

Bakalářský studijní program: **Ekonomika a management**

Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**

**Poplatky a pojištění spojené s provozem
silničních vozidel**
BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Autor: **Eva HARTOVÁ**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Břetislav ANDRLÍK, Ph.D.**

Znojmo, 2019

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Poplatky a pojištění spojené s provozem silničních vozidel zpracovala samostatně pod odborným vedením vedoucího bakalářské práce Ing. Břetislava ANDRLÍKA, Ph.D. a že veškeré použité zdroje jsem uvedla v Seznamu použité literatury.

V Praze dne 21. 04. 2019

.....

Eva Hartová

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu Ing. Břetislavu Andrlíkovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky při zpracování bakalářské práce.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor	Eva HARTOVÁ
Bakalářský studijní program	Ekonomika a management
Obor	Účetnictví a finanční řízení podniku
Název	Poplatky a pojištění spojené s provozem silničních vozidel
Název (v angličtině)	Charges and insurance connected to road vehicles operation

Zásady pro vypracování:

Cíl práce: Cílem bakalářské práce je s využitím deskripce a analýzy problematiky poplatků a pojištění v provozu silničních motorových vozidel identifikovat současnou platnou legislativu a realizované postupy při stanovování povinností nezbytných pro legální provoz silničních motorových vozidel na území České republiky.

Postup práce:

1. Provést literární rešerši současného stavu poplatkové povinnosti a pojištění provozu silničních motorových vozidel.
2. Vymezit historický vývoj v dané oblasti včetně identifikace číselných charakteristik.
3. Identifikovat v současnosti platnou legislativu v dané oblasti a provést její deskripci.
4. Modelovat a komparovat výši poplatků a pojištění v závislosti na zvolených kritériích výběru.
5. Diskutovat současný stav dané problematiky a navrhnout možné úpravy.

Metody: indukce, dedukce, analýza, komparace, syntéza, modelování.

Rozsah práce: 40 - 55

Seznam odborné literatury:

1. DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2015, 306 s. ISBN: 978-80-87865-25-5
2. DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vyd. Praha: Ekopress, 2015, 224 s. ISBN: 978-80-86929-51-4
3. KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL et al. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, 352 s. ISBN: 978-80-87212-45-5
4. SYROVÝ, Petr a Martin NOVOTNÝ. *Osobní a rodinné finance*. 1. vyd. Praha: GRADA Publishing, 2003, 171 s. ISBN: 80-247-0478-1

Datum zadání bakalářské práce: duben 2018

Termín odevzdání bakalářské práce: duben 2019




Eva HARTOVÁ
student


Ing. Břetislav ANDRLÍK, Ph.D.
vedoucí bakalářské práce


doc. Ing. Hana BŘEZINOVÁ, CSc.
garant studijního oboru


doc. Ing. Hana BŘEZINOVÁ, CSc.
rektorka SVŠE Znojmo

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou poplatků a pojištění spojených s provozem silničních motorových vozidel. Identifikuje historický vývoj poplatků a pojištění až k nynějšímu okamžiku. Teoretický úvod analyzuje současné legislativní požadavky kladené na oblast provozu silničních motorových vozidel a současně identifikuje aplikované postupy vedoucí k jejich naplnění. Praktická část modeluje výši poplatků v přímé souvislosti s vývojem osobních potřeb člověka v různých životních obdobích jeho života a komparuje dané výsledky mezi sebou.

Klíčová slova: poplatek, pojištění, vozidlo, mýto, automobil

ABSTRACT

This bachelor thesis deals with the issues of charges and insurance of vehicles operating on public roads. The thesis presents the historical development of the charges and insurance until the current state. The current legislative requirements related to vehicles operation are identified and analysed in the theoretical part, as well, as the procedures to comply with them. In the practical part, the level of charges and premiums are modelled with direct relations to people's requirements and needs developments in different life periods and the achieved results are then compared.

Key words: charge, insurance, vehicle, road toll, car

OBSAH

1	ÚVOD	9
2	CÍL PRÁCE A METODIKA	11
3	TEORETICKÁ ČÁST	12
3.1	MÝTO	12
3.2	MOSTNÉ.....	14
3.3	DLAŽEBNÉ	15
3.4	MÝTA PŘÍVOZNÍ.....	16
3.5	POPLATKY OD CYKLISTŮ.....	16
3.6	EVIDENCE VOZIDEL.....	17
3.7	SCHVÁLENÍ TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI VOZIDLA.....	18
3.8	EVIDENCE ŘIDIČŮ-ŘIDIČSKÉ PRŮKAZY	19
3.9	POPLATKY ZA JÍZDU DO ZAHRANIČÍ	21
3.10	POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU	23
3.11	ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ	26
3.12	HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ	27
3.13	POJIŠTĚNÍ NÁKLADU.....	28
3.14	FINANČNÍ ZPŮSOBILOST DOPRAVCE	30
3.15	POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI DOPRAVCE	31
3.16	CMR.....	32
3.17	SHRNUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI	33
4	PRAKTICKÁ ČÁST	34
4.1	PRVNÍ VOZIDLO – MALÝ MOTOCYKL	34
4.2	DRUHÉ VOZIDLO – OSOBNÍ AUTOMOBIL	40
4.3	TŘETÍ VOZIDLO – NÁKLADNÍ AUTOMOBIL	49
4.4	ZAMĚSTNÁNÍ	50
4.5	PODNIKÁNÍ	53
4.5.1	Malá vozidla	54
4.5.2	Velká vozidla.....	56
5	ZÁVĚR	61
6	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	66
6.1	BIBLIOGRAFIE	66
6.2	FIREMNÍ DOKUMENTY:.....	67
6.3	LEGISLATIVA	68
6.4	ONLINE ZDROJE:	70

6.5	ONLINE ZDROJE PRO TABULKY A GRAFY	73
6.5.1	Průměr cen lékařského potvrzení pro vydání ŘP	73
6.5.2	Průměr cen pro dopravně psychologické vyšetření	75
6.5.3	Srovnání cen STK.....	75
6.5.4	Srovnání cen autoškol.....	77
6.5.5	Rozložení autoškol v krajích ČR.....	81
6.5.6	Průměr cen profesní průkaz řidiče.....	82
6.5.7	Ceny školení ADR.....	82
6.6	SOFTWARE	83
7	SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ A GRAFŮ.....	84
8	SEZNAM PŘÍLOH	85
9	PŘÍLOHY	86

1 ÚVOD

Poplatky a pojištění v provozu vozidel jsou nákladem, který vzniká každému majiteli vozidla. Obzvláště poplatky jsou často nákladem velmi podceňovaným a opomíjeným. Již sedmnáctým rokem pracuji jako pojišťovací poradce a specializuji se převážně na pojištění vozidel. V praxi se často setkávám s tím, že klienti jsou překvapeni povinnostmi, jež jim ukládá zákon. Často se dopouštějí chyb z neznalosti, protože nevěděli, ale měli vědět. Chybná rozhodnutí je často stojí zbytečné výdaje.

Žijeme v době technologií, vozidel přibývá a doprava houstne. Svět se zmenšuje a dochází k centralizaci legislativ, příkladně v rámci Evropské unie. Informace jsou volně dostupné všem. Bohužel, s tím, jak přibývá informací ze všech stran, stávají se často nepřehlednými, zákony jsou neustále novelizovány. Jeden odkazuje na druhý a ten pak na třetí a průměrný občan se v tom ztrácí. Postupy úřadů jsou často nejednotné, i když vychází ze shodné legislativy. Informace získané na sítích jsou často zavádějící a nepřesné.

Bakalářská práce si klade za cíl podat informace ověřené a přesné formou přístupnou široké veřejnosti. Vyvarovat se přehnaně odborné terminologie, podat informace jednoduchou formou v logické posloupnosti. Vytvořit modelové situace, s nimiž se může občan běžně setkat. Navrhnout postupy řešení těchto situací. Pokud je to možné, navrhnout i alternativní řešení. Poukázat na výhody a nevýhody jednotlivých variant. Donutit k zamyšlení, zda zvolená varianta, je opravdu ta nejvhodnější.

Žijeme také v době médií, reklama se na nás hrne ze všech stran, dokonce již i personalizovaná reklama určená přímo nám. Jak tedy odlišit informace relevantní od informací zavádějících se stává čím dál větším problémem. Zdroje, které budou uvedeny, tak zároveň mohou sloužit jako zdroje kde hledat informace správné, ověřené a aktuální.

Teoretická část práce bude zaměřena na poplatky a pojištění souvisejícími s provozem vozidel. Pomocí literární rešerše bude zmapován vývoj poplatků, pojištění a legislativních nároků souvisejících s provozem vozidel v jednotlivých obdobích. Určeny jejich druhy a situace, kdy se hradí. Bude zjištěna současně platná legislativa a poznatky z této části práce budou využity a rozvinuty následně v praxi.

V praktické části práce bude využito modelové postavy pana Nováka, který bude sledován v různých životních situacích a v různém věku. Názorně budou ukázány nejčastější poplatky a pojištění, se kterými se může pan Novák setkat při provozu vozidel. Jako výchozího věku bude použito patnáct let pana Nováka a jako výchozí situace pořízení prvního motorového vozidla, malého motocyklu. Následně bude pokračováno osobními i nákladními automobily. Jako součást práce budou pro pana Nováka nastaveny jednotlivé modelové situace a zjištěno, jak se budou legislativní povinnosti pana Nováka vyvíjet jako běžného občana, zaměstnance i podnikatele v autodopravě.

2 CÍL PRÁCE A METODIKA

Cílem bakalářské práce je s využitím deskripce a analýzy problematiky poplatků a pojištění v provozu silničních motorových vozidel identifikovat současnou platnou legislativu a realizované postupy při stanovování povinností nezbytných pro legální provoz silničních motorových vozidel na území České republiky.

V kapitole teoretická část provedeme literární rešerší historického vývoje poplatků a pojištění souvisejících s provozem vozidel. Pomocí dostupných literárních zdrojů se podíváme k počátkům všech v současné době užívaných poplatků a pojištění. Zjistíme, jak se vyvíjely jednotlivé legislativní požadavky v daném oboru a také výše jednotlivých poplatků. Rovněž nás bude zajímat také to, se měnil způsob pojištění a jeho cena.

Následně pomocí literární rešerše identifikujeme současný stav platné legislativy v oblasti poplatků a pojištění v provozu vozidel. Pomocí deskripce a syntézy vytvoříme přehled platné legislativy pro jednotlivé situace.

V praktické části pak představíme modelovou postavu pana Nováka s jejíž pomocí budeme modelovat reálné životní situace z hlediska poplatků a pojištění v provozu vozidel. Od prvních počátků v souvislosti se získáním prvního řidičského průkazu v patnácti letech, přes řízení osobních a nákladních vozidel. Vymezíme situace, jež mohou nastat v soukromém životě, v zaměstnání či v podnikání. Metodou komparace představíme jednotlivé poplatky a pojištění a stanovíme jejich výši. Analyzujeme jednotlivé legislativní požadavky a navrhneme způsob jejich řešení. Upozorníme na výhody a nevýhody jednotlivých řešení tam, kde je možno volit z více variant možného řešení legislativních požadavků. V závěru praktické části se pak budeme věnovat méně častým poplatkům, které nebudou obsaženy v modelových situacích.

V závěru práce bude provedena syntéza dosažených výsledků bakalářské práce. Zopakujeme nejdůležitější body práce, a především jejich výsledky. Upozorníme na možná úskalí při naplňování legislativních požadavků pro legální provoz motorových silničních vozidel v České republice. Doporučíme případně možné úpravy. Shrňeme, kam se v jednotlivých situacích obrátit a kde můžeme obdržet relevantní informace.

3 TEORETICKÁ ČÁST

V kapitole teoretická část, bude provedena literární rešerše všech poplatkových povinností spojených s provozem a s pojištěním vozidel. Vymezen historický vývoj těchto poplatků a pojištění. Zjištěno, jak se jednotlivé druhy v průběhu let vyvíjely, jak se měnily jejich číselné charakteristiky i obsah. Bude podán ucelený a logicky navazující obraz vývoje od prvopočátků až k současnosti. Identifikován současný stav, stávající legislativní základnu a provedena její deskripce.

3.1 Mýto

V historii poplatků v provozu vozidel bylo jako první zavedeno tzv. mýtné. Pojem mýto byl definován takto: *Mýto, bývala dávka, která se vybírala od povozníků na udržování silnic a mostů. Pro obtížnost vybírání byla v Rak. zrušena na státních mostech v r. 1891, na stát. silnicích v roce 1902. Mýto vybíralo se a někdy se i nyní vybírá z vodních cest (poplatek za použití zdymadla n. propusti, případně i poplatek přístavní). Ve městech má často název dlažebné, jež se dosud v částých případech vybírá na hranicích města, jsouc odstupňováno podle velikosti a povahy povozu (Gutenberg, 1931, s. 218).*

Rozvoj obchodu vytvořil potřebu kvalitnějších cest a ty bylo třeba zbudovat, což si vyžádalo nemalé prostředky a lidské zdroje. První písemné zmínky, které jsou o zpoplatnění vybraných silničních úseků můžeme najít již v Babylonu. Poplatky byly vybírány Araby, Indy i germánskými kmeny, které ovládaly průsmyky v Alpách. První opravdu kvalitní silnice vytvořili až Římané zhruba před 2200 lety. Území dnešní České republiky protínalo množství zemských stezek, které však byly neudržované a jednalo se prakticky jen o trasy vyjeté povozy s minimálními úpravami. Právo vybírání poplatků náleželo králi, jenž část těchto práv a s nimi souvisejících povinností na údržbu, opravu a ochranu cest přenášel na města a šlechtu (Vacek, 2010).

