

# METODICKÝ POSTUP PRE VÝPOČET TARIFY V CESTNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVE

## METHODICAL TECHNIQUES FOR CALCULATION OF TARIFFS IN ROAD FREIGHT TRANSPORT

Dušan Halaj<sup>1</sup>

---

*Anotácia: Príspevok sa venuje metodike pre návrh tarify v cestnej nákladnej doprave. Na základe príslušnej metodiky a dostupných údajov si môže dopravca zostaviť vlastnú tarifu, ktorú môže poskytnúť zákazníkovi.*

*Kľúčové slová: tarifa, dopravca, náklady, návesová súprava.*

*Summary: The article discusses the methodology for the design of tariffs for road freight transport. Tariff can be compiled based on the available data and relevant methodology and offered to customer.*

*Keywords: tariff, carrier, coasts, semi-trailer.*

### ÚVOD

V cestnej nákladnej doprave nie je možné oceniť jednou sadzbou celý rozsah výkonov resp. prevádzkového využitia vozidiel. Preto je nevyhnutné buď využívať počítačové modely, napr. dynamickej kalkulácie resp. iných kalkulačných metód, ktoré umožňujú vykalkulovať nákladové, alebo cenové sadzby spojené s konkrétnym výkonom, alebo si zostaviť vlastnú tarifu resp. modifikovať existujúce tarify (napr. tarifa TR 4 alebo orientačná tarifa).

Dopravnými tarifami rozumieme súhrn tarifných podmienok a tarifných sadziieb, ktoré slúžia pre stanovenie ceny za prepravu. V tarifných podmienkach sa vysvetľuje, ako sa použijú tarifné sadzby a za akých podmienok platia. V súčasnosti sa tarify využívajú pri rozvozových prepravách napr. paliet, fliaš technického plynu, mlieka, kde dopravca musí rozviesť tovar z daného miesta k viacerým odberateľom. V prípade, ak je preprava od jedného zákazníka k jednému odberateľovi, využíva sa kalkulácia ceny na danú prepravu.

Doprovca si však môže na základe svojich vlastných nákladov na konkrétne vozidlá a pre jednotlivé prepravy vypracovať aj vlastnú tarifu. Výhoda vlastnej tarify spočíva v tom, že dopravca si navrhne vlastné tarifné vzdialenosti a vlastné tarifné pásma, ktoré sú potrebné pre vypracovanie tarify. Tarifu je vhodné použiť pre opakované prepravy a pre konkrétne vozidlá dopravcu. Výhoda spočíva v jej jednoduchosti, pretože zákazník si vie jednoducho stanoviť cenu za prepravu. Zákazník vie, aké množstvo tovaru v tonách bude prepravovať, respektíve koľko fliaš alebo paliet chce prepraviť a vie, na akú vzdialenosť sa preprava bude realizovať. Tým zákazníkovi, ktorým bude tarifa poskytnutá, dopravca už nemusí kalkulovať

---

<sup>1</sup> Ing. Dušan Halaj, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, Tel.: +421415133523, E-mail: [dusan.halaj@fpedas.uniza.sk](mailto:dusan.halaj@fpedas.uniza.sk)

cenu za jednotlivé prepravy. Ak by sa zmenili jednotlivé nákladové položky a niektoré prevádzkové údaje, dopravca si vie tarifu následne prepočítať podľa vypracovanej metodiky.

## 1. METODICKÝ POSTUP PRE VYPRACOVANIE VLASTNEJ TARIFY V CESTNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVRE

Doprovca si môže na základe svojich vlastných nákladov a dostupných údajov vypracovať tarifu pre jednotlivé kategórie vozidiel a pre jednotlivé destinácie postupom, ktorý je uvedený v nasledujúcej podkapitole 1.1.

