:



Vývoj cen nafty bez spotřebních daní a DPH a bez daní										
Země	2010		2011		2012		2013		2014	
	cena nafty bez daní EUR/1000	cena nafty s daněmi EUR/1000	cena nafty bez daní EUR/1000	cena nafty s daněmi EUR/1000	cena nafty bez daní EUR/1000	cena nafty s daněmi EUR/1000	cena nafty bez daní EUR/1000	cena nafty s daněmi EUR/1000	cena nafty bez daní EUR/1000	cena nafty s daněmi EUR/1000
ČR	649	1298	746	1422	758	1445	699	1326	705	1336
Německo	687	1368	805	1514	812	1421	713	1408	696	1388
Maďarsko	573	1261	713	1447	784	1578	746	1429	702	1359
Polsko	650	1227	772	1398	779	1409	701	1291	684	1274
Rakousko	600	1184	702	1366	716	1384	713	1347	673	1299
Slovensko	591	1216	710	1277	718	1394	741	1376	718	1349

Zdroj: Eurostat



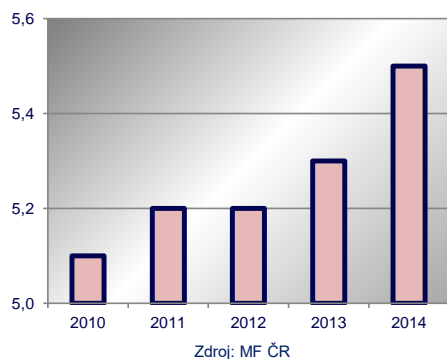
**Dokud bude zdanění nafty a kvůli tomu i její cena vyšší než v okolních zemích, budou kamiony v mnoha případech dál tankovat za našimi hranicemi. Pak nemohou začít výrazně růst daňové příjmy z nafty.**

V roce 2010 došlo v České republice ke zvýšení sazeb spotřebních daní na všechny druhy vybraných výrobků včetně spotřební daně z minerálních olejů. V případě sazeb spotřební daně u pohonných hmot se jednalo o zvýšení sazby přibližně o 1 korunu/l. **To ale nemohlo mít v době krize jiný efekt, než že výnos spotřební daně z minerálních olejů neporoste, ale bude klesat. To se také potvrdilo.** V roce 2013 výnos této daně klesnul meziročně o 0,5 mld. korun, v roce 2012 o 2,1 mld. korun a v roce 2013 o 2,2 mld. korun. Až v roce 2014 výnos spotřební daně z minerálních olejů narostl o 3,5 mld. **I tak byl v roce 2014 o 1,3 mld. nižší než v roce 2010. Kdyby tato částka do rozpočtu roku 2014 připlula, byl by nakonec jeho schodek o 1,7% nižší.**

Není to ale jen o státním rozpočtu. Vedle toho by levnější nafta přinesla vyšší zisky dopravcům. V ekonomice jde o multiplikační efekty. Dopravci by díky úspoře na palivu mohli modernizovat vozový park či najímat nové zaměstnance.

## Silniční daň

### VÝNOSY Z DANĚ SILNIČNÍ (MLD. CZK)



V České republice patří **silniční daň** mezi daně spojené s používáním vozidla. Je významným ekonomickým nástrojem pro snižování emisí z vozidel. Je koncipována jako určitý druh daně z majetku, jejímž předmětem je motorové vozidlo. Daň silniční v současné podobě se začala uplatňovat od roku 1993 s přijetím zákona č. 16/1993 sb., o dani silniční ve znění pozdějších předpisů. Dle současné koncepce je daň silniční koncipována jako daň přímá, která do jisté míry v sobě zahrnuje jak prvky spojené s užíváním vozidla, tak i určité znaky daně z majetku.

**Předmět daně** - vozidla, která podléhají zdanění touto daní u nás, lze rozdělit do dvou skupin:

- vozidla zdaňovaná z hlediska jejich užívání, tj. silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná v České republice, jsou-li používána k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti nebo jsou používána v přímé souvislosti s podnikáním anebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu

- vozidla zdaňovaná z hlediska jejich vlastnictví, tj. vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice. Tato vozidla dani silniční podléhají bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikání či nikoliv.

Poplatníkem je provozovatel vozidla registrovaného v registru vozidel České republiky, zapsaný v technickém průkazu vozidla. V určitých případech jím však může být uživatel vozidla či zaměstnavatel, který vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla.

Podobně jako v dalších zemích EU je základem daně:

- u osobních automobilů zdvihový objem motoru v cm<sup>3</sup>.

- u návěsů je to součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav.

- u ostatních vozidel – největší povolená hmotnost v tunách + počet náprav.

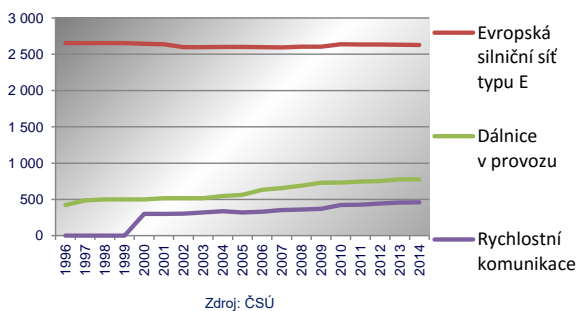
Sazby daně – progresivní (osobní vozidla 1 200 – 4 200 Kč, ostatní vozidla 1 800 – 44 100 Kč)



**Na rozdíl od daně spotřební z minerálních olejů se daňové inkaso silniční daně pohybuje v rostoucím trendu.** Zatímco v roce 2010 se na silniční dani v České republice vybralo 5,1 mld. korun, v roce 2014 to bylo již 5,5 mld. korun. Nicméně platí, že daň silniční je z pohledu celkového daňového inkasa málo významnou. Tvoří pouze 0,7 % celkového daňového inkasa.

Tady by do budoucna stálo za úvahu, zda silniční daň nezrušit. Inkaso daně totiž není z pohledu daňové mixu příliš významné, když tvoří méně než 1 %. Navíc ekologickou funkci už plní zdanění pohonných hmot. Český daňový systém by to zjednodušilo, což podnikatelskému prostředí do budoucna pomohlo.

### ČR: Dopravní infrastruktura (km)



## Státní fond dopravní infrastruktury

Nejdůležitější roli při financování dopravní infrastruktury v ČR má Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Jde o právnickou osobu podléhající Ministerstvu dopravy, zřízenou podle zákona 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb. Jeho hlavním úkolem je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic, dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Každoročně je schvalován rozpočet SFDI, který tvoří část státního rozpočtu ČR.

Dle zákona o rozpočtovém určení daní je pouze 9,1% celostátního výnosu daně určeno do rozpočtu SFDI. Plných 90,9% příjmů jde do Státního rozpočtu.

Pro srovnání podílu spotřební daně z nafty byl vybrán ukazatel předepsané daně, tzn. souhrn předpisů/výměrů spotřební daně vztahující se k příslušnému zdaňovacímu období, tedy období, kdy vznikla povinnost daně přiznat a zaplatit (nejčastěji v souvislosti s uvedením vybraných výrobků do volného daňového oběhu).

Srovnáme-li celkovou výši předepsané spotřební daně z minerálních olejů a maziv s předepsanou spotřební daní z nafty, vidíme její výrazný podíl, který se od r. 2010 postupně zvýšil až na 65%.

