

SOCIÁLNE PRÁVO A JEHO VPLYV NA CENOTVORBU V CESTNEJ DOPRAVE

SOCIAL LEGISLATION AND ITS IMPACT ON PRICING IN ROAD TRANSPORT

Miloš Poliak¹

Abstrakt: Príspevok popisuje vplyv sociálneho práva v cestnej doprave na náklady konkrétneho dopravcu a tým aj na jeho cenotvorbu. Príspevok porovnáva požiadavky sociálneho práva kladené na vodičov cestnej dopravy v EÚ a porovnáva ich s požiadavkami vo vybraných ďalších štátoch (USA, Kanada, Austrália, Nový Zéland). V ostatnej časti príspevok na konkrétnych modeloch poukazuje na vplyv predpisov na náklady dopravcu a následne na cenotvorbu v cestnej doprave.

Kľúčové slová: právo, sociálne, cestná, doprava, cenotvorba

Summary: The paper deals with the impact of social legislation in road transport on the costs of a particular carrier and thus his price setting. The paper also compares the requirements of social legislation imposed on drivers of road transport in the EU. Furthermore, it compares them with the requirements in other selected countries (USA, Canada, Australia, and New Zealand). Next part of the paper highlights the impact of social legislation on the costs of carrier based on specific models, and subsequently, the impact on pricing in road transport.

Key words: legislation, social, road, transport, pricing

JEL Classification: R41, C13

ÚVOD

V cestnej doprave popri poplatkoch za použitie cestnej siete a nákladoch na pohonné látky patrí sociálne právo k najviac diskutovaným témam. Dopravcovia sú povinní plánovať prepravu v súlade so sociálnym právom, vodiči na druhej strane sú povinní pri kontrole preukázať dodržiavanie sociálneho práva počas prepravy. V rámci členských krajín EÚ platia rovnaké požiadavky sociálneho práva definované nariadením (ES) č. 561/2006. Tieto požiadavky sú zhodné s požiadavkami Dohody AETR. Zmluvnými štátmi Dohody AETR sú okrem členských štátov EÚ napr. Rusko, Ukrajina, Bielorusko, Srbsko (5).

Cieľom tohto príspevku je poukázať na vplyv regulácie práce vodičov v cestnej doprave na cenotvorbu dopravcov. Cieľom je taktiež poukázať na rozdiely pri regulácii práce vodičov v jednotlivých analyzovaných štátoch.

¹ doc. Ing. Miloš Poliak, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 01026 Žilina, Slovenská republika, e-mail: milos.poliak@fpedas.uniza.sk

1. REGULÁCIA PRÁCE VODIČOV V ČLENSKÝCH KRAJINÁCH EÚ

Vykonávanie medzinárodnej cestnej dopravy v členských štátoch Európskej únie si vyžaduje dodržiavanie sociálnych predpisov, konkrétne nariadenia (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (tab. 1) a nariadenia (EHS) č. 3821/85 o záznamových zariadeniach v cestnej doprave. V členských krajinách EÚ sú definované nasledujúce maximálne hraničné časy:

- maximálny nepretržitý čas vedenia vozidla,
- maximálny denný čas vedenia vozidla,
- maximálny týždenný čas vedenia vozidla,
- maximálny dvojtýždenný čas vedenia vozidla,
- maximálny počet pracovných zmien, ktoré môžu nasledovať po sebe.