### 1.1 Postup pre vypracovanie tarify

#### 1. Náklady dopravcu rozdeliť na dve skupiny:

- náklady závislé od ubehnutej vzdialenosti, ktoré sa vyjadria na 1km (+ navýšené o požadovaný zisk),
- náklady závislé na čase, ktoré sa vyjadria na 1 deň prevádzky vozidla (+ navýšené o požadovaný zisk)

#### 2. Návrh rozdelenia tarifných pásiem:

Šírka tarifných pásiem môže byť rôzna. Je len na dopravcovi, akú šírku tarifných pásiem si stanoví. Pre kratšie vzdialenosti sa odporúčajú kratšie šírky tarifných pásiem a pre dlhšie prepravné vzdialenosti sa odporúčajú väčšie šírky tarifných pásiem, aby tarifa bola prehľadná.

#### 3. Zistiť počet dní za koľko vykoná vodič prepravu v danom tarifnom pásme:

$$pd = \frac{TP^{HH} \div v_p}{H_d}$$

Kde:

- **pd** – počet dní za koľko vykoná vodič prepravu v danom tarifnom pásme (dni)
- **TP<sup>HH</sup>** – horná hranica tarifného pásma (km)
- **v<sub>p</sub>** – je priemerná rýchlosť vozidla, ktorá môže byť stanovená ako podiel ročného jazdného výkonu vozidla (km) a času prevádzky vozidla za rok (h)
- **H<sub>d</sub>** – je priemerný pracovný čas vodiča za deň

#### 4. Výpočet sadzieb tarify:

- na €/km

$$S_{km} = \frac{n_{km}}{\beta} + \frac{N_d \cdot pd}{TP^{HH}}$$

Kde:

- **S<sub>km</sub>** – sadzba na km (€/km)
- **n<sub>km</sub>** – náklady závislé od ubehnutej vzdialenosti navýšené o požadovaný zisk (€/km)
- **β** – súčiniteľ využitia jazd
- **N<sub>d</sub>** – náklady závislé na čase navýšené o požadovaný zisk (€/deň)
- **pd** – počet dní za koľko vykoná vodič prepravu v danom tarifnom pásme (dni)

- $TP^{HH}$  – horná hranica tarifného pásma (km)  
- sadzba €/tona

$$S_t = \frac{S_{km} \cdot TP^{HH}}{K} \div \gamma$$

Kde:

- $S_t$  – sadzba na tonu (€/t)
- $K$  – užitočná hmotnosť vozidla (môže byť aj objem vozidla resp. počet paliet, ktoré je vozidlo schopné prepraviť)
- $S_{km}$  – sadzba na km (€/km)
- $TP^{HH}$  – horná hranica tarifného pásma (km)
- $\gamma$  – súčiniteľ využitia kapacity

Sadzby môžu byť rôzne, dopravca si môže stanoviť aj iné sadzby, napríklad sadzba €/m<sup>3</sup>, sadzba €/paleta atď.

#### 5. Konečná tarifa so sadzbami €/t, €/m<sup>3</sup> a €/h:

Tarifa, ktorá bude poskytnutá zákazníčkovi, bude obsahovať jednotlivé tarifné pásma, sadzby €/t a €/m<sup>3</sup> a sadzbu na jednu hodinu prevádzkového prestoja súpravy.

## 2. PRÍKLAD PRE APLIKÁCIU METODICKÉHO POSTUPU PRE VYPRACOVANIE TARIFY

V nasledujúcom modelovom príklade je aplikovaný postup pre vypracovanie tarify z predchádzajúcej kapitoly. Tarifa je navrhnutá pre dopravcu, ktorý ma sídlo v Prievidzi a vykonáva medzinárodné prepravy do Rakúska. Tarifu dopravca vypracuje preto, aby bolo jednoduché stanoviť cenu pre jednotlivé prepravy, ktoré bude dopravca vykonávať do Rakúska. V príklade je vypracovaná tarifa pre valníkovú návesovú súpravu. Sadzby v tarife sú zostavené v €/tona a v €/m<sup>3</sup>. Sadzba v €/m<sup>3</sup> sa použije pri prepravách tovaru veľkého objemu a nízkej hmotnosti. Vždy sa použije tá sadzba, ktorá je pre dopravcu výhodnejšia. Tarifné pásma sú navrhnuté na základe minimálnej a maximálnej vzdialenosti, ktorá môže byť pri preprave realizovateľná. Šírka tarifného pásma je 50 km. Tarifa môže mať nasledujúcu štruktúru (Tab. 1).