## VÝVOJ PODÍLU PŘÍJMŮ SFDI (MLD. CZK)

	2010	2011	2012	2013
<b>Silniční daň</b>	4,7	5,1	5,2	5,2
<b>Spotřební daň</b>	7,4	7,4	7,2	7,0
<b>Dálniční kupony</b>	3,1	3,2	3,9	4,3
<b>Mýtné</b>	6,2	8,5	8,7	8,6
<b>Privatizační příjmy</b>	7,7	0,8	0,0	0,0
<b>Dotace ze SR</b>	17,0	11,2	14,9	16,0
<b>Zdroje EU</b>	24,6	19,4	12,7	5,0
<b>Úvěry EIB</b>	6,0	4,3	1,3	2,4
<b>Ostatní příjmy</b>	3,9	3,5	3,9	3,4

Zdroj: Sedm let elektronického mýtného v ČR, Inoxives.r.o., 2014

## PROSTŘEDKY PŘIDĚLENÉ OBJEMOVĚ NEJVÝZNAMNĚJŠÍM PŘÍJEMCŮM (% CELKOVÝCH VÝDAJŮ)

	2012	2013
<b>ŘSD</b>	61,4	54,6
<b>SŽDC</b>	33,3	35,7
<b>ŘVC</b>	1,2	0,4
<b>ostatní</b>	4,1	9,4

## VÝVOJ PODÍLU PŘÍJMŮ SFDI (MLD. KČ)

Příjmy SFDI tvoří 100% výnosů silniční daně, 9,1% výnosů spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv, 100% výnosů z dálničních známek a mýta, dále to jsou dotace ze SR, příspěvky z evropských fondů, atd.

V posledních letech systematicky roste podíl daňových příjmů v rozpočtu SFDI, a to z důvodu omezení privatizačních příjmů a jejich nenahrazení jinými zdroji. Rostou výnosy ze silniční daně, naopak výnosy z daně z minerálních olejů klesají (způsobeno nákupem pohonných hmot v zahraničí po zvýšení sazeb daně z minerálních olejů a DPH). V současné době jsou nejdůležitějším zdrojem Evropské fondy a dotace ze SR.

Přímé výnosy z mýta a dálničních kuponů tvoří významnou část daňových příjmů SFDI. Na rozdíl od ostatních příjmů jsou stoprocentním příjmem fondu. Tarifní zvýhodnění vozidel třídy EURO V způsobilo pokles výnosů z mýta. Přestože byly sazby mýta zvýšeny v r. 2011 a 2012, nedochází k nárůstu těchto výnosů, naopak právě pro rychlý růst podílu vozidel třídy Euro V v roce 2013 poprvé v historii meziročně poklesly celkové příjmy z mýtného, a to nikoli z důvodu nižších dopravních výkonů, ale z důvodu poklesu průměrné vážené sazby (vyjadřuje průměrnou cenu, kterou dopravci platí za jeden kilometr, se zohledněním složení vozového parku, emisních tříd a počtu náprav).

Důležitou úlohou mýta je také to, že se jako jediný ze zdrojů vybírá nediskriminačně – stejně od domácích i zahraničních dopravců. Největší podíl ze zahraničních dopravců mají dopravci ze sousedních států – Slovensko, Polsko, Maďarsko.

## Rozdělení výdajů ze SFDI

Z pohledu silniční dopravy je třeba zdůraznit, že značná část rozpočtu SFDI (36%) jde do financování infrastruktury železnice, přestože více než polovina zdrojů fondu pochází ze silniční dopravy. Ředitelství silnic a dálnic prostředky ze SFDI využívá téměř stejnou měrou na neinvestiční výdaje (opravy a údržby dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy) a na investice. SŽDC využila převážnou část prostředků z fondu na neinvestiční akce (73%), zbylou část použila na investice. U vodních cest byla větší část také použita na neinvestiční akce (57%).

## Odvody sektoru dopravy do státního rozpočtu

Státní pokladnu by velice bolelo, kdyby se sektor dopravy dostal do problémů. Podíl pozemní a potrubní dopravy z pohledu celé ekonomiky (konkrétně z pohledu celkové hrubé přidané hodnoty) činí dle posledních známých dat 3,03 %. **Z tohoto podílu nám vyjde, že včetně všech daní a odvodů na sociální a zdravotní pojištění odvede tento sektor ročně na daních 29,5 mld. korun.** Ale pozor. Celý sektor dopravy by se bez fungování pozemní dopravy položil. A podíl dopravy a skladování na celkové hrubé přidané hodnotě v české ekonomice činí 5,69 %. **Sektor dopravy a skladování přitom v součtu přispívá do rozpočtu daňovými příjmy ve výši 55,6 mld. korun. Tady je potřeba zdůraznit, že se jedná pouze o české subjekty. Kdybychom k tomu zahrnuli i zahraniční subjekty, výpadek by se mohl přiblížit až ke 100 mld. korun.** Navíc jsme v úvodu zmínili, že doprava je úzce spojená s fungováním dalších oborů z výrobní sféry, stavebnictví a obchodu. **Pokud připočteme podíl těchto odvětví na hrubé přidané hodnotě, vyjde nám, že sektor dopravy se spolupodílí na přísunu daňových příjmů do státní kasy ve výši 486,3 mld. korun ročně.**

# HROZBA KONCE VOLNÉHO OBCHODU JAKO ZÁKLADNÍ DEVIZY EU

Z našeho pohledu je základní devizou EU volný obchod. Jenže tzv. Schengen začíná mít čím dál větší trhliny. Stačí se podívat na případ Maďarska. Maďari na konci osmdesátých let jako první strhli železnou oponu. Letos oběhali kvůli migrační vlně plotem svoji hranici se Srbskem, Chorvatskem a Slovinskem. To byl také hlavní důvod, proč se hlavní cesta migrantů směrem do západní Evropy vyhnula Maďarsku. Problém je jiný, přerozdělování uprchlíků nemůže být dlouhodobým řešením migrační krize, když tu máme volný pohyb osob, zboží atd. Přerozdělenému uprchlíkovi těžko můžeme bránit v cestě zpět do vysněného Německa. V Evropě se proto začíná experimentovat s uzavřením hranic. Ostatně tímto opatřením se straší i kvůli rostoucímu strachu z terorismu. Šéf Evropské komise J.C. Juncker však odvážně přiznal, že pokud Schengen padne, přestane dávat jednotná Evropa smysl. Dokud bude společná Evropa sledovat ekonomické zájmy, k dlouhodobému uzavření vnitřních hranic nedojde. Konec Schengenu by byl nejen začátkem konce eurozóny, ale i celé EU. Ale náznaků konce volného obchodu je čím dál víc. Kontroly zpřísňuje Švédsko, které ještě před pár lety vítalo migranty s otevřenou náručí. Rakousko připravuje stavbu plotu na alpské hranici s Itálií. Jaké by ale měl konec Schengenu nebo jeho přškrcení důsledky na odchod?



Podle nás by znovuzavedení hraničních kontrol výrazně zkomplikovalo život kamionovým společnostem a v podstatě i celému zahraničnímu obchodu. Právě ten přitom výraznou měrou pomáhá evropským zemím k růstu. To by se jednoznačně odrazilo ve zpomalení růstu HDP.

Varovný prst zvedá i německý institut Ifo. Zavedení systematických kontrol na všech hranicích v Schengenském prostoru by podle institutu vedlo ke snížení ekonomického výkonu zemí Evropské unie o 0,19 - 0,47 %. Podle institutu by

se z evropského HDP každý rok vypařilo 26,65 až 65,8 miliardy eur, neboli 52,74 až 130,28 eur na jednoho obyvatele.<sup>2</sup>

Institut Ifo ale také dodává, že je nepravděpodobné, že se schengenský prostor kvůli přílivu migrantů zcela zhroutí. Je mnohem pravděpodobnější, že kontroly budou zavedeny pouze na těch hranicích, které jsou na uprchlíckých trasách. Pak by potenciální pokles HDP Evropské unie nebyl tak výrazný, ale pohyboval by se v pásmu 0,06 do 0,11 procenta HDP. To se rovná 9,0 až 15,4 miliardy euro neboli od 17,83 eur do na 30,39 eur na obyvatele.



Je ale zřejmé, že zamrznutí Schengenu by nedopadlo na všechny země rovnoměrně. **Z analýzy UniCredit Bank vyplynulo, že případným rozpadem schengenského prostoru by nejvíce trpěly Česko a Slovensko.** Důvodem je vysoká otevřenost obou ekonomik a vysoký podíl obchodu s ostatními zeměmi. Česká republika i Slovensko totiž patří mezi šestici zemí v EU, pro niž se schengenský prostor podílí na celkovém zahraničním obchodě víc než 70 procenty. Pokles exportu citlivých položek (jako jsou např. potraviny) o 5 % by podle analýzy připravil českou ekonomiku o 0,25 % HDP. To je v dnešních cenách asi 12 miliard korun ročně.