Tab. 1 Požiadavky na režim práce vodičov podľa nariadenia (ES) č. 561/2006

| Režim práce | Požiadavky nariadenia 561/2006 |
|---|---|
| Maximálny nepretržitý čas vedenia vozidla | 4,5 hod |
| Maximálny denný čas vedenia vozidla | 9 hodín, 2-krát týždenne 10 hodín |
| Maximálny týždenný čas vedenia vozidla | 56 hodín |
| Maximálny dvojtýždenný čas vedenia vozidla | 90 hodín |
| Minimálna dĺžka prestávky v práci po 4,5 hod. jazdy | 45 minút (možné delenie na 2 časové úseky v dĺžke min. 15 a následne min. 30 minút) |
| Minimálna dĺžka denného odpočinku (v rámci 24 hod.) | 11 hodín, možnosť skrátenia na 9 hodín tri krát za týždeň. Odpočinok je možné rozdeliť na dve časti, ktoré sú čerpané v rámci 24 hodín, pričom prvá časť musí byť v trvaní min. 3 hodiny a druhá min. 9 hodín. |
| Minimálna dĺžka týždenného odpočinku | 45 hodín, môže byť skrátený na 24 hodín, avšak skrátenie je nutné nahradiť pred koncom tretieho týždňa po skrátení. V priebehu dvoch po sebe nasledujúcich týždňov je možné maximálne jeden raz skracovať týždenný odpočinok. |

Zdroj: vlastné spracovanie autora na základe (5) a (11)

Formou minimálnych hraničných časov sú upravené:

- minimálna dĺžka prestávky v práci po 4,5 hod. jazdy,
- minimálna dĺžka denného odpočinku a čas jeho najneskoršieho ukončenia,
- minimálna dĺžka týždenného odpočinku.

Okrem priamo vykonateľných nariadení EÚ platia aj národné predpisy upravujúce sociálnu problematiku, ktoré ale vychádzajú zo smerníc EÚ. Do národných predpisov je predovšetkým zapracovaná smernica 2002/15/ES o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave. Zmyslom tejto smernice je zabezpečenie ochrany zdravia a bezpečnosti mobilných pracovníkov v cestnej doprave, ako aj ostatných účastníkov cestnej premávky a celkovej bezpečnosti na cestách. Podľa článku 1 danej smernice je hlavný účel smernice nasledovný: „Účelom tejto smernice je stanoviť minimálne požiadavky vo vzťahu k organizácii pracovného času, aby sa zlepšilo zdravie a bezpečnosť

osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave, zvýšila bezpečnosť na cestách a zosúladiť podmienky hospodárskej súťaže.“ Hlavné požiadavky smernice 2002/15/ES sú uvedené v tab. 2 a definujú:

- maximálny týždenný pracovný čas,
- maximálny priemerný týždenný pracovný čas,
- prestávky v priebehu pracovného času,
- systém delenia prestávok,
- maximálny denný pracovný čas, ak je práca vykonávaná v noci.

Tab. 2 Prehľad požiadaviek na režim práce vodičov podľa smernice 2002/15/ES

| Režim práce | Požiadavky smernice 2002/15/ES |
|---|---|
| Maximálny týždenný pracovný čas | 60 hod. |
| Maximálny priemerný týždenný pracovný čas | 48 hod. |
| Prestávky | Pracovný čas nad 6 hod. do 9 hodín – 30 minút Pracovný čas nad 9 hod. – 45 minút |
| Delenie prestávky | Po 15 minút |
| Maximálny denný pracovný čas, ak je práca vykonávaná v noci | 10 hod. |

Zdroj: vlastné spracovanie autora na základe (5)

2. REGULÁCIA PRÁCE VODIČOV VO VYBRANÝCH KRAJINÁCH

Sociálne predpisy upravujúce prácu vodičov v Európe na úrovni medzinárodnej dohody boli zadané v roku 1976, kedy vstúpila do platnosti Európska dohoda o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave – Dohoda AETR. Dohoda AETR platí vo všetkých členských štátoch EÚ a ďalej platí v nasledujúcich krajinách: Albánsko, Andorra, Arménsko, Azerbajdžan, Bielorusko, Bosna a Hercegovina, Čierna Hora, Chorvátsko, Kazachstan, Macedónsko, Moldavsko, Ruská Federácia, Srbsko, Turecko a Turkménsko, Ukrajina a Uzbekistan.