Tab. 1 – Štruktúra tarify pre Rakúsko

Tarifa pre Rakúsko			
Tarifné pásmo (km)		Sadzba (€/t)	Sadzba (€/m <sup>3</sup> )
Od	Do		
151	200		
201	250		
251	300		
301	350		
351	400		
401	450		

Pokračovanie tab. 1 – Štruktúra tarify pre Rakúsko

451	500		
501	550		
551	600		
601	650		
651	700		
701	750		
751	800		
801	850		
851	900		
Sadzba za hodinu prevádzkového prestoja (€/h)			

Zdroj: Autor

Pre vypracovanie tarify je potrebné, aby dopravca mal k dispozícii priemerné hodnoty využitia jazd podľa tarifnej vzdialenosti a jednotlivé ekonomicko-prevádzkové ukazovatele, na základe ktorých si vie stanoviť napríklad jednotlivé sadzby. Pre vypracovanie tarify je potrebné poznať aj rýchlosť pre jednotlivé tarifné pásma. V príklade sa uvažovalo, že priemerná rýchlosť je pre všetky tarifné pásma rovnaká. Ak dopravca má údaje o rýchlostiach napríklad z informačných systémov pre jednotlivé tarifné pásma, môže ich využiť pri stanovení tarify. Ak dopravca nepozná rýchlosti pre jednotlivé tarifné pásma, môže si vypočítať priemernú rýchlosť z priemerného ročného jazdného výkonu (napr. 123 300 km/rok a z priemerného ročného času prevádzky (3 100 h/rok). Uvažuje sa s rovnakou priemernou rýchlosťou pre všetky tarifné pásma.

$$\text{priemerná rýchlosť} = \frac{\text{priemerný ročný jazdný výkon}}{\text{priemerný ročný čas prevádzky vozidla}}$$

$$\frac{123\,300\text{km}}{3100\text{h}} = \mathbf{39,8\text{km/h}}$$

Ďalej je potrebné, aby dopravca poznal priemerné využitie jazd ( $\beta$ ) a mýto pre jednotlivé tarifné pásma, ktoré sa prepočíta na kilometer a následne pripočíta k nákladom €/km. Rýchlosť, priemerné hodnoty využitia jazd, mýto a prepočet mýta na €/km pre jednotlivé tarifné vzdialenosti sú uvedené v tabuľke (Tab. 2). Mýto sa prepočíta na €/km tak, že sa spočíta mýto za vzdialenosť v SR s mýtom za jednotlivé tarifné pásmo v Rakúsku a tento súčet sa podelí hornou hranicou tarifného pásma. Príklad prepočtu mýta v tarifnom pásme 151 – 200 km:

$$\frac{24,75\text{€} + 13,69\text{€}}{200\text{km}} = 0,1922\text{€/km}$$

Tab. 2. - Rýchlosť, vyžitie jázd a mýto pre tarifné vzdialenosti

Tarifné pásmo (km)		Priemerná rýchlosť vozidla (km/h)	Vyžitie jázd ( $\beta$ )	Mýto (€)	Prepočet mýta na €/km
Od	Do				
Mýto v SR (0 – 151 km)				24,75	-
151	200	39,8	0,68	13,69	0,1922
201	250	39,8	0,7	26,76	0,2060
251	300	39,8	0,7	42,79	0,2251
301	350	39,8	0,73	54,81	0,2273
351	400	39,8	0,73	74,60	0,2484
401	450	39,8	0,73	92,99	0,2616
451	500	39,8	0,75	111,76	0,2730
501	550	39,8	0,75	127,84	0,2774
551	600	39,8	0,75	129,17	0,2565
601	650	39,8	0,78	130,11	0,2382
651	700	39,8	0,78	143,52	0,2404
701	750	39,8	0,78	156,98	0,2423
751	800	39,8	0,8	179,09	0,2548
801	850	39,8	0,8	205,59	0,2710
851	900	39,8	0,8	211,52	0,2625

Zdroj: Autor

## 2.1 Návrh tarify dopravcu

Návrh tarify je spracovaný na základe jednotlivých priemerných nákladov a technicko – hospodárskych ukazovateľov dopravcu. Postup aj s jednotlivými údajmi je aplikovaný v nasledujúcich podkapitolách.