Od 13. století můžeme zaznamenat cílené budování cest a vybírání mýtného na jejich udržování. Šlechta však, přestože mýtné vybírá, údržbu a ochranu cest zanedbává (Údržba silnic, nedatováno). *Od konce 13. století existoval systém hlavních zpoplatněných silnic z Prahy k hranicím: chebská, prachatická, domažlická, mostecká, kralupská atd. Moravu protínala „severojižní magistrála“ procházející Brnem (Vacek, 2010). V záznamech Olomouckého archivu se nalézá listina, kterou Jan Lucemburský, král český, daruje*

olomouckým měšťanům mýto související do té doby s tamním hradem. Nebylo to však bez podmínek. Město dostalo právo vybírat mýtné, jakkoli je měnit či upravovat, avšak panovník měl touto listinou zároveň garantován výnos. Ten mu náležel na věčné časy, ve výši osmi hřiven moravských mincí. Pro případ nezaplacení či pozdní úhrady měl místní purkrabí právo vzít do zástavy majetek měšťanů (Lucemburský, 1315).

Pro představu o cenách mýtného v tomto období na Moravě: Sedlák s rodinou zaplatil osm denárů. Z nákladu pak příkladně za bečku medu dva denáry, za každého koně, vola, krávu či prase po dvou denárech. Z každého neseného nákladu po jednom denáru. Platit mýto musel i polní hlídač, jeden denár (Dudík, 1882, s. 187–188). Poplatek to tedy nebyl malý. Zvláštní pozornost si jistě zaslouží, že již tenkrát bylo užíváno „rodinné vstupné.“ Již středověk pamatoval na sankce. Kdo se placení mýta snažil vyhnout a byl při tom přistižen, zaplatil dvakrát tolik (Dudík, 1882, s. 187–188). Mýtné tarify pamatovaly i na naturální plnění. V Českých Budějovicích se dochoval tzv. mýtní a celní tarif budějovického rychtářského úřadu, v němž se mimo jiné uvádí, *z každého vozu s prkny musel kupec odevzdat jedno prkno (ne to nejlepší a nejdelší), z každého sta šindelů činil odvod dva šindele stejných vlastností, z latí jeden kus, z loukotí a kol rovněž jeden, z každého povozu dřeva jedno poleno (ne velké a ne malé), ze slámy, sena, a trávy po jedné otepi.* I zde se pamatovalo na sankce. Kdo se vyhnul mýtu, mohl přijít o koně či o přední kolo od vozu (Kolda, nedatováno).

O nápravu špatného stavu cest a jejich ochrany se snaží už Karel IV. Dochází k rozšíření sítě cest a zajišťování jejich bezpečnosti. Vzniká také první silniční mapa (Údržba silnic, nedatováno). O tom, že se jednalo o skutečně dlouhodobý problém, svědčí i sněmovní z let 1666, 1669, 1673, kde nejprve po dobrém se snažili neutěšený stav cest řešit, později i nařízeními a pokutami a často musel sněm proti nedbalé vrchnosti zakročit. Špatný stav cest nesvědčil obchodu a obchodníci se našim cestám vyhýbali (Svátek, 1894, s. 96).

V roce 1736 došlo k vydání mýtného patentu a založení silničního fondu. Prostředky z tohoto fondu vzniklé vybíráním mýt a cel a zároveň robotní povinnost při výstavbě císařských silnic, zajistily postupné zlepšování kvality a jejich rozšiřování. Z této doby také pochází první silniční předpisy (Údržba silnic, nedatováno). Mýto si také bylo možno pronajmout (Rohrer, 1866, s. 3). O výši mýtného v období Rakouska-Uherska se můžeme dozvědět více ve sbírce zákonů a nařízení, které uspořádal JUDr. Bohumil Štědrý v roce 1911. Příkladně mýto na silnici Vyšehradské, schválené v roce 1875, bylo určeno k pokrytí

nákladů na vybudování silnice a smělo se vybírat až po jejím dokončení, a to po dobu padesáti let. Příklady sazeb: jezdec dva krejcar, pěší jeden krejcar, z každého kusu tažného dobytka pět krejcarů, z každého trakaře dva krejcar (Štědrý, 1911, s. 436–437). Mýto silniční bylo definitivně zrušeno 1. ledna 1931 (Janák, 1931, s. 66). Poprvé se znovu objevilo ve formě zpoplatnění vybraných dálničních úseků, formou dálniční známky, v roce 1995 (Kézrová, 2014). Prvního ledna 2007 pak bylo novelou zákona č.13/1997 Sb. zavedeno i elektronické mýtné pro vozidla nad dvanáct tun.

3.2 Mostné

Zvláštním druhem mýtného bylo tzv. mostné, které bylo vybíráno odpradáva za použití mostu a nahradilo poplatky za přívozy. Z poplatků se hradily stavební a udržovací náklady. První zmínky o mostném například v Praze pocházejí z 12. století. Lišilo se svou výší pro chodce, povozy či jezdce na koních. Mostné na nejstarším mostě v Praze vybírali zpočátku Johanité, později Řád Křižovníků s červenou hvězdou, jejichž povinností bylo také most udržovat. V listopadu 1815 císař František zrušil vybírání mostného na Karlově mostě (Výběrčím se říkalo, 2015) To se však nesetkalo pouze s kladnými ohlasy. Dle fejetonisty Egona Irwina Kirsche, *pražští snobové se pak Karlovu mostu zproštěného poplatků vyhýbali, protože nemohli ukázat, že na to mají* (Špačková a ČTK, 2010).

Karlův most se tak stal jediným pražským nezpoplatněným mostem, říkalo se mu most pro chudé. Mostné vybírali zvláštní zřízení, po jejichž činnosti se dodnes na některých místech dochovali mýtné budky. Mosty však nebyly přístupné celodenně, měly svou „otvírací dobu“. Zproštění placení bývali vojáci a policisté, pokud byli v uniformách. V roce 1867 byl Most Císaře Františka Josefa v Praze zpoplatněn takto: za dobytek hnaný či tažený od půl do pěti krejcarů, za trakaře, vozičky či káry od jednoho a půl do tří krejcarů, za osobu pěší jeden krejcar za jezdce pak pět krejcarů (Štědrý, 1911, s. 442).

Díky Josefu Erbenovi pak můžeme doložit, že na tomto mostě bylo v roce 1887 vybráno celkem 58 714 zlatých a 49 krejcarů o deset let později byl výnos již 120 830 zlatých 38 krejcarů (Erben, 1898, s. 71–72). Mostné pro automobily bylo schváleno roku 1902 (Obec pražská, 1902). Bez zajímavosti není ani to, že poplatek se přestal v Praze vybírat až 25. 1. 1925, samozřejmě jeho výše se průběžně měnila (Šafránek a ČTK, 2015). To však neznamená, že zanikl úplně. V Ústí nad Labem kde se poplatek nikdy nevybíral byl poprvé

zaveden až v souvislosti se stavbou mostu Dr. Edwarda Beneše (1934-1936) a měl sloužit čistě k financování této nákladné stavby (Zeman, 2013, s. 6–13).

3.3 Dlažebné

Další z druhů mýtného, dlažebné, byl vybírán zejména ve větších městech. Hezký přehled o tomto poplatku v Praze nám dává Administrační zpráva obce královského města Prahy z roku 1896. Dočteme se zde, že *poplatek tento byl vybírán od nejstarších dob na Starém městě pražském, avšak tehdy stížení jím byli pouze vozkové, zabývající se dovozem dříví, a to dle počtu vydržovaných koní*. V roce 1785 byl poplatek rozšířen na další dvě městské čtvrti.

Postupně v průběhu let poplatek stoupá a jeho účinnost je rozšířena na všechno zboží dopravované do města nebo jím procházející ve váze těžší než 300 kg. Z tohoto bylo vyjmuto pouze palivo. Obecní příjem tak stoupl z 29 909 zlatých 77 a půl krejcaru v roce 1881 na 92 693 zlatých 48 krejcarů v roce 1896 (Erben, 1898, s. 71–72). *Do roku 1924 byla v Čechách pouhá tři města, v nichž se vybíralo dlažebné – Praha, Březové Hory (zde se však dlažebné platilo pouze u nákladních vozů) a Liberec. Na Moravě to bylo Brno*. Zajímavé je, že v počátcích motorismu automobily nebyly zahrnuty do platby dlažebného, stalo se tak až později po stížnostech majitelů povozů. Dlažebné se postupně rozšířilo i do dalších měst, jednalo se totiž o velmi dobrý příjem pro obecní pokladnu (Zeman, 2013, s. 6–13). Proti placení těchto dávek ostře vystupoval Autoklub Republiky Československé a spolu s ostatními kluby se domáhal jejího zrušení (Kalva, 1922, s. 514–515).

Mimo dlažebného obce vybíraly i poplatky za užívání cest vozy a vozidly na hřbitovech. Zde byl poplatek odstupňován dle honosnosti spřežení, jež nebožtíka dopravovalo k hrobu. V roce 1934 se sazba v Praze pohybovala od 8 do 120 Kč (obec Praha, 1935, s. 120). Dlažebné sice bylo zrušeno, ale podobné poplatky známe stále. Obce mají i dnes možnost vybírání poplatků za vjezd do vyhrazených míst až do výše 200 Kč za den. Poplatek se vybírá za vjezd motorového vozidla do míst, kam jeho vjezd zakazuje dopravní značka. Výše poplatku je pak stanovena obecní vyhláškou (Paseková, 2017).

Dalším poplatkem, u kterého bychom za jeho předchůdce mohli považovat dlažebné, jenž je vybírán nejen obcemi, ale případně i podnikateli, je parkovné. Vzhledem k přibývajícimu počtu vozidel se jedná o velmi lukrativní podnikání. Sazby jsou extrémně rozdílné, odvíjejí se od místa parkování, doby parkování, různých slev pro rezidenty a podobně.

3.4 Mýta přívozní

Již podle názvu je zřejmé, že byla placena za převoz přes řeku. V Praze bylo vybíráno městem mýto například v přívozu branickém. Mezi lety 1906 a 1911 se platilo za převoz lidí, dobytka, ale již i za motocykly a automobily. Zajímavostí tohoto mýta je, že bylo odstupňováno podle výše hladiny řeky do tří úrovní. Malá voda, střední voda, velká voda. Například automobil se převážel při malé vodě za čtyřicet haléřů, při střední za šedesát haléřů a při velké vodě za osmdesát haléřů (Štědrý, 1911, s. 454).

3.5 Poplatky od cyklistů

Mezi další poplatky, které byly vybírány obcemi patřil i poplatek za užívání kola. Dle vyhlášky moravského zemského výboru z roku 1900 byl poplatek určen k obecním účelům chudinským. Hrazen byl k 1. lednu každého roku nebo před prvním užitím kola. Pokud bylo kolo přihlášeno v prvním pololetí roku, úhrada byla za celý rok. Pokud v druhém pololetí platilo se polovic. Poplatky se nepřeváděly, a tak pokud se někdo přestěhoval byl povinen zaplatit znovu, pokud došlo ke změně majitele kola, opět se muselo platit znovu. V případě užívání kola více uživateli, musel zaplatit každý z nich. Ovšem pro případ, že jedna osoba vlastnila více kol, a také je sama užívala stačilo zaplatit jednou. Osвобоzeny byly osoby, které kolo využívaly k práci a pobíraly minimální mzdu. Pro lepší kontrolu mohly být vystavovány průkazní lístky za cenu kolku dvě koruny. Poplatek bylo také možno vymáhat exekucí (Vyhláška č. 76/1900, částka XV.).

Jak je vidět různé poplatky nás tedy v provozu vozidel provázejí od pradávna, některé zanikly a jiné v téměř nezměněné podobě existují dodnes. Nyní se však zaměříme na historii poplatků a pojištění souvisejících s provozem vozidel silničních motorových, a to zejména na území dnešní České republiky. Tato historie je poměrně mladá. V letošním roce uplyne 120 let od výroby prvního osobního automobilu na našem území. Za vynálezce automobilu je obecně považován Karl Benz. Své vozidlo se mu podařilo patentovat 29. ledna 1886. O dva roky později si připsal další prvenství. Neustálými stížnostmi obyvatel na hluk a zápach jeho vozidla byl donucen požádat město Mannheim o písemné svolení s řízením automobilu, a to mu bylo 1. srpna 1888 vydáno. Došlo tak k vydání prvního předchůdce řidičského průkazu (Pastor, 2018). Tímto se tedy dostáváme k poplatkům, které jsou spojeny s evidencí vozidel, s oprávněním k řízení vozidel či schválení technické způsobilosti vozidel.