**Evropská komise odhaduje, že obnovení plné ochrany hranic v schengenském prostoru by znamenalo okamžité přímé náklady od 5 do 18 miliard eur ročně (tj. 0,05 % – 0,13 % HDP).** Ačkoli by tyto náklady nesli především někteří aktéři a regiony, nevyhnutelně by zasáhly celé hospodářství EU.



Náklady by nenesli jen kamionoví dopravci, kteří by stáli v hodinových kolonách na hranicích. Zvýšené dopravní náklady by se přenesly i na firmy napříč trhem. **My na základě dat od Evropské komise odhadujeme, že v ČR by firmy kvůli znovuoobnovení hraničních kontrol na dodatečných nákladech zaplatily přes 200 milionů EUR. To je částka, která se podle našich výpočtů rovná průměrné roční mzdě více než 17 tisíc zaměstnanců. O ty se hraje. Tento počet pracovních míst by byl obnovením hraničních kontrol v České republice ohrožen.**

## STRAŠÁK MINIMÁLNÍ MZDY

Omezení na hranicích však rozhodně není jediným strašákem, který číhá na kamionové dopravce. Jsou jím i nová pravidla, podle kterých by kamionové firmy měly na některých trzích dodržovat vyšší minimální mzdu platnou v dané zemi. **Od 1. 1. 2015 platí na území Německa dle zákona MiLoG plošná minimální hodinová mzda ve výši 8,50 eur.** Českým autodopravcům rovněž vzniká povinnost hlášení pracovní činnosti a její dokumentaci.

**Francouzské úřady budou dle zákona Loi Macron požadovat hodinové sazby při nejmenším 9,61 eur.** Minimální mzdu mají dopravci platit na území Francie od začátku července. Francouzi chtějí zavést pro autodopravce z ciziny kromě minimální mzdy i další sociální pravidla. Ta se týkají pracovní doby a odpočinku, práce přes čas, ochrany zdraví při práci a rovnosti pohlaví. I to by přineslo zvýšení nákladů pro autodopravce. Opatření se netýkají řidičů, kteří přes Francii pouze projíždějí.

Ačkoliv čeští autodopravci prozatím nebyli donuceni hradit sankce za nedodržení tohoto zákona, do budoucna je tu velký vykřičník. Také zahraniční zaměstnavatelé v nákladní dopravě by totiž měli v plném rozsahu aplikovat pravidla zákona o minimální mzdě. Zákon o německé minimální mzdě by se pravděpodobně neměl vztahovat na transport zboží, které nemíří do Německa, ale kde je Německo pouze tranzitní zemí. Tady ale bude záležet na vyjádření německých úřadů.

**Proč by podle německých úřadů měla minimální mzda platit i pro zahraniční subjekty?**

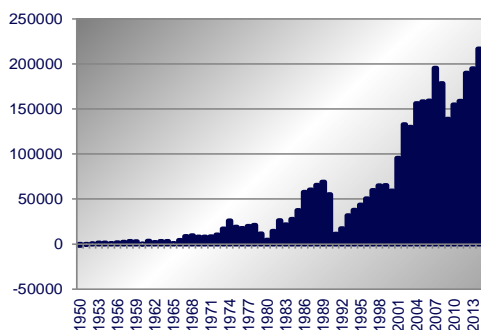
Ze strany Německa jde o druh ochrany národních trhů. Německo sice hájí tato opatření slovy o sociálním dumpingu a moderním octovství, jenže v podstatě by se z titulu ochránářství jednalo o návrat do doby před vznikem Evropské unie.

V realitě samy německé firmy z výhod členství v EU a v eurozóně masivně těží. Jde třeba o využívání levnější práce v nových zemích EU, kde jim tato nerovnost rozhodně nevadí. Navíc výrazně využívají i výhodou společné měny eura, která zvýhodňuje Německo, ale také znevýhodňuje v mezinárodní konkurenci chudší evropské země.



Německému zahraničnímu obchodu rozhodně nepomáhá k úspěchu jen tradičně vysoká kvalita německého zboží a rostoucí německá produktivita práce. **Ač se to může zdát paradoxní, Německo výrazně těží ze svého členství v eurozóně. Slabé euro bylo jedním z důvodů, proč se Německo může tak výrazně spoléhat na zahraniční poptávku namísto té domácí.** Výsledkem je rostoucí přebytek německé obchodní bilance. Zatímco v roce 2003 tvořil německý vývoz 32,6 % německého HDP a v roce 2008 43,5 %, do roku 2014 tento podíl vzrostl na 45,6 %. A dostáváme se k paradoxu. Kvůli tomu, že je Německo členem eurozóny, nevzniká tlak na posílení domácí měny – v tomto případě eura. V eurozóně totiž není zdaleka jen Německo, ale také problémové

Německo - obchodní bilance (EUR mn)



Zdroj: Destatis

<sup>2</sup>, Ifo. *Person Controls in the Entire Schengen Area Cost 53 to 130 Euro per Capita* [online]. 2016 [cit. 2016-04-28]. Dostupné z: [http://www.cesifo-group.de/DocDL/ifo\\_Forschungsberichte\\_73\\_2016\\_Felbermayr\\_et\\_al\\_Handelseffekte\\_Grenzkontrollen.pdf](http://www.cesifo-group.de/DocDL/ifo_Forschungsberichte_73_2016_Felbermayr_et_al_Handelseffekte_Grenzkontrollen.pdf)

státy jižní periferie eurozóny. Pokud by Německo dál setrvalo u marky, vysoké přebytky obchodní bilance a běžného účtu platební bilance by vedly k jejímu posílení. Tím by Německo ztratilo část své exportní výhody.

Je otázkou, jak by byla německá měna silná dnes. Pro zajímavost přepočítací koeficient marky k euru činil před vstupem do eurozóny k 31. 12. 1998 1,95583 DEM. Jenže v roce 1998 činil přebytek německého zahraničního obchodu 64,9 mld. EUR, do konce roku 2014 se přebytek německé obchodní bilance zvýšil na 216,9 mld. EUR. Narostl tak 3,3x. Zásadnější pro vývoj kurzů měn je vývoj běžných účtů platební bilance. Deficit běžného účtu Německa při obchodování se zbytkem světa činil dle dat Eurostatu v roce 1999 25,8 mld. EUR, do roku 2013 narostl do přebytku 206 mld. EUR. V podání Evropské unie (EU) činil deficit běžného účtu při obchodování se zbytkem světa v roce 1999 -54,4 mld. EUR, do roku 2013 se přebytek běžného účtu zvýšil na 155,7 mld. EUR. Z toho je zřejmé, že přebytek běžného účtu Německa narostl výrazněji než v podání EU. To je jasný důkaz o tom, že by si Německo zasloužilo silnější měnu, než je euro.



**Německo rozhodně není obětím beránekem ozebračovaným dopravními firmami z České republiky a dalších zemí EU. Německo jasně těží ze svého členství v Evropské unii a eurozóně.**

#### Význam německého trhu pro českou kamionovou dopravu

Z následujících tabulek je naprosto zřejmé, jak je z českého pohledu německý trh důležitý pro dopravu, a to především silniční. Statistika přepravních proudů hovoří jasnou řečí. Z pohledu vývozu po silnici míří dle hmotnosti do Německa 48,7 % exportovaného zboží. Také z pohledu dovozu do České republiky je německý trh naprosto klíčový. Z Německa k nám míří 43,0 % dovozů po silnici. Zcela zásadní proto je, aby se na německém trhu neobjevovaly překážky pro české autodopravce.