### 2.1.1 Rozdelenie nákladov a výpočet sadzieb €/km a €/deň

Pre stanovenie sadzieb €/km a €/deň sa vychádzalo z priemerných ročných nákladov, priemerného ročného jazdného výkonu 123 300 km a z 251 pracovných dní v roku. K prepočítaným nákladom sa následne pripočítal 5 % - tný zisk. Príklad pre prepočet nákladov je uvedený v nasledujúcej tabuľke (Tab. 3).

Tab. 3 – Prepočet nákladov na €/km a €/deň

Položka	Náklady od km (€/km)	Náklady závislé na čase (€/deň)
PHM	$1,167\text{€/l} \cdot \frac{32\text{ l}}{100\text{km}} = 0,3734\text{€/km}$	
Pneumatiky ťahača (predná náprava)	$\frac{2\text{ks} \cdot 480\text{€/ks}}{240\,000\text{km}} = 0,0040\text{€/km}$	
Pneumatiky ťahača (zadná náprava)	$\frac{4\text{ks} \cdot 480\text{€/ks}}{200\,000\text{km}} = 0,0096\text{€/km}$	
Pneumatiky návesu (predná náprava)	$\frac{6\text{ks} \cdot 480\text{€/ks}}{215\,000\text{km}} = 0,0134\text{€/km}$	
Opravy a údržba	$\frac{3\,650\text{€/rok}}{123\,300\text{km/rok}} = 0,0296\text{€/km}$	
Náklady na oleje	$\frac{1\,660\text{€/rok}}{123\,300\text{km/rok}} = 0,0135\text{€/km}$	
Mzda		$\frac{12\,100\text{€/rok}}{251\text{dní/rok}} = 48,20\text{€/deň}$
Odpis súpravy		$\frac{104000\text{€}}{8\text{r} \cdot 251\text{dní/r}} = 51,79\text{€/deň}$
Cestovné náhrady		$\frac{6500\text{€/rok}}{251\text{dní/rok}} = 25,90\text{€/deň}$
PZP		$\frac{423\text{€/rok}}{251\text{dní/rok}} = 1,69\text{€/deň}$
HP		$\frac{1\,759\text{€/rok}}{251\text{dní/rok}} = 7,01\text{€/deň}$
Daň z MV		$\frac{1\,640\text{€/rok}}{251\text{dní/rok}} = 6,53\text{€/deň}$
Poistenie osádky		$\frac{65\text{€/rok}}{251\text{dní/rok}} = 0,26\text{€/deň}$
Poistenie CMR		$\frac{219\text{€/rok}}{251\text{dní/rok}} = 0,87\text{€/deň}$
Vykurovanie		$\frac{450\text{h} \cdot 0,3\text{l/h} \cdot 1,167\text{€/l}}{251\text{dní/rok}} = 0,63\text{€/deň}$
Réžia		$\frac{1500\text{€/rok}}{251\text{dní/rok}} = 5,98\text{€/deň}$
<b>Spolu</b>	<b>0,4435 €/km</b>	<b>148,86 €/deň</b>
<b>+ zisk (5%)</b>	<b>0,4657 €/km</b>	<b>156,30 €/deň</b>

Zdroj: Autor

Prepočítané náklady závislé od ubehnutej vzdialenosti vrátane zisku sú na úrovni 0,4657 €/km a prepočítané náklady závislé na čase prevádzky vozidla vrátane zisku sú na úrovni 156,30 €/deň.

### 2.1.2 Rozdelenie tarifných pásiem

Šírka tarifných pásiem je 50 km a tarifné pásma začínajú 151. km a končia 900. km. Začínajú 151. km preto, pretože vzdialenosť z Prievidze do Bratislavy (hranica SR a Rakúska)

je 152 km. Tarifné pásma končia 900. km preto, lebo dopravca môže realizovať prepravu zo SR do Rakúska v maximálnej dĺžke 880 km.