3.6 Evidence vozidel

Evidovat vozidla začala jako první Francie již v roce 1893 pomocí číslovaných tabulek (ČTK, 2006). Na území dnešní České republiky předcházela povinnosti evidence vozidel povinnost označovat povozy tabulkou. Ta musela obsahovat jméno, příjmení a bydliště majitele povozu. Pokud měl podobných povozů více i jejich pořadové číslo. Přesně byla specifikována velikost tabulky a její umístění. Barva písma a podkladu byla libovolná. Osmnáct centimetrů vysoká, třicet centimetrů dlouhá. Umístění na levé straně povozu. (Popelka, 1885, s. 78). Zajímavostí je, že na Moravě stejné nařízení o devět let později již specifikuje i barvu tabulky a velikost písma. Velikost písma minimálně pět centimetrů, podklad černý, písmo bílé (Vyhlášení č. 29/1892, § 19).

Povinnost evidovat vozidla pomocí číslovaných tabulek byla zavedena Nařízením ministeria vnitra ve shodě s ministeriem finančním číslo 156 ze dne 27. září 1905, jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilů a motorových kol. Nařízení se vztahovalo na všechna vozidla mimo kolejových s výjimkou vozidel nesloužících k dopravě osob a břemen, například pracovní stroje. O evidenci vozidla byl povinen požádat každý vlastník v místě svého bydliště. Úřad přidělil poznávací značku složenou z latinského písmene dle obvodu, v němž se bydliště nacházelo a třímístného pořadového čísla. Pokud byla číselná řada vyčerpána doplnila písmeno římská číslice I, II atd. Pro Čechy kromě pražského obvodu policejního to bylo písmeno O, Praze bylo přiděleno N, Moravě pak P. Každý úřad byl povinen vést evidenci vydaných značek odděleně pro automobily a motorová kola a evidovat jméno a bydliště držitele vozu. Registrační značku, jak ji známe dnes, v plechové podobě, úřad nevydával. Každý byl povinen zhotovit si ji sám. Nařízení však přesně určovalo její parametry, bílý podklad, černé číslice a samozřejmě rozměry. Stejně jako dnes musel být automobil opatřen značkou vpředu i vzadu.

Již zmíněné nařízení pamatovalo i na výrobce a prodejce vozidel, kterým umožňovala požádat o značku přenosnou, která byla užívána při zkušebních jízdách, a nevztahovala se na konkrétní automobil. Dnes ji známe jako RZ trvale manipulační. Stejně jako tomu bylo do nedávna u nás, pokud vozidlo vlastník prodal ve stejném obvodu, značka zůstávala, pokud šlo o jiný obvod byla stávající značka vymazána a nahrazena novou v příslušném obvodě. Vozidlům přijíždějícím ze zahraničí byla při vstupu na naše území vydávána přechodná značka na období tří měsíců, která mohla mít i papírovou podobu. Pokud se cizinec zdržel déle musel požádat o stálé značky v obvodě kde se zdržoval. Přechodné

značky navíc obsahovaly písmeno Z červené barvy. Dalším pravidlem, které přetrvalo byla povinnost udržovat značky čitelné, nesměly být zablácené ani jinak poškozené. Při jízdě v noci pak zadní značka musela být dostatečně osvětlena (Nařízení č. 156/1905 ř.z., oddíl V.). O tom, že vydání značky bylo zamýšleno zpoplatnit se nám dochovala krátká noticka v novinách ze dne 13. října 1904. *Každý automobil opatřen býti má na zadní straně tabulkou, která bude jeho majiteli po zapravení taxy úředně vydána a na níž bude vyznačeno jméno té které korunní země a číslo rejstříku* (Elchler b), 1904, s. 3). Zda tomu tak skutečně bylo a vydání registrační značky bylo zpoplatněno se nám nepodařilo ověřit. Dostupná informace z roku 1927 uvádí za přidělení evidenční značky od 20 do 200 Kč (Kalva, 1927b, s. 75).

3.7 Schválení technické způsobilosti vozidla

Nařízení z roku 1905, o kterém jsme dosud hovořili bylo přelomové i z důvodu podmiňování evidence vozidel jejich technickou způsobilostí k provozu. Všeobecně stanovovalo, že každý stroj se musí dát spolehlivě řídit, aby byl bezpečný za všech okolností. Automobilům ukládal dvě na sobě nezávislé brzdy, z nichž jedna se musela dát ovládat nohou, u vozidel nad 350 kg pak požadoval i zpětný chod. Vozidla musela být vybavena světly a podobně. Zkoušena a schvalována k provozu byla i vozidla zahraničních výrobců. Vyzkoušení a schválení bylo možné stejně jako dnes pro typ vozidla nebo jednotlivé vozidlo. Musela být předložena technická dokumentace a vykonána zkušební jízda.

Při podání žádosti musel být samozřejmě uhrazen poplatek, který pokrýval výlohy zkušební komise. Poplatek určoval zemský úřad politický. Po schválení byl vydán certifikát. Jeho opis pak byl výrobce povinen vydat ke každému prodanému vozu. Do tohoto certifikátu se zapisovaly i evidenční značky a majitel vozu ho předkládal při policejních kontrolách. Tedy předchůdce současného technického průkazu vozidla (Nařízení č. 156/1905, oddíl II-III). Dohledatelné sazby poplatků z roku 1920 uvádí zkušební taxu za automobil sto korun, motorové kolo padesát korun, dále tříkorunový kolek na úřední potvrzení, dvoukorunový kolek na protokol a dvě koruny v hotovosti za vyhotovení úředního potvrzení (Najbrt, 1920, s. 36–37). V roce 1926 již zdroje uvádí za potvrzení správnosti typových osvědčení motorových vozidel sazbu od dvaceti do sto korun českých (Kalva, 1927, s. 75).

Současná právní úprava v zákoně č. 56/2001 Sb. rozlišuje několik průkazů jimiž lze prokázat způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích. Nejběžnějším je technický průkaz silničního vozidla, lidově zvaný velký technický průkaz. Tímto průkazem jsou

registrována všechna běžná vozidla s přidělenou registrační značkou. Velmi podobný je i technický průkaz pro zvláštní motorová vozidla, s tím se můžeme setkat např. u pracovních strojů jako je kombajn, bagr a tak dále. Obsahují podrobné technické specifikace vozidla a je zde vyznačena jejich technická způsobilost. K těmto průkazům jsou vydávána ještě osvědčení o registraci silničního vozidla nebo zvláštního vozidla. Pro vozidla nepodléhající registraci osvědčení o technické způsobilosti vozidla. Lidově zvané malý technický průkaz. Obsahují pouze základní údaje o vozidle a jeho provozovateli. Průkazy vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností. (Zákon č. 56/2001, § 7). Pro vozidla historická a sportovní jsou vydávány průkazy historického vozidla či sportovního vozidla. Průkazy jsou v pravomoci obecních úřadů krajských měst s výjimkou Středočeského kraje, kde tuto službu vykonává městský úřad v Kolíně. Vozidlům jsou stanoveny povinné technické prohlídky v různých časových intervalech v závislosti na typu vozidla. Poslední novelizace zatím proběhla 20. září 2018 (Vyhláška č. 211/2018 Sb.).

3.8 Evidence řidičů-řidičské průkazy

Již jsme zmínili, že první oprávnění k řízení vozidla obdržel Karl Benz, na vlastní žádost. Nejednalo se však o řidičský průkaz ani vůdčí list, spíše o potvrzení, že vozidlo smí užívat. V roce 1893 ve Francii zavedli povinnou zkoušku řidičů, podmínkou byl věk 21 let. Řidičský průkaz tak jak ho známe dnes se začal vydávat až v roce 1903 v Prusku. Tedy i na části dnešní České republiky (Pastor, 2018). Na území Rakousko-Uherska, tedy na většině území dnešní České republiky, bylo oprávnění k řízení zavedeno Nařízením z roku 1905.

Licence k řízení mohla být udělena osobě starší osmnácti let po vykonání zkoušky. Pro každý druh vozidla bylo třeba absolvovat zkoušku zvlášť. Po jejím úspěšném složení byla vydána jízdní licence s fotografií řidiče a vyznačením na jaký druh vozidla se jeho oprávnění vztahuje. Tedy v prakticky nezměněné podobě platí dodnes. Dnešní řidičské průkazy obsahují stejné údaje. I v minulosti bylo možno řidičskou licenci odejmout, a to dočasně nebo trvale. Dle závažnosti prohřešku, jehož se řidič dopustil. Cizinci přijíždějící do země byli povinni zařídit si jízdní licenci tuzemskou do osmi dnů.

Veškeré úkony byly samozřejmě zpoplatněny (Nařízení č. 156/1905 ř.z., § 18). V roce 1906 určoval cenu zeměpanský politický úřad. Nařízení presidenta zemské správy politické v Praze ze dne 22. dubna 1920 uvádí sazby takto. Zkušební taxa, kterou bylo třeba složit při podání žádosti o zkoušku činila v roce 1920 30 korun, dále byl nutný tříkorunový kolek na

vysvědčení a poplatek za knížku tři koruny a dvacet haléřů. V případě nesložení zkoušky se hradila zkušební taxa znovu (Kosina, 1920, s. 11–13).

V roce 1935 již prováděcí nařízení k zákonu č. 81/1935 Sb. z. přesně stanovovala podmínky výcviku řidičů jak v části teoretické, tak v části praktické. Teorie neobsahovala pouze znalost právních předpisů, ale i konstrukce vozidla, jeho údržby a v neposlední řadě poskytování první pomoci při úrazech. V praktické části pak stanovovala postup cvičných jízd od jízd ve dne na nefrekventovaných místech až postupně na místech s vyšším provozem a zcela na závěr jízdu v noci. Trénovalo se také předjíždění a žáci byli instruováni, jak se zachovat při krizových situacích například při smyku či požáru vozidla. Při výcviku pak bylo nutno najet minimálně sto dvacet kilometrů (Vládní nařízení č. 203/1935, § 67-76). Za vydání řidičského průkazu k řízení osobního automobilu pak byla stanovena sazba od třiceti do tří set korun, dle majetkových poměrů řidiče (Vládní nařízení č.204/1935 Sb., č.59 cc). V roce 1992 již byla sazba za vydání řidičského průkazu jednotná, a to padesát korun českých (Zákon č. 368/1992 Sb., část II. položka 27b).

Současná právní úprava stanovuje pro řízení vozidel jako podmínku získání řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel. Dokladem o získání odbornosti je i nadále řidičský průkaz. Nově však stanovuje i postupné ztrácení odborné způsobilosti v takzvaném bodovém systému. Za spáchané přestupky se tak řidiči udělují body dle jejich závažnosti. Při dosažení dvanácti bodů dochází ke ztrátě odborné způsobilosti a pozastavení řidičského oprávnění na jeden rok. Mimo řidičských průkazů jsou vydávány také průkazy profesní způsobilosti řidiče, které jsou určeny k povolení řízení nákladních automobilů a autobusů. V závislosti na skupině řidičského oprávnění je vyžadována zdravotní prohlídka nebo i psychologické vyšetření (Zákon č.361/2000 Sb., § 84-87).

Výše správních poplatků byla upravena k 1. červenci 2018 směrem nahoru. Za vydání řidičského průkazu se nově hradí poplatek ve výši 200 korun českých, ve zkráceném řízení 700 korun českých, za mezinárodní řidičský průkaz 50 korun českých. Výměna při skončení platnosti průkazu je nadále zdarma (Řidičské průkazy, 2018).

3.9 Poplatky za jízdu do zahraničí

S rozvojem automobilismu na počátku dvacátého století bylo třeba řešit i mezinárodní dopravu. Vozidla, která původně jezdila na poměrně malé vzdálenosti byla zdokonalována a počala být využívána i k jízdám do zahraničí. Pravidla pro jízdu automobily na území jednotlivých států bylo třeba harmonizovat.

Ve dnech pátého až desátého října 1909 se tak v Paříži koná mezinárodní konference zabývající se mezinárodní dopravou. Jejím výsledkem je sepsání mezinárodní smlouvy o jízdě automobily (Kopecký et al., 2009, s. 1) Smlouva vstupuje v platnost 11. října 1909, Rakousko-Uhersko ji ratifikuje k 1. březnu 1910 a k jejímu provedení vydává pod číslem 81 říšského zákona v roce 1910 předpisy pro provoz automobilů a motocyklů. Definuje tímto základní zásady jízdy do zahraničí pro řidiče i vozidla. Nově zavádí legitimační průkazy pro jízdu do ciziny, takzvané mezinárodní jízdní výkazy. Jejich vydáváním pověřuje autokluby jednotlivých korunních zemí. Jejich platnost je jeden rok od data vydání a platí jak v zemích, které původně smlouvu uzavřely tak v dalších státech, které postupně ke smlouvě přistoupily (S., 1913, s. 132–133).

Účastníky smlouvy bylo v roce 1910, tedy v roce přistoupení, mimo Rakouska a Uherska také Německo, Bulharsko, Španělsko, Francie, Velká Británie, Itálie, Monako a Rusko (Nařízení č. 81/1910 ř.z., § 36). V roce 1913 již také Belgie, Černá Hora, Francie s Alžírem a Tunisem, Velká Británie s koloniemi: Indie, Barbados, Gibraltar, Leeward Islands, Malta, severní a jižní Nigérie. Dále Lucembursko, Nizozemí, Portugalsko, Rumunsko, Řecko, Švédsko a Švýcarsko. Průkazy obsahují data úředních dokladů o typové zkoušce vozidla a licenci řidičské (S., 1913, s. 132–133).