Od svojho pôvodného znenia bola Dohoda AETR viackrát zmenená a aktualizovaná. Jednotlivými dodatkami sa zmenili časové limity ale taktiež sa zaviedli postupne záznamové zariadenie, ktoré od roku 2011 v novo registrovaných vozidlách musia byť v digitálnom prevedení. Od 20. septembra 2010 znenie dohody AETR je plne v požiadavkách na režim práce vodiča v súlade s nariadením (ES) č. 561/2006, to znamená v uvedených štátoch platia požiadavky na prácu vodiča uvedené v tab. 1 (5).

2.1 Požiadavky sociálnych predpisov v Spojených štátoch amerických

V Spojených štátoch amerických sú časy jazdy a časy odpočinku upravené vo Federálnych bezpečnostných predpisov pre automobilové nosiče. Toto nariadenie upravuje podmienky časov jazdy, prestávok a odpočinkov pri medzištátnej preprave. Federálne

bezpečnostné predpisy platia pre všetky vozidlá používané v cestnej nákladnej a osobnej preprave, okrem nasledujúcich výnimiek (7):

- pri zlom počasi a zlej viditeľnosti,
- pre vodiča – predajcu, ktorého celková doba riadenia nepresiahne 40 hodín za 7 po sebe nasledujúcich dní,
- v prípade vodičov, ktorí zabezpečujú prepravu zariadení a súčiastok do ropných oblastí,
- pri prepravách na krátku vzdialenosť – 100 míľ vzdušnou čiarou (160,9344 kilometrov),
- pri dodávkach tovaru do maloobchodných predajní, ak vzdialenosť nepresiahne 100 km,
- pri prepravách poľnohospodárskych komodít a hospodárskych potrieb, ktoré sa využívajú na poľnohospodárske účely.

Federálne sociálne predpisy stanovujú nasledujúce limity (7):

- štrnásťhodinový pracovný čas – ide o 14 nepretržitých hodín, ktoré vodič strávi v službe. Zvyčajne je chápaný ako denný limit, i keď sa nevzťahuje na dobu 24 hodín ani na kalendárny deň. Služba vodiča začína plynúť, keď vodič začne vykonávať akúkoľvek prácu. Po uplynutí 14 hodín od začiatku práce vodič nesmie viesť vozidlo, kým nebude čerpať 10 nepretržitých hodín odpočinku, smie však vykonávať inú prácu. Do času služby vodiča sa zarátavajú všetky prestávky ktoré čerpá – prestávka na obed aj prestávky v jazde.
- jedenásťhodinový čas jazdy – počas štrnástich hodín služby smie vodič viesť vozidlo najviac 11 hodín. Čas jazdy, po ktorom by mal vodič čerpať prestávku nie je limitovaný. To znamená, že vodič môže viesť vozidlo aj 11 hodín bez prerušenia jazdy. Ak už vodič odjazdil povolených 11 hodín, nesmie jazdiť skôr, ako bude čerpať 10 neprerušených hodín odpočinku. Po vyčerpaní limitu času jazdy môže vodič konať ešte inú prácu.
- 60/70 hodinový limit – tento limit je zvyčajne chápaný ako týždenný limit. Je založený na 7 alebo 8 dňovej perióde. Táto doba začína plynúť časom, ktorý stanovil dopravca ako začiatok 24 hodinového obdobia. Nevzťahuje sa na pravý týždeň, teda od pondelka do nedele, ale ide o tzv. plávajúce obdobie 7 alebo 8 dní. Kalkulácia hodín sa robí potom nasledovne: ak vodič pracuje v režime 60 hodín za 7 po sebe nasledujúcich dní, počíta si počet hodín k aktuálnemu dňu tak, že spočíta počet hodín tohto dňa a pripočíta hodiny za posledných 6 dní. Hodiny odjazdené pred 7 a viacerými dňami sa už nerátajú.
- tridsaťštyri hodinový čas „reštartu“ – ide o čas nepretržitého odpočinku v trvaní 34 hodín. Vodič si môže „reštartovať“ svoj 60 alebo 70 hodinový limit tým, že bude čerpať 34 hodinový odpočinok. Po vyčerpaní 34 hodín odpočinku má vodič k dispozícii plných 60 alebo 70 hodín v službe (podľa toho v akom režime pracuje). Vodič potom môže započítavať hodiny odpracované od vyčerpania 34 hodín odpočinku a nie hodiny za plných 7 alebo 8 dní dozadu (vrátane toho aktuálneho).
- desať hodinový čas odpočinku – ide o 10 nepretržitých hodín, ktoré vodič strávi mimo službu. Po vyčerpaní času odpočinku môže vodič opäť viesť vozidlo (ak splňa limity 60/7 alebo 70/8 podľa režimu, v ktorom pracuje). Počas čerpania doby odpočinku musí mať vodič prístup k lôžku.