### 2.1.3 Určenie počtu dní za koľko sa vykoná preprava v jednotlivých tarifných pásmach

Pre výpočet tarify je potrebné poznať, za koľko dní sa vykoná preprava v jednotlivých tarifných pásmach. Počet dní je stanovený v tabuľke (Tab. 4). Okrem počtu dní sa v tabuľke nachádza aj priemerná rýchlosť, využitie jász a vykalkulované náklady €/km s mýtom prepočítaným na km (€/km) navýšené o zisk pre jednotlivé tarifné pásma. Počet dní vypočítame tak, že hornú hranicu tarifného pásma podelíme priemernou rýchlosťou a následne túto hodnotu podelíme priemerným pracovným časom vodiča za deň. V našom prípade uvažujeme s priemerným pracovným časom vodiča 9 h/deň. Náklady €/km pre jednotlivé tarifné pásma vypočítame tak, že k nákladom €/km pripočítame mýto €/km pre jednotlivé tarifné pásma a navýšime o zisk. Príklad stanovenia počtu dní a nákladov €/km pre tarifné pásmo 151 – 200 km.

$$pd = \frac{TP^{HH} \div v_p}{H_d}$$

$$pd = \frac{200\text{km} \div 39,8\text{km/h}}{9\text{h/deň}}$$

$$pd = \mathbf{0,56\text{dňa}}$$

$$\text{Náklady celkom €/km} = 0,1922\text{€/km (mýto)} \cdot 1,05 + 0,4657\text{€/km (náklady)}$$

$$= \mathbf{0,6675\text{€/km}}$$

Tab. 4 - Priemerná rýchlosť, využitie jász, počet dní a náklady €/km pre jednotlivé tarifné pásma

Tarifné pásmo (km)		Priemerná rýchlosť vozidla (km/h)	Využitie jász ( $\beta$ )	Počet dní	Náklady €/km + mýto €/km navýšené o zisk
Od	Do				
151	200	39,8	0,68	0,56	0,6675
201	250	39,8	0,7	0,70	0,6820
251	300	39,8	0,7	0,84	0,7021
301	350	39,8	0,73	0,98	0,7044
351	400	39,8	0,73	1,12	0,7265
401	450	39,8	0,73	1,26	0,7404
451	500	39,8	0,75	1,40	0,7524
501	550	39,8	0,75	1,54	0,7570
551	600	39,8	0,75	1,68	0,7350
601	650	39,8	0,78	1,81	0,7158
651	700	39,8	0,78	1,95	0,7181
701	750	39,8	0,78	2,09	0,7201

Pokračovanie tab. 4 - Priemerná rýchlosť, využitie jász, počet dní a náklady €/km pre jednotlivé tarifné pásma

751	800	39,8	0,8	2,23	0,7332
801	850	39,8	0,8	2,37	0,7503
851	900	39,8	0,8	2,51	0,7413

Zdroj: Autor

### 2.1.4 Výpočet sadzieb tarify

Pri výpočtoch sadzieb €/km a €/t sa uvažuje s kapacitou vozidla 24 t. Súčiniteľ využitia kapacity ( $\gamma$ ) návesovej súpravy je 0,8. Vypočítané sadzby €/km a €/t pre jednotlivé tarifné pásma Rakúska sú uvedené v tabuľke (Tab. 5).

Výpočet sadzby (€/km)

$$S_{km} = \frac{n_{km}}{\beta} + \frac{N_d \cdot pd}{TP_{HH}}$$

$$\frac{0,6675(\text{€/km})}{0,68} + \frac{156,30(\text{€/deň}) \cdot 0,56(\text{dňa})}{200(\text{km})} = \mathbf{1,4193\text{€/km}}$$

Výpočet sadzby (€/t)

$$S_t = \frac{S_{km} \cdot TP_{HH}}{K} \div \gamma$$

$$\frac{1,4193\text{€/km} \cdot 200\text{km}}{24\text{t}} \div 0,8 = \mathbf{14,78\text{€/t}}$$