Nemalým problémem bylo i celní řízení při vstupu vozidla do zahraničí. Například Český klub automobilistů byl oprávněn vystavovat tzv. triptyky, které vozidlo osvobodily od placení cla. Vydával je výhradně svým členům po zaplacení poplatku za vyhotovení deset korun a zaplacení celní kauce, která byla v různé výši dle země, do které triptyk zněl. Výše kauce se řídila v některých zemích vahou vozidla například Dánsko dvacet korun za sto kilogramů, Francie sedmdesát pět korun za sto kilogramů, Švýcarsko čtyřicet korun za sto kilogramů. Jinde cenou vozidla ať již tržní či výrobní, například Belgie dvanáct procent z ceny, Švédsko patnáct procent z ceny či počtem sedadel jako příkladně v Rusku. V Itálii bylo třeba zaplatit i daň z benzínu, které vozidlo vezlo. Velmi důležité bylo nechat si triptyk

řádně potvrdit celními úřady při vstupu i opuštění dané země. Před odjezdem do zahraničí bylo dále nutno nechat si vozidlo zaplombovat u rakouského celního úřadu, při tomto úkonu bylo vydáno potvrzení, které bylo nutno dobře uschovat, uvádělo se zde například i to, že vozidlo veze rezervní pneumatiky. Dalším výdajem při cestě do zahraničí pak byla nutnost zaplatit daň z automobilu. Opět v různé výši dle jednotlivých států a doby pobytu. V Dánsku se tak platily tři koruny za jeden den, osm korun za dva až pět dní, patnáct korun za šest až čtrnáct dní a tak dále. V některých státech jako je Anglie či Francie byl automobilista od daně osvobozen při pobytu kratším než čtyři měsíce (S., 1913, s. 132–133).

Zároveň s tím, jak se vyvíjel automobilový provoz docházelo i k dalším úpravám v pravidlech pro jízdu do zahraničí. V roce 1937 tak již nebylo zapotřebí plombovat vozidla a také potřebné doklady doznaly změn. Kromě pasu a případného víza tak bylo třeba mít při řízení vozidla také Mezinárodní povolení k řízení, které bylo vydáváno na základě vůdčího listu. K jeho získání bylo třeba dvou fotografií, platnost povolení byla jeden rok. Náklady na pořízení byly jednotné manipulační poplatek dvacet pět korun českých, dávka dvacet korun českých, kolek osm korun českých. Dalším potřebným dokladem bylo mezinárodní osvědčení pro motorová vozidla vydávané na základě osvědčení o zápisu do rejstříku motorových vozidel. Platnost byla opět roční, ale zde již cena nebyla jednotná. Byla odstupňována dle obsahu motoru vozidla. Do obsahu jednoho litru činil manipulační poplatek sto korun českých, dávka padesát korun českých, kolek osm korun českých. Do obsahu dvou litrů činil manipulační poplatek sto korun českých, dávka také sto korun českých, kolek osm korun českých. U motorů obsahu nad dva litry činil manipulační poplatek sto korun českých, dávka již dvě stě korun českých, kolek osm korun českých (Jezdinský, 1937).

Nadále byly vystavovány triptyky, které platily vždy pro jeden uvedený stát a dále karnety, které platily pro všechny evropské státy, a i některé mimoevropské. Bylo tedy na zvážení, zda se finančně vyplatí zakoupit několik triptyků či jeden karnet. Zatímco u krátkodobých triptyků kauce nebyla požadována u triptyků na jeden rok a karnetů, u krátkodobých či ročních, byla kauce požadována vždy. Karnety i triptyky byly cenově odstupňovány dle doby platnosti a dle kategorie vozidla. Dělení bylo následující: motocykly, sidecary, automobily do jeden a půl litru, a nad jeden a půl litru. Roční karnet u vozidla s obsahem motoru větším než jeden a půl litru vycházel na čtyři sta korun českých, ale bylo také třeba složit kauci ve výši od pěti set do sedmi set korun českých (Jezdinský, 1937).

V současné době se v rámci centralizace Evropy a našeho zapojení do Evropské unie řada těchto povinností odbourala. V rámci Evropské unie nyní nepotřebujeme pasy, víza, ani mezinárodní řidičské průkazy. S karnety (carnet de passages en douane) se však můžeme setkat stále, a to i v rámci Evropy. Nadále je používá z evropských států například Belgie, Dánsko, Finsko, Řecko a Turecko. V České republice jsou karnety vydávány Ústředním automotoklubem ČR, prostřednictvím Autoturist, a.s. Cena karnetu se v současnosti odvíjí od počtu navštívených států a doby platnosti karnetu, průměrně se pohybuje okolo pěti tisíc korun českých. Povinná kauce pak z ceny vozidla a navštívených států. Kauce je odstupňována pro hodnoty vozidla, do pěti set tisíc, do milionu a nad milion korun českých. Kauce pak činí čtyřicet tisíc korun českých, devadesát tisíc a sto padesát tisíc korun českých. U vybraných zemí s vysokým clem si pak připlatíme o třicet procent (Tradice prověřená klienty, c2018).

3.10 Pojištění odpovědnosti za škodu

*V souvislosti s rozvojem pozemní dopravy vznikalo v Evropě pojištění odpovědnosti za škody. Počátky tohoto druhu pojištění nacházíme ve Francii v podobě pojištění odpovědnosti za škody vzniklé „v důsledku provozování koněspřežní dopravy“ (1825) (Marvan et al., 1989, s. 24). Již v roce 1811, tedy před vynálezem automobilu Obecný zákoník občanský ze dne 1. června 1811 řešil odpovědnost za zavinění a povinnost k náhradě škody. Ve smlouvách odvážných řešil smlouvy pojišťovací. V paragrafu 1288 definoval smlouvu pojišťovací a v paragrafu následujícím co je obvykle předmětem pojištění (Císařský patent č. 946/1811 ř.z., § 1288): *Kodex považoval za „obvyklý předmět této smlouvy“ dopravní pojištění* (Marvan et al., 1989, s. 34).*

Až do vydání zákona č. 162 říšského zákoníku ze dne 9. srpna 1908 o ručení za škody při provozování motorických vozidel byl odpovědný za škodu pouze ten, kdo ji skutečně způsobil. S vydáním tohoto zákona byla odpovědnost přenesena nejen na řidiče, ale i na vlastníky a spoluvlastníky vozidla (Hrach, 1915, s. 7). Pojištění proti tomuto riziku bylo, v počátcích řešeno na našem území pouze zahraničními pojišťovnami s výjimkou jediné české pojišťovny Moldavia (Marvan et al., 1989, s. 224).

Koncem dvacátých let již odpovědnostní pojištění provozovalo dvacet pět domácích pojišťoven (Marvan et al., 1993, s. 188). V Časopise Auto z roku 1920 je uvedena informace, že roční náklady na pojištění činí průměrně pět set korun (Najbrt, 1920, s. 37). V roce 1932

byl přijat zákon o dopravě motorovými vozidly. Zákon poprvé určoval sjednat povinné pojištění odpovědnosti za škodu vůči třetím osobám. Vztahoval se však pouze na podnikatele v dopravě, jež žádali o vydání koncese. Určoval parametry a výši pojistných částek, jejich horní hranici, která nesměla být překročena, nechával však svobodnou vůli při výběru pojišťovny (Zákon č. 198/1932 Sb., § 8). Vládním nařízením č. 36/1933 sb. z a n. pak stanovil i minimální pojistné částky (Marvan et al., 1993, s. 234). Později se ukázalo, že odpovědnost za škody je třeba rozšířit i na vozidla soukromníků.

V roce 1935 tedy dochází k vydání tzv. velkého automobilového zákona č. 81/1935 sb. z a n. (Marvan et al., 1993, s. 234). Zmiňovaný zákon rozšířil povinné pojištění odpovědnosti pro všechny provozovatele vozidel s výjimkou vozidel vojenských. Stanovil také ve svém prvním paragrafu druhy vozidel, na které se vztahuje. Zajímavostí pro nás mohou být kategorie, které dnes již nenajdeme, a to letadla pohybující se vlastní silou po silnicích a cestách či motorové vozíky pro invalidy. V § 64 velký automobilový zákon zřizuje „Fond na podporu při úrazech motorovými vozidly“. Posláním fondu bylo odškodnit osoby, které utrpěly úraz, či pozůstalé po zemřelých při nehodách způsobených nepojištěnými nebo nezjištěnými vozidly (Vládní nařízení 203/1935 sb., § 64). Do fondu povinně přispívali všechny pojišťovny provozující pojištění odpovědnosti z provozu vozidel a to jedno procento z předepsaného čistého pojistného (Marvan et al., 1993, s. 278).

V roce 1945 došlo dekretem prezidenta republiky ke znárodnění pojišťoven. Z počtu 733 pojišťovacích společností a spolků, které u nás působily před válkou, jich k 1. lednu 1947 vzniklo jen pět přeměněných na národní podniky. Po únoru 1948 byla ustanovena jediná Československá pojišťovna (Ducháčková, 2015, s. 13). Z důvodu optimalizace nákladů na povinné pojištění vozidel došlo k vydání zákona 56/1950 Sb., který v § 14 určil, že všechny osoby nesoucí odpovědnost za provoz vozidla jsou automaticky pojištěny u Československé pojišťovny. Tím odstranil nutnost vystavování pojistných smluv a jejich další administrativu. Dále určil, že škody z nezjištěných vozidel budou odškodňovány Československou pojišťovnou. Došlo ke zrušení Fondů pro podporu při úrazech motorovými vozidly. Pojišťovně automaticky náleželo pojistné a při nezaplacení ho mohla sankčně zvýšit (Zákon č. 56/1950 sb., § 14). Provozovatel byl sám povinen zjistit si příslušnou sazbu a uhradit ji do 28. února každého roku. To opět znamenalo velkou úsporu nákladů, pojišťovna již nemusela zasílat složenky. Za osobní automobil se platilo sedm set dvacet korun československých a za nákladní tisíc dvě stě korun československých. V důsledku

peněžní reformy, jež se odehrála v roce 1953 došlo i ke změně sazeb pojistného. Byly přepočítány v poměru 1:5 (Marvan et al., 1997, s. 297). Za osobní automobil se tak mělo platit sto čtyřicet čtyři a za nákladní automobil dvě stě čtyřicet korun. Uvedené sazby pak s nepatrnými úpravami platily i nadále.

Po pádu komunistického režimu v roce 1989 bylo nutné obnovit tržní hospodářství. S demonopolizací pojišťovnictví v Československu se prakticky začalo až v březnu 1991, když rozvinula svou činnost Kooperatíva, družstevná česko-slovenská poisťovna, akciová společnost v Bratislavě (Marvan et al., 1997, s. 133–135). V tomto roce také došlo k výrazné změně cen povinného ručení a k podrobnějšímu členění kategorií vozidel. Nadále však zůstalo zachováno monopolní postavení České pojišťovny, a.s. v zákonném pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pojištění osobních automobilů bylo odstupňováno dle jejich obsahu motoru od 912 Kč za rok do 7 128 Kč za rok. U nákladních automobilů pak cenu určovala celková hmotnost vozidla a pohybovala se v rozmezí 5 676 Kč za rok až 13 200 Kč za rok (Vyhláška č. 492/1991 sb., § 22).

K úplné demonopolizaci pojištění odpovědnosti z provozu vozidel a oficiálnímu vstupu zahraničních pojišťoven na náš trh došlo k 1. lednu 2000. Umožnil to zákon č. 168/1999 Sb. Ten také zřídil Českou kancelář pojistitelů a vymezil její působnost. Veškerá práva a povinnosti České pojišťovny a.s. byly převedeny na tuto kancelář. Zřízen byl také Garanční fond, do něhož byli povinni přispívat všichni pojistitelé, kteří obdrželi licenci na sjednávání pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Zároveň část jeho příjmů tvořily pokuty od majitelů vozidel bez řádného pojištění. Zákon dále stanovil minimální limity pojistného plnění a to 18 000 000 Kč na každého zraněného nebo usmrceného, u hmotných škod pak celkový limit pro jednu škodnou událost 5 000 000 Kč. Dále byly nastaveny na přechodné období minimální a maximální ceny pojištění. Minimální cena kopírovala sazby platné u České pojišťovny, maximální pak mohla být navýšena o třicet procent. Zaveden byl také systém slev na pojistném. Za bezeškodní průběh pojištění takzvaný bonus, a naopak za škodnou událost systém zvaný malus. Princip pojištění se změnil ze zákonného na povinně smluvní (Zákon č.168/1999 sb.).