Výnimku z vyššie uvedených pravidiel majú dopravcovia, ktorý prevádzkujú vozidlá v štáte Aljaška:

- povolený čas jazdy je 15 hodín,
- čas v službe je 20 hodín,
- režimy práce sú nasledovné:
 - 70 hodín/7 dní pre dopravcu, ktorý neprevádzkuje vozidlá každý deň v týždni
 - 80 hodín/8 dní pre dopravcu, ktorý prevádzkuje vozidlá každý deň v týždni

Ďalšou výnimkou je jazda v zlom počasí a pri zlej viditeľnosti: v takomto prípade môže vodič viesť vozidlo 13 hodín, tento čas však musí spadať do 14 hodinového času služby. Túto výnimku je možné uplatniť iba v prípade, ak dopravca nemal informácie o zlom počasí alebo zlej viditeľnosti.

Tab. 3 Prehľad požiadaviek na režim práce vodičov v USA

| Režim práce | Požiadavky platné v USA |
|--|--|
| čas vedenia vozidla: | 11 hodín, na Aljaške 15 hodín |
| Denný čas v službe: | 14 hodín, na Aljaške 20 hodín |
| Čas odpočinku: | 10 hodín, |
| Počet hodín v službe počas „plávajúceho“ týždňa: - 7 po sebe nasledujúcich dní - 8 po sebe nasledujúcich dní | 60 hodín, na Aljaške 70 hodín 70 hodín, na Aljaške 80 hodín |
| Čas „reštartu“ : | 34 hodín, |

Zdroj: vlastné spracovanie autora na základe (7)

2.2 Požiadavky sociálnych predpisov v Kanade

Sociálna problematika týkajúca sa vodičov pracujúcich v cestnej doprave je v Kanade upravená v Národných bezpečnostných predpisoch pre motorové vozidlá, štandard 9. Platnosť predpisov sa vzťahuje iba na nákladný automobil, traktor, príves alebo ich kombinácia, ktorá má celkovú hmotnosť viac ako 4 500 kg a autobus, ktorý je navrhnutý a vyrobený tak, že jeho kapacita je viac ako 10 osôb vrátane vodiča.

Sociálne predpisy neplatia pre [8]:

- dvoj alebo trojnápravové úžitkové vozidlo, ktoré prepravuje primárne produkty z farmy, lesov, alebo mora, v prípade, ak vodič alebo dopravca je výrobcou tohto produktu a taktiež pri prepravách produktov používaných na zabezpečenie základnej funkčnosti fariem a lesov,
- pohotovostné vozidlá,
- vozidlá, ktoré pomáhajú v prípade ohrozenia verejnej bezpečnosti,
- úžitkové vozidlá používané pre osobnú potrebu za týchto podmienok: vozidlo bolo vyložené, príves odpojený, prejdená vzdialenosť nepresahuje 75 km za deň a nesmie tu ísť o využívanie vodiča na obchodný styk s prepravcom.