Tab. 5 – Výpočet sadzieb €/km a €/t pre jednotlivé tarifné pásma

Tarifné pásmo (km)		Sadzba (€/km)	Sadzba (€/t)
Od	Do		
151	200	$\frac{0,6675}{0,68} + \frac{156,30 \cdot 0,56}{200} = 1,4193$	$\frac{1,4193 \cdot 200}{24} \div 0,8 = 14,78$
201	250	$\frac{0,6820}{0,70} + \frac{156,30 \cdot 0,70}{250} = 1,4119$	$\frac{1,4119 \cdot 250}{24} \div 0,8 = 18,38$
251	300	$\frac{0,7021}{0,70} + \frac{156,30 \cdot 0,84}{300} = 1,4406$	$\frac{1,4406 \cdot 300}{24} \div 0,8 = 22,51$
301	350	$\frac{0,7044}{0,73} + \frac{156,30 \cdot 0,98}{350} = 1,4026$	$\frac{1,4026 \cdot 350}{24} \div 0,8 = 25,57$
351	400	$\frac{0,7265}{0,73} + \frac{156,30 \cdot 1,12}{400} = 1,4328$	$\frac{1,4328 \cdot 400}{24} \div 0,8 = 29,85$
401	450	$\frac{0,7404}{0,73} + \frac{156,30 \cdot 1,26}{450} = 1,4519$	$\frac{1,4519 \cdot 450}{24} \div 0,8 = 34,03$
451	500	$\frac{0,7524}{0,75} + \frac{156,30 \cdot 1,40}{500} = 1,4408$	$\frac{1,4408 \cdot 500}{24} \div 0,8 = 37,52$

Pokračovanie tab. 5 – Výpočet sadzieb €/km a €/t pre jednotlivé tarifné pásma

501	550	$\frac{0,7570}{0,75} + \frac{156,30 \cdot 1,54}{550} = 1,4470$	$\frac{1,4470 \cdot 550}{24} \div 0,8 = 41,45$
551	600	$\frac{0,7350}{0,75} + \frac{156,30 \cdot 1,68}{600} = 1,4176$	$\frac{1,4176 \cdot 600}{24} \div 0,8 = 44,30$
601	650	$\frac{0,7158}{0,78} + \frac{156,30 \cdot 1,81}{650} = 1,3529$	$\frac{1,3529 \cdot 650}{24} \div 0,8 = 45,80$
651	700	$\frac{0,7181}{0,78} + \frac{156,30 \cdot 1,95}{700} = 1,3560$	$\frac{1,3560 \cdot 700}{24} \div 0,8 = 49,44$
701	750	$\frac{0,7201}{0,78} + \frac{156,30 \cdot 2,09}{750} = 1,3588$	$\frac{1,3588 \cdot 750}{24} \div 0,8 = 53,08$
751	800	$\frac{0,7332}{0,80} + \frac{156,30 \cdot 2,23}{800} = 1,3522$	$\frac{1,3522 \cdot 800}{24} \div 0,8 = 56,34$
801	850	$\frac{0,7503}{0,80} + \frac{156,30 \cdot 2,37}{850} = 1,3737$	$\frac{1,3737 \cdot 850}{24} \div 0,8 = 60,81$
851	900	$\frac{0,7413}{0,80} + \frac{156,30 \cdot 2,22}{900} = 1,3122$	$\frac{1,3122 \cdot 900}{24} \div 0,8 = 61,50$

Zdroj: Autor

### 2.1.5 Konečná tarifa so sadzbami €/t, €/m<sup>3</sup> a €/h:

Konečná tarifa, ktorá bude poskytnutá zákazníkovi, je uvedená v tabuľke (Tab. 6). Táto tarifa platí pre valníkovú návesovú súpravu dopravcu. Tarifa obsahuje tarifné pásma, sadzbu €/t, sadzbu €/m<sup>3</sup> a sadzbu za hodinu prevádzkového prestopa, ktorá je stanovená ako podiel nákladov €/deň a priemerného pracovného času vodiča za deň (h/deň).