Příklad cen pro řidiče bez historie, tedy bez použití systému bonusu a malusu, v roce 2002 u České podnikatelské pojišťovny a.s., která se řadila mezi nejlevnější na trhu. Osobní automobily do obsahu 1000 centimetrů kubických 1 257 korun za rok, do 1350 centimetrů kubických 2 838 korun za rok, do 1850 centimetrů kubických 4 060 korun za rok

a automobily do 2 500 centimetrů kubických dokonce 6 576 korun českých za rok. Roční náklady na pojištění nákladních vozidel byly ještě vyšší. Avie tak přišla na 12 275 korun za rok a Liaz již na 18 250 korun ročně. Cena pojištění byla v průběhu let upravována v závislosti na získaných bonusech (vlastní zdroj). S uvolněním trhu v roce 2000 došlo také ke změně územního rozsahu pojištění. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla dnes platí na území všech států stanovených ministerskou vyhláškou, jedná se převážně o státy Evropské unie. Státy jsou uvedeny na zelené kartě, která je zároveň dokladem o sjednaném pojištění. Při vstupu na území ČR s vozidlem bez platného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, to znamená ze státu, jež není uveden na zelené kartě, je povinnost uzavřít takzvané hraniční pojištění. Pojištění provozuje Česká kancelář pojistitelů. Minimální platnost tohoto pojištění je 15 dní. Řidič vozidla, který tuto povinnost nedodrží, se vystavuje riziku postihu ve výši trojnásobku běžného pojistného jež, měl uhradit, minimálně však 10 000 Kč (Zákon č.168/199 sb., § 14). Sazby pojistného jsou velmi vysoké, pro ilustraci uvádíme současné sazby platné od 1.ledna 2014. Motorky, tříkolky 3 600 Kč, osobní automobily do 3,5 tuny 7 600 Kč, nákladní automobily, autobusy a další vozidla mimo přívěsů 14 400 Kč, přívěsy nad 750 kilogramů a návěsy 2 700 Kč. Sazby jsou patnáctidenní, při delším pobytu je třeba zakoupit další pojištění. V případě kratšího pobytu než 15 dní se pojistné nevrací (Sazby pojistného, 2014).

3.11 Česká kancelář pojistitelů

Česká kancelář pojistitelů je právnickou osobou zapsanou v obchodním rejstříku. Jedná se o profesní organizaci pojistitelů. Činnost kanceláře je vymezena zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a je považována za tuzemskou pojišťovnu. Vztahují se na ni tedy jak zákony o pojišťovnictví, tak dozor České národní banky. Členství v České kanceláři pojistitelů vzniká ze zákona dnem nabytí právní moci rozhodnutí České národní banky o udělení licence k provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Hlavní náplní činnosti kanceláře pojistitelů je správa garančního fondu. Z tohoto fondu jsou pak hrazeny škody na věci nebo na zdraví způsobené neidentifikovaným vozidlem nebo vozidlem, ke kterému nebylo sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Garanční fond je tvořen z příspěvků členů kanceláře pojistitelů, z příjmů z hraničního pojištění, z regresních náhrad a v neposlední řadě z přijatých příspěvků vyměřených osobám, které nesplnily povinnost uzavřít pro své vozidlo pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Další činností České kanceláře pojistitelů, jak již bylo zmíněno, je provozování

hraničního pojištění. Velmi důležitá je pak činnost kanceláře zabezpečující součinnost s kanceláři pojišťovny jiných států spočívající v uzavírání dohod o vzájemném plnění za škody. Současně vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti z provozu vozidel a spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se povinně smluvního pojištění. Plní také funkci preventivní, přispívá na programy předcházející škodám v provozu vozidel. Spravuje fond zábrany škod. Pokud je v České republice v rozporu se zákonem provozováno vozidlo bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, vzniká povinnost za nepojištěnou dobu odvést příspěvek České kanceláři pojišťovny. Příspěvek je dvousložkový. Skládá se z denní sazby za nepojištěné vozidlo a ze sazby pokrývající náklady na jeho vymáhání (Karfíková a Příkryl, 2010, s. 319–335).

Vybírání příspěvku bylo v roce 2015 zastaveno, znovu obnoveno pak bylo v roce 2018 a došlo i k úpravě sazeb. V současnosti tak vlastníci nepojištěných osobních automobilů zaplatí za každý den bez pojištění částku v rozsahu od třiceti do devadesáti tří korun českých, náklady na vymáhání byly stanoveny na tři sta korun českých. Vlastníci nákladních automobilů se pak musí připravit na částky v rozsahu od osmdesáti šesti korun českých do dvě stě šedesáti jedné koruny české za den, vlastníci tahače pak dokonce na pět set šedesát tři korun českých za den (Od nového roku, c2018).

3.12 Havarijní pojištění

Mezi lety 1924 až 1929 zároveň s rozvojem automobilismu, se rozvíjí i zájem o pojištění vozidel proti rozbití či požáru, dnes je uvedené riziko součástí havarijního pojištění. K tomuto pojištění bylo možno sjednat i pojištění odpovědnosti za škody, které byly způsobeny jiné osobě. Pojištění bylo zatím čistě dobrovolné. Dle statistik z roku 1924, bylo pojištění pro pojišťovny málo ziskové či vůbec ztrátové. V roce 1925 tedy vytvořili sdružení „Autodohoda“ a zrušili cenově zvýhodněné smlouvy s Autokluby. Tím se jim podařilo udělat pojištění ziskovým (Marvan et al., 1993, s. 188–190).

V současnosti je havarijní pojištění nabízeno jako pojištění škodové. Jeho účelem je náhrada vzniklé škody. Pojistné plnění tedy může být menší nebo rovno způsobené újmě, nikdy však vyšší než skutečně vzniklá škoda. Z právní úpravy tohoto pojištění vyplývá, že v případě pojištění jednoho rizika u více pojišťovny nelze žádat náhradu vyšší. V případě, že by se tak stalo, je takové jednání charakterizováno jako pojistný podvod vedoucí k bezdůvodnému

obohacení. Pokud by došlo ke škodě, která je pojištěna u více pojistitelů, je pojištěný povinen sdělit tuto skutečnost a pojistitelé pak plní poměrným dílem (Ducháčková, 2015, s. 52–53).

Havarijní pojištění kryje škody na vozidlech i v případě vlastního zavinění. Vedle rizika havárie může být v tomto produktu zahrnuto i živelní pojištění, riziko odcizení, vandalismu či střetu. Pojištění může být sjednáno jako takzvaně allriskové, to znamená na všechna rizika, nebo stavebnicové, kryjící pouze vybraná rizika. Součástí pojištění je vždy spoluúčast na škodě vyjádřená většinou v procentech. Při plnění škod se pak vychází z nové hodnoty, jejíž maximální výše je ohraničena časovou hodnotou vozidla v době pojistné události. Škoda je pak plněna po odečtení smluvní spoluúčasti. Cena pojištění je stanovena na základě mnoha faktorů. Mezi nejobvyklejší patří: tovární značka a typ vozidla, rok výroby, cena vozidla, výše spoluúčasti na škodě a rozsah pojištění (Ducháčková, 2015, s. 147–148).

3.13 Pojištění nákladu

Pojištění nákladu stálo na samém počátku pojišťovnictví jako jeden z prvních produktů. První zmínka pochází z Babylonie kolem roku 2000 před naším letopočtem, období vlády krále Chammurabiho. Hovoří o dohodách majitelů karavan o vzájemném krytí ztrát, ke kterým by mohlo dojít na plánované cestě. Zmiňovaná informace je však považována za nedostatečně doloženou a průkaznou (Marvan et al., 1989, s. 21).

Prvními opravdu dobře zdokumentovanými pojištěními nákladu byly takzvané námořní zápůjčky (*faenus nautikum*). Princip byl jednoduchý, věřitel půjčoval na nezvykle vysoký úrok, který byl splatný pouze pokud náklad dorazil, v případě ztráty nákladu nesl riziko věřitel. První úprava námořního práva pochází ze čtvrtého století před naším letopočtem. Řešila riziko rozdělení ztráty v případě, že náklad bude muset být svržen do moře z důvodu zabránění ztroskotání lodi (Marvan et al., 1989, s. 22).

Spolu s rozvojem obchodu přišla i potřeba bránit životy i náklady při cestách. Z důvodu přežití se tedy kupci i řemeslníci začali sdružovat v cechy či gildy. Kupecké gildy si navzájem poskytovaly ochranu, platily příspěvky do společné pokladny a pojistná plnění svým členům postiženým ztrátou zboží. S rozvojem námořního obchodu ve Středomoří na konci desátého století našeho letopočtu a později i v zemích při Atlantiku došlo k vytvoření pojištění jak ve vzájemnostní, tak i komerční podobě. Velká rizika související s pojišťováním lodí a jejich nákladů vedla ke snahám riziko rozdělit mezi více subjektů. Dochází tedy postupně ke vzniku soupojištění či prvních zajišťoven. Koncem sedmnáctého

století vzniká v Londýně na Tower street kavárna majitele Edwarda Lloyda. Postupně se stává místem setkání kapitánů lodí, rejdařů a obchodníků a místem provozování námořního pojištění. Makléř, který dostal pokyn, aby pojistil určitou loď, náklad či posádku, obcházel hosty kavárny a zapisoval, kdo je ochoten za jakou výši ručit. Dle toho pak bylo spočteno pojistné. Kavárna byla natolik úspěšná, že i po smrti majitele se v ní pojištění uzavírala nadále. V roce 1720 se pak novým majitelům podařilo získat od parlamentu výlučné právo na provozování námořního pojištění. Společnost Lloyd je dnes jednou z nejznámějších v oboru pojištění velkých rizik (Marvan et al., 1989, s. 22-23). Je důležité si uvědomit, že tato doba byla dobou otrokářství. Jako náklad byli tudíž přepravováni i otroci. Z roku 1781 pochází poměrně známá kauza lodi Zong přepravující otroky na Jamajku. Chybou navigace loď Jamajku zcela minula a plavba se tak neúměrně prodloužila. Náklad otroků byl pojištěn a kapitán lodi vyhodnotil, že společnosti, pro níž se plavil, se více vyplatí otroky hodit přes palubu a inkasovat pojistné plnění, než je dovézt do cíle v žalostném stavu. (Bernard, 2011).

Postupně byla zahrnována do pojištění nákladu další a další možná rizika. Pojištění se rozšířilo z dopravy po vodě na pozemní, železniční i leteckou. Habsburská monarchie dlouho zaostávala v oblasti pojištění, neměla žádnou vlastní pojišťovnu a námořní rizika pojišťovala v zahraničí. Teprve v roce 1819 byla řešena právní úprava pojištění patentem císaře Františka I a povolovala pojišťovnictví jako soukromé podnikání podmíněné získáním koncese (Marvan et al., 1989, s. 21–35). Ještě v roce 1914 však existovala na území dnešní ČR pouze jedna pojišťovna nabízející krytí těchto rizik, a to pojišťovna Moldavia (Marvan et al., 1989, s. 244).

V současné době je pojištění nákladu, přepravy či odpovědnosti dopravce součástí pojištění podnikatelských rizik. Již v roce 1859 císařský patent zařadil autodopravu mezi živnosti koncesované (Císařský patent 227/1859, § 15). V roce 1904 pak byla zavedena v Praze povinnost taxametru pro získání koncese u všech fiakrů a drožek (Elchler a), 1904, s. 3). Z roku 1907 pak pochází zpráva o protestech vídeňských drožkářů proti zavedení taxametrů vzhledem k vysokým nákladům na jejich pořízení. Jeden taxametr vycházel na čtyři sta korun (Myslivec, 1907, s. 5). Vzhledem k tomu, že doprava ať již lidí či nákladů je v právní úpravě ČR i nadále živností koncesovanou, zákon také ukládá podmínky, za kterých může být licence udělena. Jednou z nich je také povinnost prokázání finanční způsobilosti dopravce, jež se dá nahradit smluvním pojištěním, a to buď pojištěním nákladu o kterém jsme právě obsáhle hovořili nebo dalšími možnými produkty komerčního pojištění.

3.14 Finanční způsobilost dopravce

Již v roce 1859 císařský patent 227/1859 dělil živnosti na svobodné, řemeslné a koncesované. Jednotlivým živnostem pak ukládal různé povinnosti a předpoklady k jejich provozování. Společným požadovaným znakem byla svéprávnost osoby, jež chtěla živnost provozovat. Ani nespolečnost však zcela nevyklučovala možnost získat živnostenské oprávnění. Zákon připouštěl možnost, aby se takováto osoba nechal zastupovat jinou při výkonu živnosti. Nutný byl souhlas zákonného zástupce a příslušného soudu. Zákon nečinil rozdíl mezi muži a ženami. Svobodné živnosti stačilo ohlásit, u řemeslných bylo třeba prokázat vyučení v oboru a praxi. U živností koncesovaných, kam byla zařazena i doprava, bylo pak podmínkou získání koncese. Získání koncese záviselo na vyjádření stanoviska policie bezpečnostní, mravnostní, zdravotní, požárové nebo dopravní. Zajímavostí pak bylo, že úředník měl pouze tři týdny na vyjádření souhlasu s vydáním nebo nevydáním koncese. Obec, v které měla být živnost provozována pak měla čtrnáct dní na vyjádření případného nesouhlasu s jejím udělením (Císařský patent č. 227/1859 ř.z., § 23). Živnostenský zákon od dob habsburské monarchie prošel mnoha změnami. Základ však přetrval.

I dnes je autodoprava živností koncesovanou a zákon stanoví podmínky pro získání této koncese. V příloze číslo tři živnostenského zákona dělí silniční motorovou dopravu na osobní a nákladní. Dále ji rozčleňuje na dopravu nákladu a zvířat vozidly nebo jízdními soupravami do tří a půl tuny a nad tři a půl tuny. Dopravu osob pak na dopravu do devíti míst včetně řidiče a nad devět míst včetně řidiče. Jednotlivým druhům dopravy pak stanoví různé podmínky pro získání koncese dle zákona o silniční dopravě (Zákon č. 455/1991 sb., příloha 3).