Přepravní proudy věcí ve vývozu podle jednotlivých zemí (tis. tun)					
Země	Skupina	silniční	železniční	vnitrozemská vodní	Celkem
<b>Celkem</b>		<b>26131,8</b>	<b>18603,9</b>	<b>172,6</b>	<b>44908,3</b>
<b>NĚMECKO</b>	1EU	12729,1	6541,3	144,7	6686,0
<b>RAKOUSKO</b>	1EU	3355,0	2813,0	0,0	2813,0
<b>SLOVENSKO</b>	1EU	2939,0	2786,0	0,0	2786,0
<b>ITÁLIE</b>	1EU	1211,3	519,4	0,0	519,4
<b>FRANCIE</b>	1EU	934,4	38,9	18,8	57,7
<b>MAĎARSKO</b>	1EU	898,8	731,4	0,0	731,4
<b>POLSKO</b>	1EU	750,0	2668,3	0,0	2668,3
<b>SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ</b>	1EU	617,0	0,0	0,0	0,0
<b>BELGIE</b>	1EU	532,2	86,0	5,8	91,8
<b>NIZOZEMSKO</b>	1EU	444,5	1152,8	3,3	1156,1
<b>ŠPANĚLSKO</b>	1EU	368,7	46,0	0,0	46,0
<b>ŠVÝCARSKO</b>	2ESVO	246,8	45,9	0,0	45,9
<b>ŠVÉDSKO</b>	1EU	164,5	30,2	0,0	30,2
<b>RUSKO</b>	3ITF	153,4	0,0	0,0	0,0
<b>DÁNSKO</b>	1EU	152,6	64,2	0,0	64,2
<b>SLOVINSKO</b>	1EU	139,2	474,8	0,0	474,8
<b>NORSKO</b>	2ESVO	85,1	0,0	0,0	0,0
<b>RUMUNSKO</b>	1EU	77,5	44,2	0,0	44,2
<b>TURECKO</b>	3ITF	70,0	0,9	0,0	0,9
<b>FINSKO</b>	1EU	35,6	0,1	0,0	0,1
<b>CHORVATSKO</b>	1EU	32,9	37,5	0,0	37,5
<b>ŘECKO</b>	1EU	28,5	28,0	0,0	28,0
<b>LOTYŠSKO</b>	1EU	27,6	0,0	0,0	0,0
<b>LUCEMBURSKO</b>	1EU	25,4	0,6	0,0	0,6
<b>SRBSKO</b>	3ITF	25,1	15,4	0,0	15,4
<b>UKRAJINA</b>	3ITF	17,0	0,0	0,0	0,0
<b>MAKEDONIE</b>	3ITF	12,3	0,0	0,0	0,0
<b>PORTUGALSKO</b>	1EU	11,6	0,0	0,0	0,0
<b>BOSNA A HERCEGOVINA</b>	3ITF	11,3	3,0	0,0	3,0
<b>LITVA</b>	1EU	9,6	0,4	0,0	0,4
<b>GRUZIE</b>	3ITF	7,5	0,0	0,0	0,0
<b>BULHARSKO</b>	1EU	6,0	30,7	0,0	30,7
<b>KAZACHSTÁN</b>	4EHK/OSN	5,3	4,0	0,0	4,0
<b>ÁZERBÁJDŽÁN</b>	3ITF	4,1	0,0	0,0	0,0
<b>BĚLORUSKO</b>	3ITF	1,8	0,0	0,0	0,0
<b>ESTONSKO</b>	1EU	1,6	0,0	0,0	0,0

Poznámka: Jedná se pouze o dopravce registrované v ČR  
Zdroj: Ministerstvo dopravy

Přepravní proudy věcí v dovozu podle jednotlivých zemí (tis. tun)					
Země	Skupina	silniční	železniční	vnitrozemská vodní	Celkem
<b>Celkem</b>		<b>19923,0</b>	<b>23371,6</b>	<b>91,2</b>	<b>43385,7</b>
<b>NĚMECKO</b>	1EU	8572,4	7189,4	62,9	15824,6
<b>SLOVENSKO</b>	1EU	2506,7	8126,9	0,0	10633,5
<b>RAKOUSKO</b>	1EU	1849,6	385,0	0,0	2234,6
<b>ITÁLIE</b>	1EU	1240,9	147,5	0,0	1388,4
<b>POLSKO</b>	1EU	985,3	4914,7	0,0	5900,0
<b>FRANCIE</b>	1EU	815,9	43,7	0,0	859,6
<b>BELGIE</b>	1EU	784,1	37,0	2,0	823,1
<b>MAĎARSKO</b>	1EU	781,4	295,6	0,0	1077,0
<b>NIZOZEMSKO</b>	1EU	765,3	1532,4	26,3	2324,0
<b>SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ</b>	1EU	396,3	0,0	0,0	396,3
<b>ŠPANĚLSKO</b>	1EU	327,7	0,0	0,0	327,7
<b>ŠVÝCARSKO</b>	2ESVO	184,9	23,6	0,0	208,4
<b>ŠVÉDSKO</b>	1EU	135,5	16,4	0,0	151,8
<b>DÁNSKO</b>	1EU	106,1	4,4	0,0	110,5
<b>RUSKO</b>	3ITF	91,9	0,0	0,0	91,9
<b>SLOVINSKO</b>	1EU	91,8	138,7	0,0	230,5
<b>LUCEMBURSKO</b>	1EU	54,8	9,2	0,0	64,0
<b>LITVA</b>	1EU	34,6	27,2	0,0	61,8
<b>ŘECKO</b>	1EU	31,1	0,0	0,0	31,1
<b>NORSKO</b>	2ESVO	27,0	0,0	0,0	27,0
<b>TURECKO</b>	3ITF	26,4	0,0	0,0	26,4
<b>RUMUNSKO</b>	1EU	25,7	49,1	0,0	74,8
<b>UKRAJINA</b>	3ITF	24,8	0,0	0,0	24,8
<b>FINSKO</b>	1EU	20,8	0,0	0,0	20,8
<b>BULHARSKO</b>	1EU	14,5	15,4	0,0	30,0
<b>LOTYŠSKO</b>	1EU	11,3	0,0	0,0	11,3
<b>BĚLORUSKO</b>	3ITF	4,8	7,1	0,0	11,8
<b>MAKEDONIE</b>	3ITF	4,2	0,0	0,0	4,2
<b>SRBSKO</b>	3ITF	4,1	28,9	0,0	33,0
<b>KAZACHSTÁN</b>	4EHK/OSN	3,3	1,0	0,0	4,3
<b>CHORVATSKO</b>	1EU	0,0	2,0	0,0	2,0
<b>ČERNÁ HORA</b>	3ITF	0,0	3,0	0,0	3,0
<b>NEURČENO</b>	5Ostatní	0,0	373,6	0,0	373,6

Poznámka: Jedná se pouze o dopravce registrované v ČR  
Zdroj: Ministerstvo dopravy

Na konkrétním příkladu nyní ukážeme, jak je německý trh pro ČR významný. Západočeská dopravní firma LAGARDE nám poslouží jako tržní benchmark. Zatímco z pohledu přepravovaných tun dosáhl obchod této firmy s německými subjekty 32,2 %, z pohledu tržeb celých 40,7 %. Je jasné, že západočeská firma bude více orientovaná na německý trh než firma sídlící v Ostravě. **Každopádně se jedná o potvrzení, že Německo je pro silniční nákladní dopravu superdůležitým trhem - ještě významnějším z pohledu tržeb než z pohledu celkového objemu přepravovaných tun.**

#### **Číselně: Konkurenceschopnost českých autodopravců aneb o kolik se hraje**

Němci zvýšili hodinovou minimální mzdu na 8,50 eura, podle současného kurzu na 230 korun za hodinu. České firmy platí na hodinu řidičům v mezinárodní kamionové dopravě podle modelového indexu z dílny Dopravní fakulty ČVUT 104 korun. Plat českých řidičů je sice v reálu větší díky dietám, to ale německou stranu nemusí zajímat. **Pokud by čeští dopravci museli řidičům dorovnávat německou minimální mzdu, znamenalo by to pro ně zvýšení platů o více než 120 % proti současné průměrné mzdě v mezinárodní kamionové dopravě dle modelového indexu z dílny ČVUT.** To by bylo pro řadu firem likvidační. I kvůli tomu, že mají často dlouhodobé smlouvy se zákazníky, které neřeší mzdové náklady, maximálně pohyb cen mýtného nebo nafty.