$$S_h = \frac{156,30\text{€/deň}}{9\text{h/deň}}$$

$$S_h = 17,37\text{€/h}$$

Sadzby €/m<sup>3</sup> sú vypočítané na základe mernej hmotnosti. Na stanovenie mernej hmotnosti je potrebné poznať nosnosť návesovej súpravy, ktorá je 24 t a objem ložného priestoru návesovej súpravy, ktorý je 95 m<sup>3</sup>. Sadzby €/m<sup>3</sup> sú stanovené na základe mernej hmotnosti, a to nasledujúcim spôsobom:

$$\frac{24\text{t}}{95\text{m}^3} = 0,25263\text{t/m}^3$$

$$S_0 = 14,78\text{€/t} \cdot 0,25263\text{t/m}^3$$

$$S_0 = 3,73\text{€/m}^3$$

Kde:

- $S_0$  – je sadzba €/m<sup>3</sup>

Tab. 6 – Konečná tarifa pre Rakúsko

Tarifa pre Rakúsko			
Tarifné pásmo (km)		Sadzba (€/t)	Sadzba (€/m <sup>3</sup> )
Od	Do		
151	200	14,78	3,73
201	250	18,38	4,64
251	300	22,51	5,69
301	350	25,57	6,46
351	400	29,85	7,54
401	450	34,03	8,60
451	500	37,52	9,48
501	550	41,45	10,47
551	600	44,30	11,19
601	650	45,80	11,57
651	700	49,44	12,49
701	750	53,08	13,41
751	800	56,34	14,23
801	850	60,81	15,36
851	900	61,50	15,54
Sadzba za hodinu prevádzkového prestoja (€/h)			17,37

Zdroj: Autor

## ZÁVER

Konečná tarifa poskytnutá zákazníkovi neobsahuje žiadne prepočty nákladov ani iné údaje, ktoré sú potrebné pre vypracovanie tarify. Obsahuje len tarifné pásma, sadzby €/t a €/m<sup>3</sup> pre jednotlivé tarifné pásma a sadzbu na hodinu prevádzkového prestoja. Zákazník vie, aké množstvo tovaru chce prepraviť a na akú vzdialenosť a podľa tarify si vie stanoviť cenu za prepravu. Pre zostavenú tarifu je dôležité, aby platila horizontálna a vertikálna degresia. To znamená, aby jednotlivé sadzby s narastajúcou tarifnou vzdialenosťou rástli a nestalo sa, že zákazníkovi by sa viac oplátilo z hľadiska konečnej ceny prepraviť tovar na vzdialenosť 800 km ako na vzdialenosť 750 km, a aby prepočítané sadzby na km s narastajúcou tarifnou vzdialenosťou klesali. Ak sa dopravcovia menia napríklad náklady závislé od ubehnutej vzdialenosti, vie si túto tarifu jednoducho prepočítať.

## POUŽITÁ LITERATURA

- (1) GNAP, J.: Kalkulácia vlastných nákladov a tvorba ceny v cestnej doprave 3. vydanie; Žilinská univerzita v Žiline/EDIS - vydavateľstvo ŽU; Žilina; 2006.

- (2) GNAP, J. - KONEČNÝ, V. - POLIAK, M.: Aplikácia informačných systémov v cestnej doprave; Žilinská univerzita v Žiline/EDIS - vydavateľstvo ŽU; 2007.
- (3) KONEČNÝ, V. - POLIAK, M. - POLIAKOVÁ, A.: Ekonomická analýza podniku cestnej dopravy; Žilinská univerzita – EDIS; 2010.
- (4) POLIAK, M. - KONEČNÝ, V.: Ekonomika cestnej a mestskej dopravy, Návody na cvičenia, EDIS, Žilina 2008.
- (5) POLIAK, M. - GNAP, J.: Práca vodičov nákladných automobilov a autobusov a používanie tachografov; EDIS; Žilinská univerzita; 2009.
- (6) HALAJ, D.: Diplomová práca – Návrh tarify pre dopravnú firmu DOZAM; 2011.