Nariadenie rozdeľuje podmienky pre riadenie úžitkových vozidiel do 2 kategórií nasledovne (8):

- vedenie vozidla južne od 60° severnej šírky,
- vedenie vozidla severne od 60° severnej šírky.
- Pri vedení vozidla južne od 60° severnej šírky platia nasledujúce pravidlá:
- vodič nesmie viesť vozidlo po nahromadení 13 hodín jazdy v priebehu 24 hodín, ktoré začínajú plynúť od ukončenia denného odpočinku,
- maximálny čas, ktorý môže vodič stráviť v pohotovosti je 14 hodín,
- každý vodič musí mať počas dňa 10 hodín mimo službu. Z toho je 8 hodín minimálny čas denného odpočinku, ktorý musí vodič čerpať v celku, a zvyšné 2 hodiny môžu byť distribuované ľubovoľne v blokoch trvajúcich najmenej 30 minút. Deň je chápaný ako 24 hodinové obdobie a nie ako kalendárny deň,
- vodiči majú možnosť pracovať v 2 rôznych režimoch. Tieto režimy sa v nariadení nazývajú cyklami:
 - cyklus 1 je cyklus trvajúci 7 dní. Ak sa vodičovi nahromadí 70 hodín v službe, nesmie viac viesť motorové vozidlo, kým nezačne nový cyklus. Na to. Aby vodič ukončil jeden cyklus a mohol začať nový, musí čerpať týždennú dobu odpočinku, v nariadení nazvanú „reset“. Pre cyklus 1 je táto doba odpočinku najmenej 36 po sebe nasledujúcich hodín.
 - Cyklus 2 je cyklus trvajúci 14 dní. V tomto cykle existujú 2 možnosti:
 - vodič nesmie viesť vozidlo po nahromadení 120 hodín v službe počas 14 dní, v prípade, že vodič má obnoviť cyklus týždennou dobou odpočinku
 - vodič nesmie viesť vozidlo po nahromadení 70 hodín v službe počas 14 dní, avšak v takomto prípade nemá vodič povinnosť čerpať odpočinok v trvaní najmenej 24 po sebe nasledujúcich hodín. Týždenný čas odpočinku (reset) pre cyklus 2 je najmenej 72 po sebe nasledujúcich hodín.

Tab. 4 Prehľad požiadaviek na režim práce vodičov v Kanade

| Režim práce | južne od 60° severnej šírky | severne od 60° severnej šírky |
|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Maximálny čas vedenia vozidla: | | |
| - denný | 13 hodín | 15 hodín |
| - týždenný | 70 hodín | 80 hodín |
| - dvojtýždenný | 120 hodín | 120 hodín |
| Maximálny denný čas v službe | 14 hodín | 18 hodín |
| Minimálny denný čas odpočinku | 10 hodín | 8 hodín |
| Týždenný čas odpočinku: | | |
| cyklus 1 | 36 hodín | 36 hodín |
| cyklus 2 | 72 hodín | 72 hodín |

Zdroj: vlastné spracovanie autora na základe (8)

Požiadavky sociálnych predpisov na prácu vodičov v Kanade sú uvedené v tab. 4, v ktorej sú uvedené aj požiadavky predpisov v prípade, že vodič vykonáva vedenie vozidla severne od 60° severnej šírky

2.3 Požiadavky sociálnych predpisov na Novom Zélande

Na Novom Zélande je pracovný režim vodičov upravený Zákonom o doprave na pozemných komunikáciách z roku 1998 a Predpisom pre dopravu po pozemných komunikáciách: pracovný čas a vozidlové denníky z roku 2007. Uvedený predpis bol novelizovaný v roku 2011 a zmeny v ňom sú platné od 1. októbra 2011.

Pravidlá o pracovnom čase vodičov platia v prípade, že prevádzka vozidla spĺňa nasledujúce podmienky (9):

- vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 4,5 tony,
- ak vozidlo prevádzkuje dopravca na základe licencie,
- ak vozidlo slúži na prepravu tovaru pre cudzie potreby.