Přitom sami čeští řidiči na výplatních páskách v současné době netratí. Podle českého zákona totiž musí čeští řidiči dostávat stravné. V mnoha případech platí, že stravné jim kompenzuje platy na úroveň německých. Kdyby totiž mzdy českých řidičů byly výrazně nižší než platy německých řidičů, pro Čecha by nebyl problémem začít jezdit pro německou firmu. Nákladovou stranu českých autodopravců drží na uzdě skutečnost, že ze stravného nemusí zaměstnavatel odvádět sociální a zdravotní pojištění.

**Zákon o německé minimální mzdě je pro přepravní firmy zásadním problémem, protože je de facto ve střetu s českými zákony. Dnes je mzda českého řidiče kamionu v mezinárodní dopravě tvořena základní hodinovou mzdou + dietami, které pro práci v zahraničí předepisují české zákony. Jenže podle MiLoG by v praxi měl český autodopravce řidiči zvýšit minimální hodinovou mzdu podle německých zákonů více než dvojnásobně na 230 korun, ačkoliv povinnost proplácet diety zůstává. V praxi by tak měli čeští řidiči platy o velikost českého stravného vyšší než v Německu (!). (Základní sazba denního stravného pro rok 2016 činí pro Německo 45 EUR.)**

#### **Kalkulace nárůstu nákladů v souvislosti se zavedením MiLoG**

K odhadu nárůstu zvýšení nákladů v souvislosti se zavedením MiLoG jsme upravili modelovou situaci. Nový model přebírá část parametrů z Nákladového indexu silniční nákladní dopravy sestaveného zástupci Dopravní fakulty ČVUT.

Základní myšlenkou modelu je, že minimální mzda platná na německém trhu činí **8,50 EUR**. To v přepočtu dle současného kurzu znamená **229,50 CZK**. Průměrná hodinová mzda českého kamionového dopravce včetně odvodů činí **104,3 CZK**. Zvýšení platů při pobytu českého řidiče na německém území činí **120 %**.

Podle Nákladového indexu silniční nákladní dopravy činí fond pracovní doby **177,1 hodin měsíčně**. Abychom mohli určit velikost nárůstu mzdových nákladů v souvislosti s MiLoG na jednoho řidiče, musíme vypočítat, jakou poměrnou část cesty stráví řidič na německém území a jakou na českém. Jen na německém území by totiž dopravce musel řidiči kompenzovat mzdu na úroveň té německé. Po konzultaci s tvůrci Nákladového indexu silniční nákladní dopravy a zástupci sdružení ČESMAD BOHEMIA byla vybrána modelová trasa z Jihlavy do Hamburku. Podle expertního odhadu na této cestě stráví řidič na českém území jednu třetinu času a dvě třetiny času na německém území. **Po vynásobení těchto parametrů vyjde, že zvýšení mzdových nákladů pro řidiče jedoucího na trase z Jihlavy do Hamburku činí 14 782 korun.**

Nicméně ne všechny cesty v české mezinárodní silniční nákladní dopravě směřují do Německa. Podle přepravních proudů věcí v silniční dopravě tvoří podíl vývozu do Německa na celkovém vývozu po silnici 48,7 %.

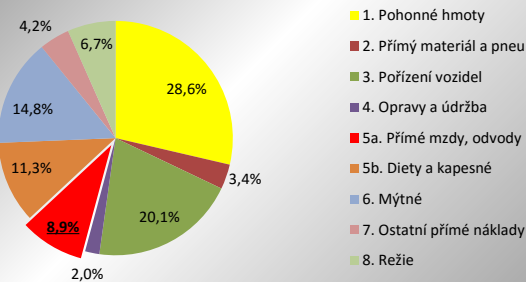


**Po vynásobení tímto parametrem dojdeme výsledku, že zvýšení měsíčních mzdových nákladů na 1 řidiče v české mezinárodní kamionové dopravě činí 7 199 korun. Včetně odvodů na sociální a zdravotní tato částka vyšplhá na 9 646 korun. Procentuálně zvýšení měsíčních mzdových nákladů na 1 řidiče v české mezinárodní kamionové dopravě dosahuje 39,0 %.**

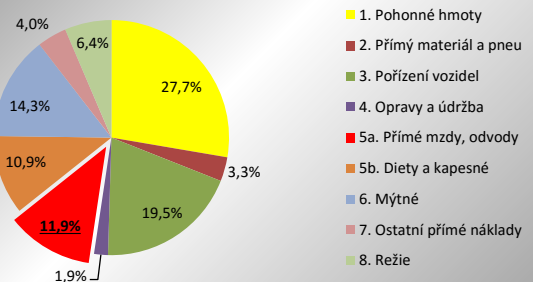
Abychom dobře pochopili, jak zásadní změnu byl MiLoG přinesl, vytvořme si modelovou dopravní firmu X. Ta provozuje mezinárodní silniční dopravu s orientací na Německo. Pokud vyjdeme z podílů jednotlivých nákladů dle Nákladového indexu silniční nákladní dopravy, pak podíl přímých mezd a odvodů na celkových nákladech firmy nyní činí 8,9 %. Po zavedení MiLoG by však podíl mzdových nákladů a odvodů dle našich výpočtů vystřelil na 11,9 %.

*Je však jasné, že MiLoG nedopadne na všechny autodopravce stejně. Nárůst nákladů u konkrétní firmy by závisel na tom, jak má daná dopravní firma nastavené mzdy, z nichž odvádí sociální, a jaké sazby stravného používá pro výpočet náhrad. Každopádně toto zvýšení personálních nákladů by dramaticky snížilo konkurenceschopnost českých autodopravců na německém trhu.*

### Modelová firma X: Druhy nákladů a jejich podíl na celkových nákladech před zavedením MiLoG



### Modelová firma X: Druhy nákladů a jejich podíl na celkových nákladech po zavedení MiLoG



Důležité je také odhadnout, co tento mohutný nárůst nákladů na mzdy udělá s velikostí celkových nákladů autodopravců. Ty totiž obsahují výraznější nákladové položky jako pohonné hmoty, náklady na pořízení vozidel, mýtné či diety.

Z výpočtu jsme museli odfiltrovat nákladní vozidla provozovaná živnostníky. Na ty se totiž zákon o německé minimální mzdě nevztahuje.



**Z toho nám vychází, že zvýšení celkových nákladů kvůli MiLoG v mezinárodní kamionové dopravě dosahuje bez odvodů na sociální a zdravotní pojištění 2,8 %. Při započtení odvodů na sociální a zdravotní pojištění pak tento nárůst dosahuje 3,5 %, neboli 573,768 mil. korun. To je za rok 6,885 mld. korun. A to rozhodně není zanedbatelná částka. V přepočtu to činí 0,59 % HDP.**



Navíc je jasné, že kamionoví dopravci budou muset tento zvýšený náklad někde ušetřit. 6,885 mld. korun se přitom rovná současné průměrné roční mzdě včetně odvodů a diet **10 200 řidičů v mezinárodní kamionové dopravě**. To znamená zhruba 14 % z jejich počtu. Tyto pracovní pozice by byly zavedením MiLoG ohroženy.

Komu by se nárůst celkových nákladů o 3,5 % zdál mírný, necht' si vzpomene, že firmy podnikající v kamionové dopravě pracují s extrémně nízkou marží. Ta podle údajů Bisnode v roce 2012 dosahovala v průměru 1,77 %.