Zákon o silniční dopravě pak používá poněkud jinou terminologii, dělí dopravu na malá a velká vozidla, přičemž za malá vozidla považuje osobní vozidla pro přepravu osob do devíti míst včetně řidiče a nákladní vozidla nebo jízdní soupravy určené pro přepravu věcí či zvířat do tří a půl tuny. Za velká vozidla pak osobní pro přepravu osob nad devět míst včetně řidiče a nákladní vozidla nebo jízdní soupravy pro přepravu zvířat nebo věcí nad tři a půl tuny. Podmínkou udělení koncese je pak souhlasné stanovisko dopravního úřadu. Zákon stanoví, že pro dopravu malými vozidly vydá dopravní úřad souhlasné stanovisko vždy.

Při žádosti o koncesi na dopravu velkými vozidly je pak třeba splnit další podmínky. Jednou z nich je prokázání finanční způsobilosti dopravce. Žadatel o koncesi může prokázat svou finanční způsobilost buď zahajovací rozvahou, pokud povede účetnictví nebo zahajovacím přehledem obchodního majetku, pokud povede daňovou evidenci. Finanční způsobilost je třeba prokazovat každoročně po dobu trvání koncese. Při neprokázání může být koncese odejmuta. Další možnosti prokazování finanční způsobilosti pak stanoví předpis Evropské unie (Zákon č. 111/1994 sb., § 8).

Předpis stanoví povinnost dopravci každoročně prokázat, že je schopen dostát svým finančním závazkům. Jednou z možností je předložení roční účetní závěrky ověřené nezávislým auditorem. Předpokladem je prokázání výše kapitálu a rezerv ve výši devět tisíc eur, pokud provozuje jedno vozidlo. Nebo devět tisíc eur na první vozidlo a pět tisíc eur na každé další vozidlo. Dalšími možnostmi je pak poskytnutí bankovní záruky v této výši, nebo pojištění (Nařízení č. 1071/2009 evropského parlamentu a rady).

V současné době lze použít pro prokázání záruky dva možné produkty pojišťoven. Prvním z nich je pojištění finanční způsobilosti dopravce. Jedná se o pojištění soukromé a škodové. To znamená, že pojišťovna kryje vždy jen skutečně vzniklou škodu. Pojištění je určeno výhradně dopravcům, kteří potřebují prokázat svou finanční způsobilost dle legislativních požadavků uvedených výše. V současné době uvedené pojištění nabízejí v ČR pouze tři komerční pojišťovny, a to Česká pojišťovna, a.s., Česká podnikatelská pojišťovna, a.s. a Pojišťovna Slavia, a.s. Limity pojištění jsou u jednotlivých pojišťoven shodné a jsou určovány limity Evropské unie. (Doplňkové pojistné podmínky, 2016; Pojištění majetku, 2018; Pojištění záruky, 2018). Dalším pojistným produktem, kterým lze splnit požadavky zákona je pojištění odpovědnosti.

3.15 Pojištění odpovědnosti dopravce

Pojištění odpovědnosti dopravce pokrývá mnohem větší šíři rizik a je určeno všem dopravcům bez rozdílu. Také se jedná o pojištění, jež je pojištěním škodovým. Účelem je pojištění krytí rizik silničních dopravců v souvislosti s přepravními smlouvami. Variantně může krytí i rizika zasilatelů ze zasilatelských smluv. Lze jej také použít pro prokázání finanční způsobilosti dopravnímu úřadu.

Mezi krytá rizika například u České pojišťovny, a.s., patří škody vzniklé při nakládce a vykládce nákladu, škody na nákladu vzniklé při dopravní nehodě, škody vzniklé v důsledku nedodržení lhůty dodání, či poruchou chladicího zařízení.

Dají se připojistit samozřejmě rizika další, škody odcizením či loupežným přepadením, krytí škod způsobených poddopravcem či kabotážní přepravou. Za kabotážní přepravu se považuje vnitrostátní doprava provozovaná ve státě, ve kterém není dopravce trvale usazen. Do hlavních výluk pak patří škody způsobené úmyslně, či v souvislosti s válkou nebo stávkou (Pojištění odpovědnosti, 2019). Od 1.ledna 2019 dochází k velké změně v zákoně o silniční dopravě č. 111/1994. Uvedená změna bude mít také vliv na odpovědnost dopravce, zavádí totiž i do vnitrostátní dopravy užití Úmluvy CMR.

3.16 CMR

Stejně tak jak s vývojem dopravy docházelo k postupnému sjednocování dopravních předpisů, vyvstala také potřeba sjednocení podmínek přeshraniční přepravy. Dne 19. května 1956 tak v Ženevě byla sepsána úmluva CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route), úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě. Prezident republiky smlouvu ratifikoval s výhradou k článku 47, úmluva vstoupila v platnost pro Československou socialistickou republiku dnem 3. prosince 1974.

Vztahuje se na všechny přeshraniční přepravy prováděné za úplatu silničními vozidly, za předpokladu, že místo nakládky a dodání jsou ve dvou rozdílných státech, z nichž alespoň jeden je vázán touto úmluvou. Netýká se pouze poštovních přeprav, přeprav nebožtíků a přeprav při stěhování. Úmluva značně zjednodušila uzavírání přepravních smluv. Dokladem o uzavření smlouvy se stal nákladový list s jasně stanovenou strukturou a povinným obsahem. Dnes se můžeme často setkat s lidovým označením tohoto dokladu jako „camrák“. Úmluva jasně stanovila odpovědnost jednotlivých stran smlouvy.

Dopravci stanovila povinnost překontrolovat si náklad při převzetí. Avšak jasně ho vyvinila z případných škod způsobených špatným zabalením zásilky, tady byla stanovena odpovědnost odesílatele. Odesílatel zásilky pak má povinnost zboží vybavit všemi potřebnými celními a úředními doklady, dopravce nemusí zkoumat, zda jsou v pořádku, a odesílatel mu ručí za případné škody způsobené tím, že doklady v pořádku nebyly.

Odesilateli stanovila právo disponovat se zásilkou až do jejího převzetí příjemcem, řeší však i situaci, kdy k převzetí nemůže z různých důvodů dojít. V samostatné kapitole pak podrobně řeší odpovědnost přepravce za poškození zásilky či její nedodání. Jasně stanovuje odpovědnost dopravce i při použití dalších dopravců, zaměstnanců či smluvních partnerů a vozidel. Stanovuje také, kdy přepravce nenese odpovědnost.

Zavedla také jasnou výši náhrady škody, stanovením její maximální hranice, která nesmí přesahovat 8,33 zúčtovacích jednotek za kilogram chybějící hrubé hmotnosti. Zúčtovací jednotkou je SDR, (Special Drawing Rights). Umožňuje však, za příplatek, sjednat i cenu vyšší. Mimo jiné také stanovila po jaké době lze považovat zásilku za ztracenou a dobu promlčecí (Vyhláška č. 11/1975 sb.). Vzhledem k tomu, že úmluva se v praxi velmi osvědčila, řada států, mezi nimi Rakousko i Německo ji převzala i pro podmínky své vnitrostátní přepravy. S účinností od 1. ledna 2019 se tak stalo i v České republice. Umožnila to změna zákona č. 111/1994 Sb., která byla provedena zákonem č. 304/2017 (Úmluva CMR, 2018). V souvislosti s touto změnou je třeba dávat velký pozor při sjednávání smluv o pojištění odpovědnosti dopravce na znění smlouvy. Je třeba si dostatečně uvědomit, že výše plnění dle CMR může být výrazně nižší než skutečná hodnota zboží. Příkladem, zásilka v hodnotě 1 000 000 Kč a váze 500 kg může být odškodněna částkou cca 130 000 Kč, vycházíme-li z předpokladu cca 260 Kč/kg chybějící hrubé váhy zásilky (tj. 8,33 SDR/1 kg dle čl. 23 Úmluvy CMR) (Sýkorová, 2018).

3.17 Shrnutí teoretické části

Po provedení literární rešerše a zmapování historického vývoje poplatků a pojištění v provozu vozidel lze konstatovat, že se jedná o téma velice široké a zajímavé. Zdrojů existuje dostatečné množství. Z naší analýzy již nyní vyplývá, že žádný z poplatků a pojištění, které byly vymezeny v teoretické části práce, nikdy zcela nezanikl. Ať již se jedná o první zavedené poplatky jako bylo mýtné, či poplatky, které se objevily až později. Všechny známe do dnes, i když leckdy v jiné formě. Zjistili jsme, že poplatky za užívání komunikací jsou hrazeny prostřednictvím dálničních známek a elektronického mýtného. Identifikovali jsme poplatky související s evidencí vozidel a řidičů. Popsali jsme pojištění povinně smluvní i pojištění nutná k získání koncese v autodopravě. Zabývali jsme se i problematikou mezinárodního provozu vozidel. Nyní máme všechny základní informace potřebné k další analýze a modelaci, můžeme tedy přejít k praktické části práce.

4 PRAKTICKÁ ČÁST

V této části práce se budeme zabývat praktickým využitím informací, které jsme získali v teoretické části. Pro integritu a návaznost informací stvoříme modelovou postavu pana Jana Nováka. Pomocí této postavy budeme modelovat a analyzovat legislativní požadavky spojené s provozem vozidel, poplatky a pojištění související.

Vytvoříme zcela reálné situace, kterými bude pan Novák procházet v jednotlivých obdobích svého života. Abychom zajistili co největší vypovídací schopnost naší analýzy budeme pro srovnání s naší postavou používat statistická data zveřejňovaná pravidelně na serverech jednotlivých ministerstev či českého statistického úřadu, pokud se sběrem těchto dat dosud nikdo nezabýval provedeme vlastní sběr dat.

Vzhledem k tomu, že předmětem naší analýzy je současný stav, nebude naše postava dodržovat časovou kontinuitu. I když bude v průběhu naší analýzy stárnout stále bude rok 2019.

4.1 První vozidlo – malý motocykl

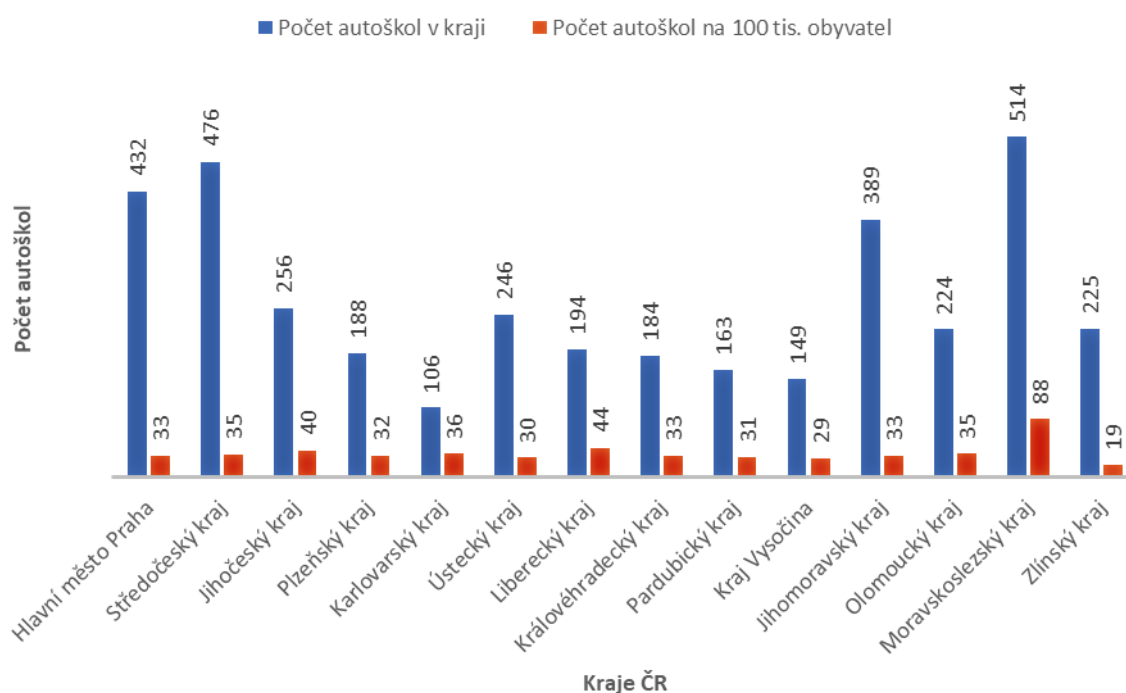
Panu Novákovi bude brzy patnáct let, dosud byl účastníkem provozu vozidel buď pouze pasivně jako pasažér, nebo jako cyklista. Základní informace, jak se chovat jako účastník provozu dostal již v mateřské a později základní škole. Zná potřebnou výbavu cyklisty i jak se chovat. Dosud nemusel platit žádné poplatky ani pojištění. Nyní se chce zařadit mezi motocyklisty a pořídit si motocykl o obsahu motoru do padesáti kubických centimetrů.

Prvním předpokladem pro možnost řízení malého motocyklu je získání řidičského oprávnění. Podmínky, které musí splnit žadatel o vydání řidičského průkazu stanovuje zákon. V případě vozidel kategorie AM, kam spadají malé motocykly o obsahu do padesáti kubických centimetrů mezi podmínky patří: dosažení věku patnácti let a dále zdravotní a odborná způsobilost. Vzhledem k tomu, že panu Novákovi není ještě patnáct let, bude také potřebovat souhlas zákonného zástupce. Zdravotní způsobilost je prokazována posudkem lékaře. Odborná způsobilost pak absolvováním výcviku a složením zkoušky řidiče (Zákon č. 361/2000 Sb., § 80-90).