Predpisy sa nevzťahujú sa na vozidlá s celkovou hmotnosťou do 6 t ak je prevádzka vozidla vykonávaná v okruhu do 50 km od miesta prevádzky a ak sa vozidlo nepoužíva na prepravu tovaru pre cudzie účely.

Podľa platných predpisov platí, že vodič musí čerpať prestávku v trvaní najmenej 30 minút po uplynutí 5,5 hodiny pracovnej doby, bez ohľadu na to, akú prácu vykonával.

Maximálny čas pracovnej doby počas dňa je 13 hodín. Pracovný deň je doba, v ktorej vodič vykonáva prácu a:

- nepresahuje 24 hodín,
- začína plynúť po ukončení denného odpočinku.

Denný odpočinok musí trvať najmenej 10 nepretržitých hodín. Po nahromadení 70 hodín pracovného času je vodič povinný čerpať odpočinok v trvaní najmenej 24 nepretržitých hodín. Doba pracovného času môže začínať ukončením 24 hodín odpočinku, alebo na poludnie, alebo o polnoci. Dopravca môže sám stanoviť spôsob počítania pracovného času.

Tab. 5 Prehľad požiadaviek na režim práce vodičov na Novom Zélande

| Režim práce | Požiadavky platné na Novom Zélande |
|--|------------------------------------|
| Maximálny nepretržitý pracovný čas | 5,5 hodiny |
| Minimálny čas prestávky | 30 minút |
| Maximálny denný pracovný čas | 13 hodín |
| Minimálny denný čas odpočinku | 10 hodín |
| Maximálny nahromadený pracovný čas | 70 hodín |
| Minimálny čas odpočinku po nahromadení hodín | 24 hodín |

Zdroj: vlastné spracovanie autora na základe (9)

Prestávka je definovaná ako čas, kedy vodič nevykonáva prácu, je v trvaní najmenej 30 minút a vodič ju nesmie tráviť v pohyblivom vozidle.

Ak vodič nie je schopný ukončiť cestu v rámci pracovného času z dôvodu nevyhnutného oneskorenia, môže prekročiť limit pracovného času, no musí to náležite uviesť

do denníka. Nevyhnutným oneskorením sa rozumejú okolnosti, ktoré sa nedali predvídať, alebo mimoriadne udalosti. Zhrnutie pravidiel pracovného režimu vodiča na Novom Zélande je uvedené v tab. 5.

3. VPLYV SOCIÁLNEHO PRÁVA V CESTNEJ DOPRAVE NA CENOTVORBU DOPRAVCU

Na základe spracovanej analýzy je v tab. 6 spracované porovnanie obmedzení práce vodiča v cestnej doprave v analyzovaných krajinách. Z analýzy vyplýva, že pri prevádzke vozidla je v krajinách EÚ a zmluvných štátoch dohody AETR možné realizovať najnižší výkon za týždeň a taktiež za dva po sebe nasledujúce týždne. V EÚ môže za dva týždne vodič realizovať maximálne 90 hodín vedenia vozidla, v ostatných štátoch je to minimálne 120 hodín, v USA pri reštarte týždňa až 140 hodín. 140 hodín je možné viesť vozidlo taktiež v Austrálii, na Novom Zélande až 166 hodín.