**Z našeho modelu vyplývá, že toto zdražení by neustálo 10 – 30 % českých firem provozujících mezinárodní kamionovou dopravu.**



Podstatné také je, jaká část nákladů se přenesou na zákazníky. To totiž ukáže, o kolik stoupne cena mezinárodní dopravy. Po vynásobení celkového nárůstu nákladů marží dosahované v odvětví odhadujeme, že ceny v české mezinárodní kamionové dopravě vzrostou měsíčně v součtu o **10,156 mil. korun, za rok o 121,868 mil. korun.**

## ZÁVĚR – MAKROEKONOMICKÝ PŘESAH

### Produktivita práce ve vybraných zemích EU - přepočtená na hodinu (EUR)

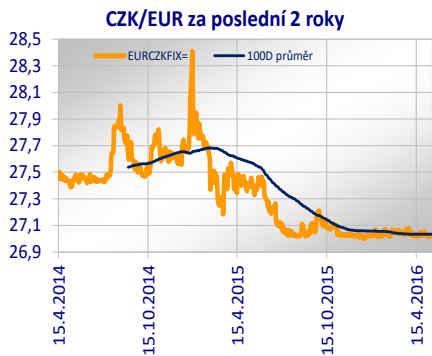
	2010	2011	2012	2013
<b>ČR</b>	13,00	13,30	13,20	13,10
<b>Německo</b>	41,70	42,40	42,60	42,80
<b>Polsko</b>	9,80	10,20	10,40	10,60
<b>Rakousko</b>	38,90	39,10	39,50	39,90
<b>Slovensko</b>	12,30	12,60	12,80	13,20

Zdroj: Eurostat

### Makroekonomický přesah

Z našich propočtů je zřejmé, že uvedení MiLoG do praxe by zvýšilo náklady českých firem zapojených do mezinárodní kamionové dopravy o 3,5 %. Jenže to není jediné zvýšení nákladů, které na autodopravce čeká. Strašákem je také dodržování minimální mzdy na francouzském trhu při převozu zboží do Francie. Ta dokonce požaduje dodržování vyšší minimální mzdy než v Německu. Zatímco v Německu to je 8,50 EUR/hod, ve Francii 9,61 EUR/hod. Francie ale není pro české silniční dopravce tak významným trhem. Zatímco do Německa míří 48,7 % objemu vývozu přepravovaného po silnici, do Francie pouze 3,6 %. I tak by ale zavádění kontrol minimálních mezd v jednotlivých západoevropských zemích zvyšovalo náklady českých autodopravců. To by při extrémně nízké marži českých dopravních firem vedlo v řadě případů k jejich zániku. **Těm přeživším by nezbylo, než zvýšené náklady převést do nárůstu cen doprav, což by snížilo jejich konkurenceschopnost. Vzhledem k maržím v odvětví tento roční náklad přesunutý do koncových cen dosáhne 121,868 mil. korun.**

**Proč to zdůrazňujeme?** Čeští autodopravci dosud mohli těm německým konkurovat cenou, která byla dle expertních odhadů z trhu v podání českých autodopravců o 5 – 13 % nižší než v případě německých. Jenže tomu nyní stojí v cestě MiLoG. Navíc nejen autodopravci, ale všichni čeští vývozci nebudou moci vylepšovat svou konkurenceschopnost díky uměle slabé koruně. Její kurz se už od listopadu 2013 díky politice České národní banky drží nad 27korunovou úrovní. Koruna je podle nás vzhledem k vývoji HDP, platební a obchodní bilance v tuto chvíli podhodnocena o 7 %. Intervence tu však nebudou věčné. Po odstranění této výhody se konkurenceschopnost



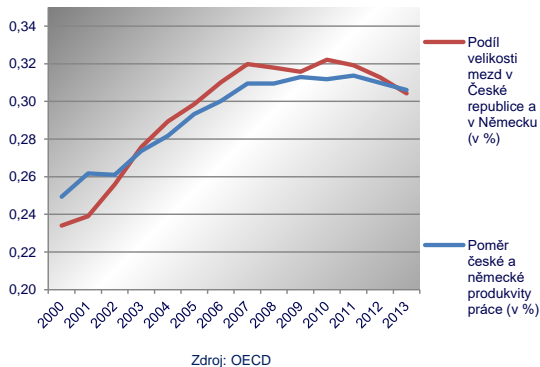
českého zboží rázem sníží.

**Kombinace MiLoG a odstranění intervenčního režimu české koruny by podle našich odhadů snížila konkurenceschopnost českého zboží o 5 - 10 %.** A ruku na srdce, byly by po takovém zdražení česká auta, stroje, nebo třeba okurky tak lákavé pro zahraniční spotřebitele? Je totiž jasné, že MiLoG není problém jen kamionové dopravy, ale celého českého zahraničního obchodu. A protože zahraniční obchod tvoří většinu českého HDP, jedná se o problém celé ekonomiky.

**Klíčem k úspěchu českého zahraničního obchodu momentálně není vysoká produktivita práce, ale nízké náklady na práci.** V roce 2014 byla produktivita práce v České republice 3,3x nižší než v Německu, takže je nemyslitelné, že by byla tato propast rychle překonána. Obdobně i náklady na práci byly v roce 2014 v České republice 3,3x nižší než v Německu.

Důležité je také sledovat trendy v produktivitě práce. Poměr české produktivity práce k německé se od roku 2000 zvyšoval. Jenže během poslední krize se tento trend otočil. V roce 2011 byla produktivita práce v České republice na 31,4 % Německa, ale do roku 2013 poklesla na 30,6 % německé produktivity. Tento pokles produktivity se na trhu odrazil v tom, že jsme Německo přestali dohánět ve mzdách. Zatímco v roce 2011 byly české mzdy na 31,9 % německých, v roce 2013 už to bylo jen 30,4 %. V paritě pak české mzdy v roce 2011 činily 50,0 % německých a v roce 2013 47,7 % německých.

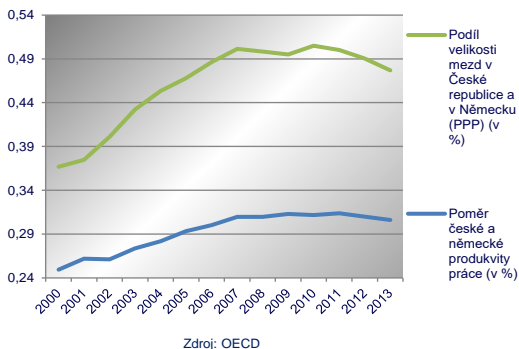
**Podíl velikosti mezd v ČR a v Německu x Poměr produktivity práce v ČR a v Německu**



➔ **Když Česká republika přestala konvergovat k Německu v produktivitě práce, bylo by na hlavu postavené, aby konvergovala ve mzdách.**

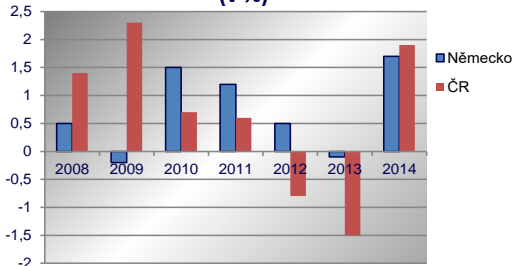
➔ **Je zřejmé, že Česká republika zaostává a ještě dlouho bude zaostávat za německou produktivitou práce. Její devizou jsou nízké náklady na práci. Je to o komparativních výhodách. Češi by se měli specializovat na výrobu, kde je třeba hodně lidské práce. Tou je třeba právě kamionová doprava. Němci by se naopak měli zaměřit na obory, kde je třeba více kapitálu. Bohužel to nebude pro Českou republiku dlouhodobě strategické, protože budeme bohatnout výrazně pomaleji než Němci. Je to však jediná cesta, jak překlenout nedostatečnou vybavenost ekonomiky kapitálem, což způsobuje nižší produktivitu práce. Zvýšení mezd bez produktivity bohatství nepřinese už vůbec.**

**Podíl velikosti mezd v ČR (PPP) a v Německu x Poměr produktivity práce v ČR a v Německu**



➔ **Pokud si český zahraniční obchod chce udržet svou konkurenceschopnost, nemohou začít růst české náklady na práci, a to ještě skokově. Zvýšení mezd v silniční nákladní dopravě by přitom mohlo růst mezd odšpuntovat. S nárůstem mezd v silniční nákladní dopravě by totiž vzrostly ceny prakticky všech položek vyvážených za hranice. Ještě jednou zdůrazníme, že kombinace zvýšení mezd kvůli MiLoG a posílení koruny na její přirozenou úroveň by podle našich odhadů snížila konkurenceschopnost českého zboží v příštích letech o 5 - 10 %.**