Nyní tedy pana Nováka čekají první úkony, které musí splnit. V první řadě navštíví svého praktického lékaře a požádá o vystavení lékařského posudku. Lékařský úkon není hrazen

z veřejného zdravotního pojištění (Zákon č. 48/1997 Sb., § 15), cenu tedy určí lékař. V současné době je průměrná cena 451 Kč (příloha I). V případě, že se bude zdát panu Novákovi cena neúměrně vysoká, může požádat o potvrzení lékaře jiného. Pokud lékař neshledá žádný zdravotní problém, potvrzení vystaví a pan Novák může podat přihlášku do autoškoly, která v jeho případě musí obsahovat úředně ověřený podpis zákonného zástupce, za účelem získání odborného výcviku. V této fázi by měl pan Novák velmi pečlivě zvážit výběr autoškoly. V České republice bylo ve čtvrtém čtvrtletí roku 2018 celkem 3746 autoškol vlastnicích živnostenské oprávnění k tomuto druhu podnikání (Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2019). Jejich jednotlivé rozložení v krajích znázorňuje následující graf.

Graf 1 Rozložení autoškol v krajích ČR



Zdroj: Vlastní zpracování na základě údajů Ministerstva průmyslu a obchodu Počty živností dle oborů v jednotlivých krajích a Českého statistického úřadu Počet obyvatel v regionech soudržnosti, krajích a okresech České republiky k 1. 1. 2018.

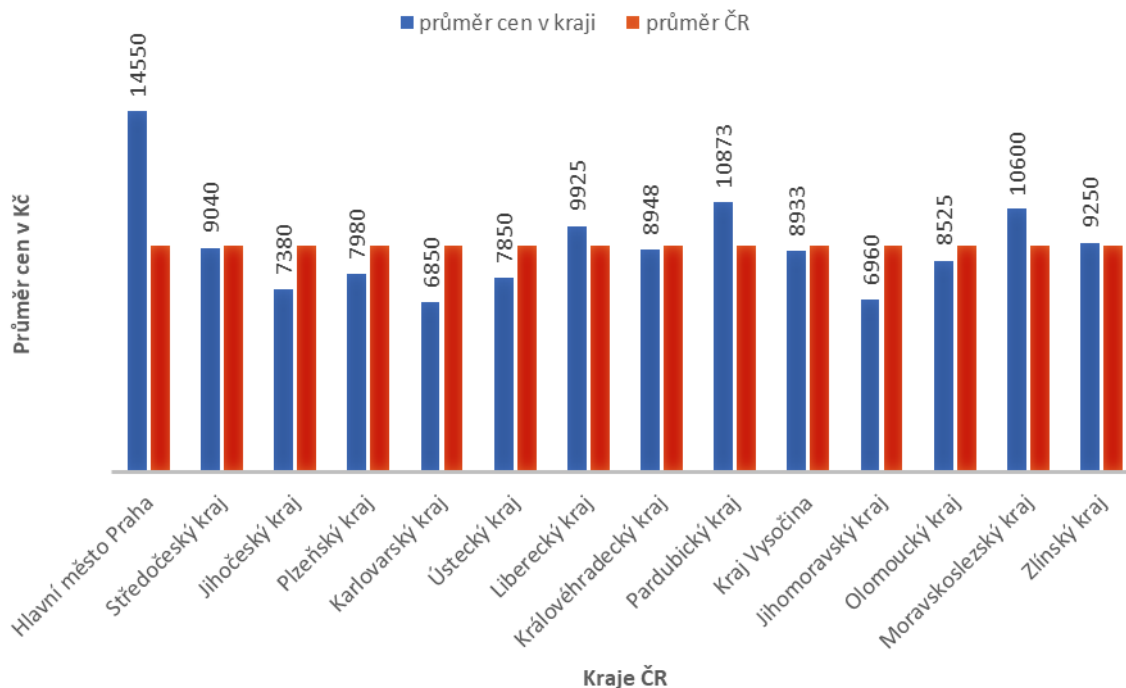
Z výše uvedeného grafu je jasně patrné, že je z čeho vybírat. Jednotlivé autoškoly se však neliší pouze cenou za odborný výcvik, ale také rozsahem poskytovaných služeb a dobou výcviku. V roce 2016 došlo k poměrně významné změně v průběhu výcviku i odborné

zkoušky. Žadatel o vydání řidičského oprávnění nyní řídí motocykl sám a zkušební komisař ho následuje na doprovodném motocyklu, nebo v doprovodném vozidle spolu s učitelem výcviku (Zákon č. 247/2000 Sb., § 43).

Tady je třeba si uvědomit, že to s sebou nese mnohem větší riziko způsobení škody, jak na věci, tak na zdraví, než původní úprava. Ta umožňovala přítomnost učitele výcviku na stejném motocyklu a s druhým řízením. Učitel tak měl možnost zabránit případným škodám či vážným zraněním. Je třeba počítat s možností, že při výcviku žák motocykl poškodí a škoda po něm bude vymáhána. Riziko může pan Novák snížit tím, že si vybere autoškolu, která má svá vozidla havarijně pojištěna. Některé autoškoly své žáky pojišťují i pro případ úrazu. Je tedy naprostou nezbytností přesvědčit se, co vše je zahrnuto v ceně kurzu. Případně se sám chránit proti možným rizikům pojištěním občanské odpovědnosti případně i pojištěním právní ochrany.

Vzhledem k rizikovosti jízdy žáka samostatně bez možnosti zásahu učitele je i cena výcviku poměrně vysoká. Aby měl pan Novák alespoň rámcovou představu o finančních nákladech absolvování výcviku provedli, jsme průzkum cen. Z každého kraje ČR jsme vybrali namátkově pět autoškol, zjistili jsme, zda poskytují požadovaný výcvik, spočítali orientační průměr cen v kraji a výsledky publikovali do grafu na následující straně.

Graf 2 Průměrné ceny výcviku pro skupinu AM



Zdroj: Vlastní zpracování na základě internetových prezentací jednotlivých autoškol, zdrojová data příloha č.2.

Po úspěšném absolvování výcviku v požadovaném rozsahu, jež je stanoven zákonem č. 247/2000 Sb. v příloze 3, může být pan Novák připuštěn ke zkoušce. Rozsah zkoušky je uveden v příloze č. 5 k zákonu č. 247/2000 Sb. Zkoušku bude pan Novák absolvovat zpravidla v jeden den, a to ve dvou částech. V teoretické části absolvuje test ze znalostí pravidel silničního provozu, v praktické pak jízdu pod dohledem zkušební komisaře. Zkoušení žáků zajišťují obce s rozšířenou působností a je třeba uhradit správní poplatek ve výši 700 Kč. Pokud se panu Novákovi některá část zkoušky nepodaří, může ji absolvovat znovu. V tomto případě je pak správní poplatek za opakování teoretické části 100 Kč a praktické části 400 Kč (Zákon č. 247/2000 Sb., § 39a).

Po úspěšném vykonání zkoušky obdrží žák potvrzení s jejím výsledkem, na jehož základě může požádat úřad obce s rozšířenou působností o vydání řidičského průkazu. Žádost je pak zpoplatněna částkou 200 Kč, v případě vydávání prvního řidičského průkazu jej nelze vydat v zrychleném řízení (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha část II. položka 26). Nyní tedy pan

Novák obdržel řidičský průkaz a může s ním řídit vozidla s konstrukční rychlostí do čtyřiceti pěti kilometrů v hodině včetně. A to buď malý motocykl do obsahu padesáti kubických centimetrů a výkonu čtyř kilowat, nebo o jiném obsahu motoru, ale limitovaném výkonu opět čtyři kilowaty. Další možností je tříkolové či čtyřkolové vozidlo se stejnými parametry. U čtyřkolových vozidel je pak dáno ještě omezení hmotností v nenaloženém stavu maximálně 350 kg (Zákon č. 361/2000 Sb., § 80a).

Pokud by si pan Novák chtěl pořídit moto auto, musí si tedy dle věku dát pozor na jeho maximální výkon. Ne každé je možno řídit již od patnácti let. Samozřejmě existují v zákoně i výjimky. Pan Novák by mohl v tomto věku získat i řidičské oprávnění na vyšší kategorie motocyklů na základě výjimky z věku udělené ministerstvem. Musel by však být registrovaným motoristickým sportovcem. Výjimka by se pak vztahovala na sportovní soutěže. (Zákon č. 361/2000 Sb., § 83)

Pan Novák tedy vlastní řidičské oprávnění a chce si pořídit první vozidlo. Tady se ovšem situace komplikuje. Nový občanský zákoník uvádí, že každý nezletilý, který ještě nenabyl plné svéprávnosti, je způsobilý k právním úkonům přiměřeně svému věku (Zákon č. 89/2012 Sb., § 31). Pokud k právnímu úkonu není způsobilý, zastupují ho rodiče jako zákonní zástupci (Zákon č. 89/2012 Sb., § 892). Pokud se nejedná o běžné záležitosti či záležitosti sice výjimečné, ale zanedbatelné hodnoty, týkající se majetku dítěte, je třeba souhlas soudu. (Zákon č. 89/2012 Sb., § 898) Judikát Nejvyššího soudu pak za neběžnou záležitost uvádí *nabytí či převod motorového vozidla (nikoli běžného jednostopého)* (Rozsudek 33 Cdo 2912/2008, 2011).

Může tedy nastat několik rozdílných situací. Pan Novák si koupí či dostane motocykl zanedbatelné hodnoty, v tomto případě nebude potřebovat souhlas rodičů a vše si vyřeší sám. Pokud však hodnota motocyklu bude jiná než zanedbatelná, bude požadován souhlas rodičů. Pokud by se chtěl stát majitelem tříkolky či vozidla čtyřkolového, nebude stačit ani souhlas rodičů, bude nutno se obrátit na soud.

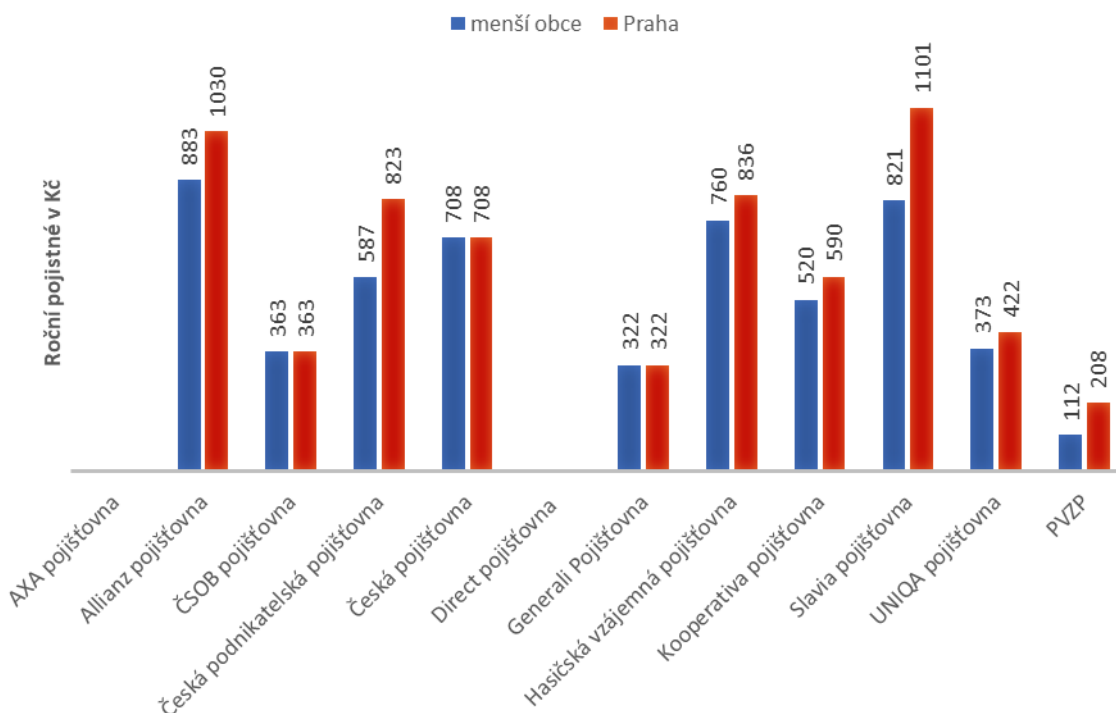
Po úspěšném zakoupení vozidla je dále nutno vozidlo přehlásit na nového majitele v registru vozidel. K žádosti o registraci vozidla bude muset pan Novák doložit buď souhlas předchozího vlastníka s úředně ověřeným podpisem, nebo druhou možností je dostavit se k prepisu vozidla společně. Současná právní úprava umožňuje provést prepis vozidla na kterémkoli úřadě obce s rozšířenou působností vedoucí registr vozidel. V době prepisu

vozidla musí mít vozidlo platnou technickou způsobilost, musí absolvovat evidenční prohlídku, a v neposlední řadě je třeba předložit zelenou kartu jako doklad o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Evidenční prohlídku provede stanice technické kontroly za poplatek, který činí v současné době průměrně tři sta devadesát tři korun (Tabulka 1).