Tab. 6 Zhrnutie maximálnych časov jazdy a minimálnych dôb odpočinku

| Požiadavka | EÚ | USA | Kanada | Austrália | Nový Zéland |
|-----------------------------|--------|-----------|---------|-----------|-------------|
| Nepretržité vedenie vozidla | 4,5 h | 8 h | 13/15 h | 5,25 h | 5,5 h |
| Prestávka | 45 min | 30 min | - | 15 min | 30 min |
| Denný čas jazdy | 9 h | 11 h | 13/15 h | 12 h | 13 h |
| Denný odpočinok | 11 h | 10 h | 10/8 h | 7 h | 10 h |
| Týždenný čas jazdy | 56 h | 60/70 h | 70/80 h | 72 h | 70 h |
| Týždenný odpočinok | 45 h | 34 h | 36 h | 24 h | 24 h |
| Dvojtýždenný čas jazdy | 90 h | 120/148 h | 147 h | 144 h | 166 h |

Zdroj: vlastné spracovanie autora

Na základe uvedené je možné konštatovať dve skutočnosti:

- v ostatných analyzovaných štátoch je možné realizovať vyšší jazdný výkon ako v EÚ za porovnateľné obdobie,
- vyšší jazdný výkon za porovnateľné obdobie znižuje cenu prepravy.

Tab. 7 Vplyv zmeny jazdného výkonu na jednotkové fixné náklady

| Územie | Maximálny počet hodín jazdy za dva po sebe nasledujúce týždne | Podiel fixných nákladov na jeden km |
|-----------------------------|---|-------------------------------------|
| Európska únia, krajiny AETR | 90 | 0,600 €/km |
| USA | 148 | 0,365 €/km |
| Kanada | 147 | 0,367 €/km |
| Austrália | 144 | 0,375 €/km |
| Nový Zéland | 166 | 0,325 €/km |

Zdroj: vlastné spracovanie autora

Vplyv sociálnej legislatívy na ekonomiku podniku je možné vyjadriť formou jednotkových fixných nákladov, ktoré sú vyjadrené na 1 km v jednotlivých krajinách, v ktorých bola uskutočnené zhodnotenie vplyvu. V závislosti od rozsahu uskutočnených výkonov sa náklady členia na variabilné náklady, ktoré sú závislé od rozsahu výkonov a fixné

náklady, ktoré sú nemenné so zmenou realizovaných výkonov. Náklady vyjadrené na jednotku výkonu – jednotkové náklady sa svojim priebehom líšia od priebehu celkových nákladov. Fixné jednotkové náklady sa na rozdiel od ich absolútneho vyjadrenia so zmenou výkonu menia. V prípade, že rastie výkon, jednotkové fixné náklady klesajú. Zmena ročného výkonu vodičov vplyvom sociálnej legislatívy v analyzovaných krajinách vplyva na jednotkové fixné náklady, ktoré sa menia v závislosti od zmeny výkonu. Vplyv na jednotkové fixné náklady je vyjadrený v tab. 7. Porovnanie je spracované za predpokladu priemernej rýchlosti vozidla 50 km/h a celkových fixných nákladov za rok 70 200 eur/rok.

Ak by sme predpokladali rovnaké variabilné náklady, ktoré sú závislé od ubehnutej vzdialenosti, režim práce vodičov v EÚ spôsobuje, že cena zásielky je navýšená o takmer 100 % vyšší podiel fixných nákladov na km. Uvedená skutočnosť taktiež vyvoláva zvýšené nároky na pracovnú silu a počet vozidiel, ktorý je potrebné prevádzkovať na pokrytie požadovaných prepravných nárokov. Uvedený model poukazuje na skutočnosť, že sociálne právo v cestnej doprave má vplyv na cenotvorbu dopravcu a konečnú cenu za realizovanú prepravu. Ak sa v rámci členských krajín EÚ budú sprísňovať požiadavky sociálneho práva, bude to spôsobovať zvyšovanie ceny za prepravu cestnou dopravou.