**Meziroční růst reálných mezd během krize (v %)**



Zdroj: Bundesfinanzministerium, ČSÚ

Náklady práce (EUR) ve vybraných zemích						
	2000	2004	2008	2012	2013	2014
Norsko	29,80	30,10	37,80	56,40	56,30	54,00
Dánsko	27,00	29,60	34,60	39,40	39,90	40,30
Belgie	27,00	29,20	32,90	38,00	38,80	39,00
Švédsko	:	29,00	31,60	37,30	38,20	37,40
Lucembursko	23,10	30,30	31,00	33,90	35,00	35,90
Francie	:	28,20	31,20	34,30	34,30	34,60
Nizozemsko	23,00	27,30	29,80	32,50	33,50	34,00
Finsko	22,10	24,40	27,10	31,30	31,90	32,30
Rakousku	:	25,20	26,40	29,70	30,50	31,50
Německo	24,60	26,80	27,90	30,50	31,00	31,40
Itálie	19,70	22,40	25,20	27,70	28,10	28,30
EU	16,70	19,80	21,50	23,90	24,20	24,60
Velká Británie	19,70	21,50	20,90	21,70	20,90	22,30
Španělsko	14,30	16,50	19,40	21,10	21,20	21,30
Slovinsko	10,90	11,20	13,90	15,60	15,30	15,60
Řecko	11,70	15,30	16,70	15,70	14,60	14,60
Slovensko	2,80	4,10	7,30	8,90	9,20	9,70
ČR	3,70	5,80	9,20	10,00	9,80	9,40
Polsko	4,20	4,70	7,60	7,90	8,10	8,40
Maďarsko	3,60	5,90	7,80	7,40	7,40	7,30

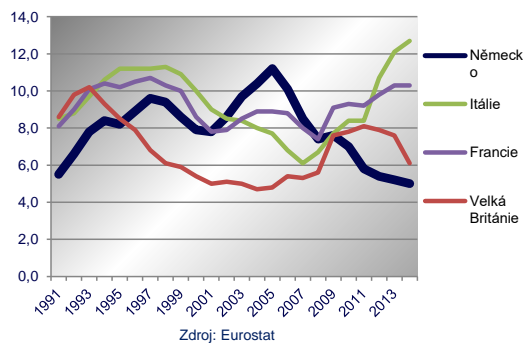
Zdroj: Eurostat

**Německý trh práce optikou čísel**

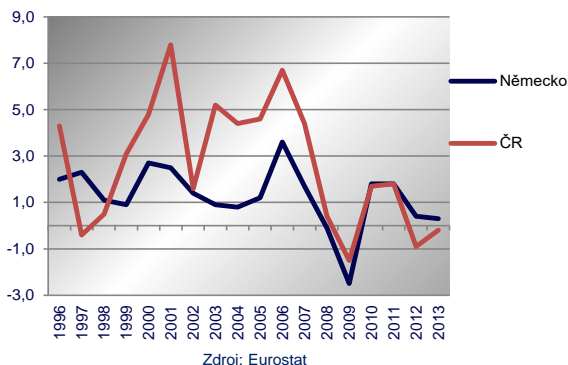
Abychom pochopili, proč z ekonomického hlediska není možné zvyšovat mzdy na úroveň těch německých, musíme na krátkou exkursi na německý trh práce. V roce 2000 činily průměrné hodinové náklady na zaměstnance v Německu 24,6 EUR/hod. Německo tehdy mělo o 7,9 EUR/hod vyšší náklady na práci než byl průměr v Evropské unii. Díky tzv. Hartzovým reformám na trhu práce se podařilo nárůst nákladů velmi



Míra nezaměstnanosti v %



Meziroční změna produktivity práce (přepočtené na hodinu) v %



výrazně zbrzdí. Pracovní podmínky (zejména pak mzdy, odměny) a pracovní doba totiž byly po reformě určovány při kolektivním vyjednávání stran a upraveny v kolektivních smlouvách bez vlivu vlády. Náklady na práci v Německu rostly od roku 2000 do roku 2014 průměrným tempem 2,0 % ročně, v zemích Evropské unie to bylo v průměru o 3,4 % ročně. V roce 2014 dosahovaly průměrné pracovní náklady v Německu 31,4 EUR/hod. Co je podstatné, v Německu se dnes vyrábí s nižšími náklady než u přímých konkurentů Německa – ve Francii, Belgii, Nizozemsku či v severovýchodních státech.

Dalším klíčovým znakem lepší se kondice německého trhu práce byla rostoucí produktivita. Ta jednoduše řečeno udává vztah mezi výsledkem a časem potřebným k jeho dosažení. Produktivita práce přepracovaná na odpracovanou hodinu se v Německu mezi lety 2008 a 2013 zlepšovala průměrným ročním tempem 0,3 % ročně. Ačkoliv se tento růst nezdá strhující, musíme si uvědomit, že v této době většina Evropy bojovala s krizí. I v této statistice Německo poráží své přímé konkurenty – Francii, Nizozemsko, Belgii či Lucembursko.

Nejlepším a nepřehlédnutelným důkazem o úspěchu reform na trhu práce je to, že míra nezaměstnanosti v Německu klesala i během krize, kdy v okolních zemích (včetně České republiky) rostla.



Německý trh práce tak ušel dlouhou cestu. Tato dlouhá cesta byla tím, co pomohla německým mzdám dostat se na jednu z nejvyšších úrovní v Evropě. Kompenzovat mzdy českých řidičů na úroveň těch německých už dnes by byl experiment, který by mohl pokřivit celý trh práce v České republice. S nárůstem nákladů na práci by se vypařila zásadní konkurenční výhoda českého zboží. To by podle nás byla cesta k návratu české ekonomiky do dlouhé recese.

## Závěry v kostce:

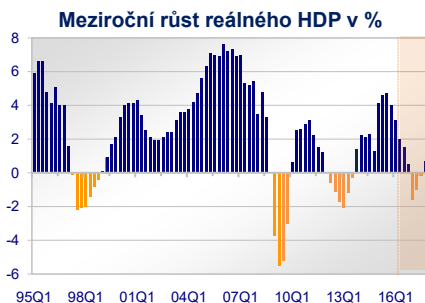
1. Silniční doprava je jedním z klíčových odvětví pro fungování české ekonomiky, ačkoliv by se to na první pohled nemuselo zdát. Vývoj v nákladní silniční dopravě totiž nějakým způsobem ovlivňuje více než polovinu (52 %) české populace (!). Z tohoto pohledu se tak jedná o jedno z klíčových odvětví české ekonomiky.
2. Zahraniční obchod, pro který je mezinárodní silniční doprava extrémně důležitá, totiž zůstává klíčovým pilířem české ekonomiky. Zatímco v některých zemích činí export jen 30 % HDP, u nás to je téměř 90 %, což je zhruba dvojnásobek v porovnání s Německem. Zkrátka export je motorem české ekonomiky.
3. Uvedení MiLoG do praxe by vedlo ke zvýšení měsíčních mzdových nákladů na 1 řidiče v české mezinárodní kamionové dopravě o 7 199 korun. Po započtení odvodů dokonce o 9 646 korun, neboli o 39,0 %.
4. Zvýšení mzdových nákladů by následně vedlo k nárůstu celkových nákladů kvůli MiLoG v mezinárodní kamionové dopravě bez započtení odvodů na sociální a zdravotní pojištění o 2,8 %. Při započtení odvodů na sociální a zdravotní pojištění by pak tento nárůst dosáhl 3,5 %, neboli 573.768 mil. korun. To je za rok 6,885 mld. korun, neboli v přepočtu 0,59 % HDP. Zvýšení nákladů dopravců v souvislosti s MiLoG tak rozhodně není jen špatnou zprávou pro samotné firmy, ale pro celou ekonomiku.
5. Direkt by dostal i trh práce. Kamionoví dopravci by museli zvýšené náklady kvůli MiLoG někde ušetřit. Zvýšení nákladů kvůli MiLoG se přitom rovná průměrné roční mzdě (včetně odvodů a diet) více než 10 tisíc řidičů z oboru mezinárodní kamionové dopravy. To znamená zhruba 14 % z jejich počtu. Tyto pracovní pozice by byly zavedením MiLoG rázem ohroženy.
6. Klíčové je, jaká část nákladů se přenesla na zákazníky. Po vynásobení maržovostí odhadujeme, že ceny v české mezinárodní kamionové dopravě vzrostou kvůli MiLoG v součtu za rok o 121,868 mil. korun.
7. Uvedení MiLoG do praxe by vedlo k lavinovému bankrotu společnosti v české kamionové dopravě. Zvýšení celkových nákladů pro mezinárodní dopravce kvůli MiLoG o 3,5 % při průměrné marži 1,77 % bude pro řadu firem likvidační. Musíme si totiž uvědomit, že marže řady společností se drží pod 1 %, a tyto firmy by šly na řadu první. Navíc dodržování MiLoG by zvýšilo i administrativní náklady středních a větších firem. Podle odborných odhadů by firma s 8 a více řidiči musela přijmout 1 člověka na administrativu. Tento jeden člověk by dle aktuální průměrné mzdy zvýšil náklady firem o 426 tisíc korun ročně. Pokud by zákon o minimální mzdě pro řidiče kamionů platil i v dalších zemích, náklady na administrativu by rostly i menším firmám. MiLoG tak může kvůli velice nízkým maržím v odvětví zlomit vaz 10 – 30 % firem provozujících mezinárodní kamionovou dopravu.