ZÁVER

Na základe uvedeného porovnania a modelovania vplyvu sociálneho práva v cestnej doprave na cenotvorbu dopravcu je možné konštatovať, že sprísňovanie požiadaviek sociálneho práva v cestnej doprave zvyšuje náklady na prepravu a tým aj cenu za realizovanú prepravu. Pri porovnaní režimov práce v EÚ s ostatnými vybranými krajinami je možné konštatovať, že za dva po sebe nasledujúce týždne je možné viesť vozidlo vodičom v EÚ iba 90 hodín, na Novom Zélande až 166 hodín, čo je takmer dvojnásobný čas vedenia vozidla. Pri vyjadrení vplyvu na fixné náklady porovnateľný dopravca by dosiahol fixné náklady v EÚ na úrovni 0,600 €/km, v ostatných štátoch je to podstatne nižší podiel nákladov.

EÚ ďalej musí vynakladať vysoké náklady na kontrola dodržiavania režimu práce, pretože dopravcovia s cieľom udržať sa na trhu sa snažia obísť ustanovenia sociálneho práva a dosiahnuť konkurenčnú výhodu. Takýto postup okrem porušovania právnych predpisov taktiež zaťažuje vodiča, ktorý vedie vozidlo v obavách z možných sankcií, čo skôr prispieva k zníženiu bezpečnosti cestnej premávky. Z uvedeného dôvodu by bolo vhodné hľadať možné riešenia smerujúce k zjednodušeniu požiadaviek sociálneho práva v EÚ.

Príspevok bol vypracovaný s podporou projektu:
VEGA č. 1/0320/14 POLIAK, M.: Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopavy prostredníctvom podpory hromadnej prepravy cestujúcich.

ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

- (1) CYPRICH, O. – KONEČNÝ, V. – KILIANOVA, K.: Short-term passenger demand forecasting using univariate time series theory In: *Promet - Traffic & Transportation : scientific journal on traffic and transportation research.* - ISSN 0353-5320. - Vol. 25, no. 6 (2013), s. 533-541.
- (2) KALAŠOVÁ, A. – KUBÍKOVÁ, S.: The European Union's approach to building transport infrastructure In: *ARSA 2013 [elektronický zdroj] : proceedings in Advances research in scientific areas : the 2nd virtual conference : 2.-6. December 2013.* - Žilina: University in Žilina, 2013. - ISBN 978-80-554-0825-5. - CD-ROM, s. 503-507.
- (3) NEDELIÁKOVÁ, E. – NEDELIÁK, I. – BUDA, M.: Hodnotenie kvality služieb verejnej hromadnej dopravy na vybraných reláciách In: *Ekonomicko-manažérske spektrum : vedecký časopis Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline.* - ISSN 1337-0839. - Roč. 7, č. 2 (2013), s. 31-36.
- (4) POLIAK, M.: Sociálne predpisy v cestnej doprave v Európskej únii a vybraných mimoeurópskych štátoch, zborník príspevkov zo 6. medzinárodnej vedeckej konferencii CMDTUR 2012 – 19. – 20. 04. 2012, Žilina; ISBN 978-80-554-0512-4; s. I-270 – I-278
- (5) POLIAK, M. – GNAP, J. : Práca vodičov nákladných automobilov a autobusov, EDIS; Žilinská univerzita v Žiline, Žilina, 2011, ISBN 978 – 80 – 554 – 0333 – 5
- (6) POLIAK, M. – KONEČNÝ, V.: Režim práce vodiča cestnej dopravy vo vybraných krajinách sveta, *Reliant News ZOOM – magazín logistiky, dopravy, manipulační techniky a skladování 5/2005*, vydáva Reliant, s.r.o., Praha; ISSN 1801-0962
- (7) [https://cms.fmcsa.dot.gov/regulations/hours-service/summary-hours-service-regulations;](https://cms.fmcsa.dot.gov/regulations/hours-service/summary-hours-service-regulations) (12.10.2013)
- (8) <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2005-313/> (12.10.2013)
- (9) <http://www.nzta.govt.nz/resources/rules/work-time-and-logbooks-2007-index.html> (15.10.2013)
- (10) <http://www.ntc.gov.au/viewpage.aspx?documentid=1499> (15.10.2013),
- (11) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a Rady (ES) č. 3821/85