8. Existuje několik scénářů toho, co by na trhu následovalo poté. Logicky by měly ty dopravní firmy, které MiLoG nepoloží, převést zvýšené náklady do cen. (Navíc do budoucna je ve hře zvyšování nákladů a tudíž i cen také kvůli mzdovým zákonům v jiných zemích, např. ve Francii. I Francie se chystá kontrolovat řidiče, zda dodržují francouzskou minimální hodinovou mzdu. Ta je vyšší než v Německu a činí 9,61 eur. Tento model by pak mohly následovat

i další země, což by skokově navyšovalo náklady v kamionové dopravě.

9. Nesmíme zapomenout, že cena za mezinárodní kamionovou dopravu spoluvytváří cenu českého vývozu. Zdražení kvůli MiLoG v kombinaci s odstraněním intervenčního režimu české koruny by snížilo konkurenceschopnost českého zboží v příštích 5 letech až o 5 - 10 %. To nemůžeme dopustit. Zahraniční obchod je totiž klíčovým pilířem české ekonomiky. Zatímco v některých zemích činí export jen 30 % HDP, u nás to je téměř 90 %. To je zhruba dvojnásobek v porovnání s Německem.



10. MiLoG by tak výrazně zhoršil pozici českého zahraničního obchodu, který je motorem naší ekonomiky. To je špatná zpráva zejména ve chvíli, kdy česká ekonomika začíná zpomalovat. Zatímco loni rostla česká ekonomika o více než 4 %, letos její růst zpomalí na 1,8 %. Německo se totiž bude potýkat s důsledky migrační krize. Poptávka výrazně neporoste ani v dalších evropských zemích. Nervozitu na trhy pak přináší strašák zpomalování čínské ekonomiky. Ta je sice geograficky daleko, nicméně právě čínská ekonomika v posledních letech táhla růst globální ekonomiky. V roce 2017 proto bude u nás ještě hůř. Příští rok bude česká ekonomika klesat o 0,5 %.



MiLoG a s tím související zhoršení kondice českého zahraničního obchodu je cestou k návratu do recese, která by měla trvat podle našich odhadů minimálně 3 kvartály.

A to i proto, že se ve vzduchu vznáší strach z omezení Schengenského prostoru kvůli přílivu imigrantů. Varovný prst zvedá německý institut Ifo. Zavedení systematických kontrol na všech schengenských hranicích by podle institutu vedl ke snížení ekonomického výkonu zemí EU o 0,19 - 0,47 %. Podle měkčí verze, která počítá s hraničními kontrolami pouze na uprchlických trasách, by se z HDP EU vypařilo 0,06 - 0,11 %.

My na základě dat od Evropské komise odhadujeme, že v České republice by firmy kvůli znovuoživení hraničních kontrol na dodatečných nákladech zaplatily přes 200 milionů EUR. To je částka, která se podle našich výpočtů rovná průměrné roční mzdě přibližně 17 tisíc zaměstnanců. Takovýto počet pracovních míst by byl obnovením hraničních kontrol v České republice ohrožen.

Pokud by byla zvýšená minimální mzda vyplácená řidičům jezdícím do Německa, ovlivnilo by to i mzdy dalších řidičů. A to nejen řidičů jezdících do jiných zemí, ale také mzdy řidičů ve vnitrostátní dopravě. Zákoník práce totiž říká, že se má platit stejná mzda za stejnou práci. MiLoG by tak mohl odšpuntovat zvyšování mezd v celé české ekonomice. To je synonymum k nárůstu nákladů práce. Přitom právě nízké náklady práce jsou v tuto chvíli tím, co je zárukou konkurenceschopnosti českého zboží na zahraničních trzích. Navíc se to prodrazí státní kase. Odšpuntování růstu mezd by totiž do budoucna vytvářelo tlak na růst důchodů. To by dále nafoukvalo již tak nafouknuté sociální výdaje. Celkový dopad zavedení MiLoG tak může být výrazně vyšší.

## Scénář č. 2

Jenže je tu ještě alternativní scénář, který není pro českou ekonomiku o moc příznivější než ten předchozí. Bylo by bláhové si myslet, že všichni autodopravci v Evropě jsou poctiví. Některé firmy (nemusí být české, ale třeba z Polska, z Maďarska...) mohou obcházet pravidla a nedodržovat zákon o minimálních mzdách. Díky tomu by nemusely protlačit zvýšení nákladů v souvislosti s MiLoG do cen. Nepoctivci tak zůstanou levní. To vytvoří tlak na ty poctivé firmy, kterým v souvislosti s MiLoG vzrostly náklady a musely zdražit. Nesmíme zapomenout, že mezinárodní kamionová doprava je vysoce konkurenční odvětví. Za této konstelace hvězd pro nepoctivé firmy nebyl problém přetáhnout k sobě české řidiče z firem, které přistoupily na zvýšení nákladů kvůli MiLoG.



Snaha „narovnat“ trh dorovnáním mezd na německém trhu by paradoxně mohla dramaticky destabilizovat český trh autodopravy. MiLoG tak v konečném důsledku může kvůli velice nízkým maržím a vysoce konkurenčnímu prostředí donutit k bankrotu ne 10 - 30 %, ale až 50 % českých firem provozujících mezinárodní kamionovou dopravu.

### Nerozumíte některému odbornému výrazu?

Vysvětlení naleznete na [www.nextfinance.cz/slovník/](http://www.nextfinance.cz/slovník/)

Společnost Next Finance s.r.o. poskytuje pouze analýzy a prognózy ekonomického vývoje nebo tržních cen (které jsou subjektivním názorem analytiků).

Společnost neposkytuje investiční poradenství, a to ani v rámci individuálních konzultací. Přejete-li si investovat, kontaktujte subjekt zabývající se investičním poradenstvím, který posoudí Vaši individuální situaci!

Šíření a využívání této analýzy je vázáno Všeobecnými obchodními podmínkami společnosti Next Finance s.r.o. (k nahlédnutí na [www.nextfinance.cz/](http://www.nextfinance.cz/)).

Analýza je určena pouze pro klienty společnosti Next Finance s.r.o. a pro média, která při využití analýz vždy uvedou zdroj. Analýza je předmětem autorského práva a nesmí se dále elektronicky přeposílat, kopírovat ani jinak šířit.

V případě zájmu stát se klientem Next Finance s.r.o. či v případě jakýchkoliv dotazů kontaktujte:

Markéta Šichtařová – ředitelka společnosti  
marketa.sichtarova@nextfinance.cz – tel.: 775 255 120

Vladimír Píkora, Ph.D. – hlavní ekonom  
vladimir.pikora@nextfinance.cz – tel.: 776 888 228

Jiří Cihlár – analytik finančních trhů  
jiri.cihlar@nextfinance.cz – tel.: 607 158 157

Next Finance s.r.o.  
Jinonická 80, 158 00 Praha 5, ČR  
sales.department@nextfinance.cz – tel.: 731 109 813