S uzavřením pojištění odpovědnosti z provozu vozidla to bude mít pan Novák složitější. Vzhledem k tomu, že v současné době v České republice již většina pojišťoven uzavře pojistnou smlouvu s klientem, ve věku patnácti let, na malý motocykl, bude muset pan Novák vybrat pro něj nejvhodnější. Výjimkou je pojišťovna Direct, jež trvá na věku osmnáct let pro uzavření smlouvy a pojišťovna AXA, která segment malých motocyklů nepojišťuje. Nabídka je tedy poměrně široká.

V grafu na následující straně jsme zaznamenali cenové nabídky jednotlivých pojišťoven. Vzhledem k tomu, že pojišťovny segmentují cenu pojištění také dle rizikovosti regionu, porovnáváme cenu nabízenou pro menší obce, což je méně rizikový region, s rizikem nejvyšším, a to regionem Praha. Je tak možno z grafu vyčíst i rozpětí cen. Srovnání tedy v grafu níže.

Graf 3 Cena pojištění pro malý motocykl do 50 cm³



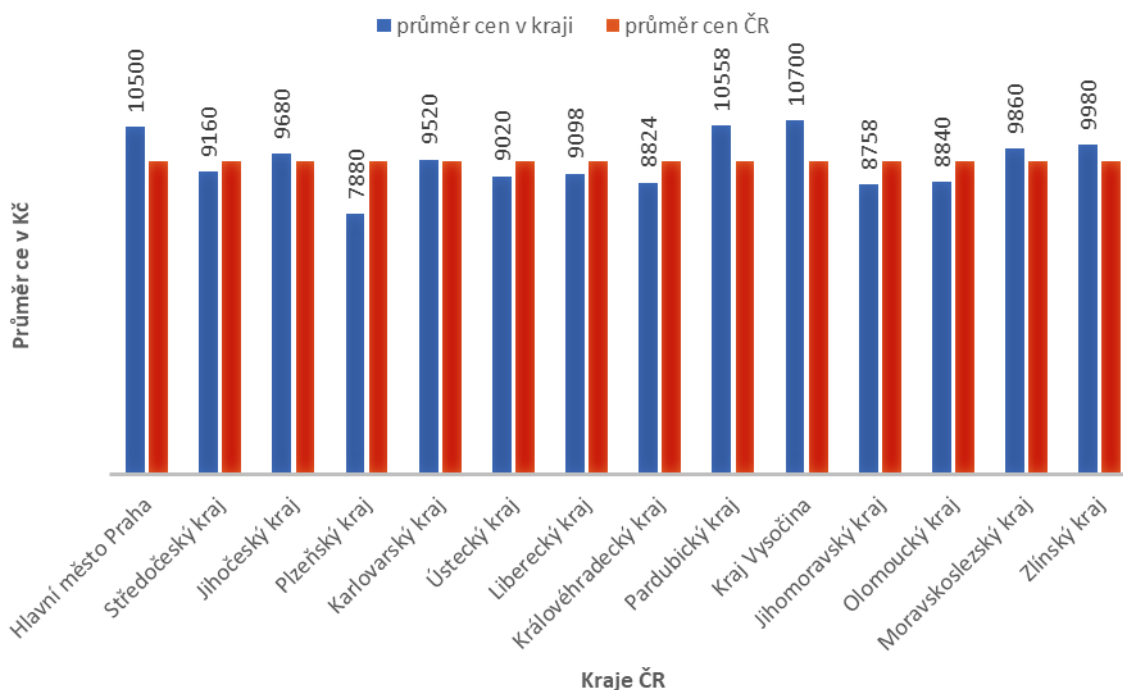
Zdroj: Vlastní zpracování na základě kalkulačků jednotlivých pojišťoven dne 16.3.2019.

V současné době tedy panu Novákovi nabídne nejlevněji pojištění odpovědnosti Pojišťovna všeobecné zdravotní pojišťovny, PVZP, a to v rozsahu jedno sto dvanáct až dvě stě osm korun českých. K žádosti o prepis dále pan Novák předloží technický průkaz vozidla, osvědčení o registraci a svůj občanský průkaz. Registr vozidel pak za správní poplatek tři sta korun provede zápis nového majitele do evidence vozidel, vyznačí jej v technickém průkazu a vystaví nové osvědčení o registraci motorového vozidla znějící již na jméno pana Nováka (Zákon č. 634/2040 Sb., příloha). Pokud se bude jednat o jednostopé vozidlo obejde se pan Novák bez souhlasu rodičů. Správní řád přiznává procesní způsobilost i nezletilým v rozsahu dle občanského zákoníku, tedy přiměřeně věku (Zákon č. 500/2004 Sb., § 29). Současný výklad dovozuje, že pokud je nezletilý způsobilý vlastnit řidičské oprávnění, je způsobilý být i provozovatelem a vlastníkem vozidla. Pan Novák tedy splnil veškeré zákonné povinnosti k tomu, aby mohl provozovat svůj malý motocykl. Do budoucna mu zákon ukládá pravidelně každé čtyři roky povinnost technické prohlídky motocyklu, v případě nového motocyklu první prohlídku po šesti letech a následující každé čtyři roky (Zákon č. 56/2001 Sb., § 40) a povinnost mít po celou dobu uzavřeno pro svůj motocykl pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (Zákon č. 56/2001 Sb., § 38). V šestnácti letech pak zákon panu Novákovi umožní získání řidičského oprávnění na motocykl do obsahu sto dvaceti pěti kubických centimetrů. V sedmnácti letech pak na traktor či automobil do patnácti kilowat výkonu.

4.2 Druhé vozidlo – osobní automobil

Teprve získáním plnoletosti, respektive osmnácti let věku, je mu umožněno získání řidičského oprávnění pro skupinu B, osobní automobily do 3.500 kg. Pan Novák bude muset znovu absolvovat některé předešlé úkony. Získat potvrzení lékaře, vybrat si autoškolu a absolvovat odborný výcvik. Zatímco pro získání odborného výcviku pro kategorii malého motocyklu zákon stanovil počet vyučovacích hodin teorie na dvacet šest, pro kategorii osobního automobilu je požadovaný rozsah třicet šest hodin výuky. Pro praktickou výuku je pak stanoveno třicet čtyři hodin (Zákon č. 247/2000 Sb., příloha 3). Zákon dále stanoví, že výcvik musí probíhat s čtyřkolovým vozidlem jehož minimální konstrukční rychlost je stanovena na sto kilometrů v hodině (Zákon č. 247/2000 Sb., příloha 2) a připouští možnost část výcviku absolvovat na trenažeru (Zákon č. 247/2000 Sb., příloha 4). Průměrné ceny, dle krajů, za výcvik pro skupinu B, uvádíme v grafu na následující straně.

Graf 4 Průměrné ceny výcviku pro skupinu B



Zdroj: Vlastní zpracování na základě internetových prezentací jednotlivých autoškol, zdrojová data příloha č.2.

Rozsah zkoušky je totožný s předchozí na malé motocykly. Zkouška je opět dvoufázová, v první části test znalostí pravidel silničního provozu, v druhé části praktické ovládání vozidla. Doba zkušebních jízd je stanovena na třicet minut. Poplatek je také stejný, sedm set korun. Poplatky za opakování jednotlivých částí zkoušek jsou také totožné.

Po úspěšném vykonání zkoušky je třeba výměna řidičského průkazu. Úřední úkon je zpoplatněn částkou dvě stě korun, čekací doba je dvacet dní. Vzhledem k tomu, že se již u pana Nováka nejedná o první řidičský průkaz, ale druhý, může požádat o vydání ve zkráceném řízení, termín je pět dní, za poplatek sedm set korun (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 26). Možností, jak ušetřit náklady na absolvování autoškoly není mnoho. Mezi jednu z nich patří nabídka středních škol, které v rámci výuky nabízejí svým studentům získání řidičského průkazu zdarma (Zákon č. 247/2000 Sb., § 13). Jedná se většinou o zemědělské a technické obory. Příkladem může být Střední odborná škola a Střední odborné učiliště podnikání a služeb, Jablunkov, která svým studentům nabízí možnost v oboru opravář zemědělských strojů, získat hned tři řidičská oprávnění zdarma, a to pro

skupinu B, C a T (SOŠ Jablunkov, 2019). Pan Novák je tedy plnoletý a vlastní řidičský průkaz pro řízení osobních vozidel. Nyní by si tedy rád pořídil i vozidlo vlastní. Tuto fázi by měl dobře rozvážit.

Zatímco náklady na přihlášení motocyklu do registru vozidel jsou poměrně nízké u osobních automobilů se vše mění a ceny stoupají se stářím vozidla. Před přihlášením vozidla je nutno absolvovat opět minimálně evidenční kontrolu, zde je cena srovnatelná s evidenční kontrolou motocyklu. Poplatek za přihlášení do registru vozidel již však stoupá na osm set korun, v případě výměny registračních značek pak dalších dvě stě korun za každou z nich. Pan Novák by také mohl využít možnosti pořídít si značku na přání, pak by za každou tabulku zaplatil pět tisíc korun (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha část II. položka 26). Úplnou novinkou vcházející v platnost 1. dubna 2019 je pak přidělení registrační značky pro elektrovozidlo. Značka je vydávána na vlastní žádost a není tedy povinná. Je tvořena velkými písmeny „EL“ a kombinací velkých písmen latinské abecedy a arabských číslic (Zákon č. 561/2000 Sb., § 6). U osobních a užitkových vozidel kategorie M₁ a N₁ do tři a půl tuny pak zákon ukládá také povinnost při první registraci vozidla uhradit poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků. A tady by měl pan Novák dát dobrý pozor při nákupu svého vozidla.

Vzhledem k tomu, že pan Novák je velmi mladý a zatím si nevydělává je pravděpodobné, že zakoupí starší vozidlo. Zda byl již poplatek uhrazen zjistí v technickém průkazu vozidla, kde je případná úhrada poplatku zapsána. V tomto případě se nemusí znepokojovat poplatek byl již jednou uhrazen a znovu se platit nemusí. Druhá varianta je, že vozidlo bylo registrováno na osobu zdravotně tělesně postiženou a poplatek tak nebyl vybrán, z důvodu osvobození těchto osob. Tady opět pozor, současná právní úprava stanoví, že pokud nebyl poplatek z tohoto důvodu vybrán, musí být uhrazen při přeregistraci takového vozidla. V našem případě by ho hradil pan Novák. Třetí možností je, že poplatek nebyl nikdy vybrán, a proto o tom není záznam v technickém průkazu vozidla. Buď z důvodu, že vozidlo splňuje emisní normy stanovené zákonem pro nehrazení poplatku, v současnosti se jedná o splnění emisní normy EURO 3 a vyšší, historická vozidla a vozidla testovaná na historickou původnost. Nebo proto, že vozidlo v době platnosti zákona zatím nebylo přeregistrováno na jiného majitele a dosud tedy nikdo poplatek nehradil. V tomto případě by ho opět hradil pan Novák. Zjednodušeně řečeno, pokud pan Novák nenajde v technickém průkazu vozidla informaci o úhradě poplatku měl by se okamžitě začít zajímat jakou emisní normu vozidlo

plní. V případě plnění normy EURO 2, zaplatí při registraci vozidla poplatek ve výši tři tisíce korun. V případě EURO 1, pět tisíc korun, v ostatních případech dokonce deset tisíc korun (Zákon č. 185/2001 Sb., § 37e). Bohužel získat tuto informaci pro konkrétní vozidlo nebývá snadné. V technických průkazech starších vozidel se informace o emisích málokdy najde uvedena výslovně pod označením EURO. V těchto případech je dobré se informovat například na stanicích technické kontroly. Pozor služba bývá také zpoplatněna.

Další náklady, které mohou panu Novákovi vzniknout jsou u vozidel dovezených v České republice dosud neregistrovaných. Tady mu nastává nutnost technické prohlídky a ta bývá nákladnější než u vozidel tuzemských již registrovaných. U vozidel již registrovaných v ČR je povinnost pravidelné technické prohlídky u nových vozidel po čtyřech letech a následně každé dva roky, u dovezených vozidel je nutná technická prohlídka před zápisem do registru silničních vozidel. Ve stejných termínech je třeba absolvovat i měření emisí vozidla, je součástí technické kontroly vozidla, ale většinou je účtováno samostatně (Zákon č. 56/2001 Sb., § 40).

Pro ilustraci jsme zjistili průměrné ceny úkonů stanic technické kontroly. Uvádíme pouze sazby, které se mohou týkat pana Nováka. Za povšimnutí stojí ještě položka dohledání údaje o vozidle. Při dovozu vozidel u nás ještě neregistrovaných se může stát, že některé údaje o vozidle nebudou uvedeny ve specifikacích a dokladech ze země původu. Takovýto údaj je nutno dohledat a za dohledání je účtován nemalý poplatek, v našem případě průměrně dva tisíce tři sta korun. V tabulce níže tedy ceny vybraných úkonů (Příloha 3).

Tabulka 1 Průměrné ceny úkonů stanic technické kontroly

Evidenční kontrola	Technická kontrola motocykl	Technická kontrola osobní automobil	Technická kontrola nákladní automobil N2-N3	Dovozová kontrola osobní automobil	Zjištění em. limitu	Doplnění údajů o vozidle	Měření emisí benzín	Měření emisí nafta	Měření emisí LPG
393 Kč	544 Kč	910 Kč	1 312 Kč	1 756 Kč	1 225 Kč	2 300 Kč	738 Kč	821 Kč	901 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování na základě ceníků STK, příloha 3.

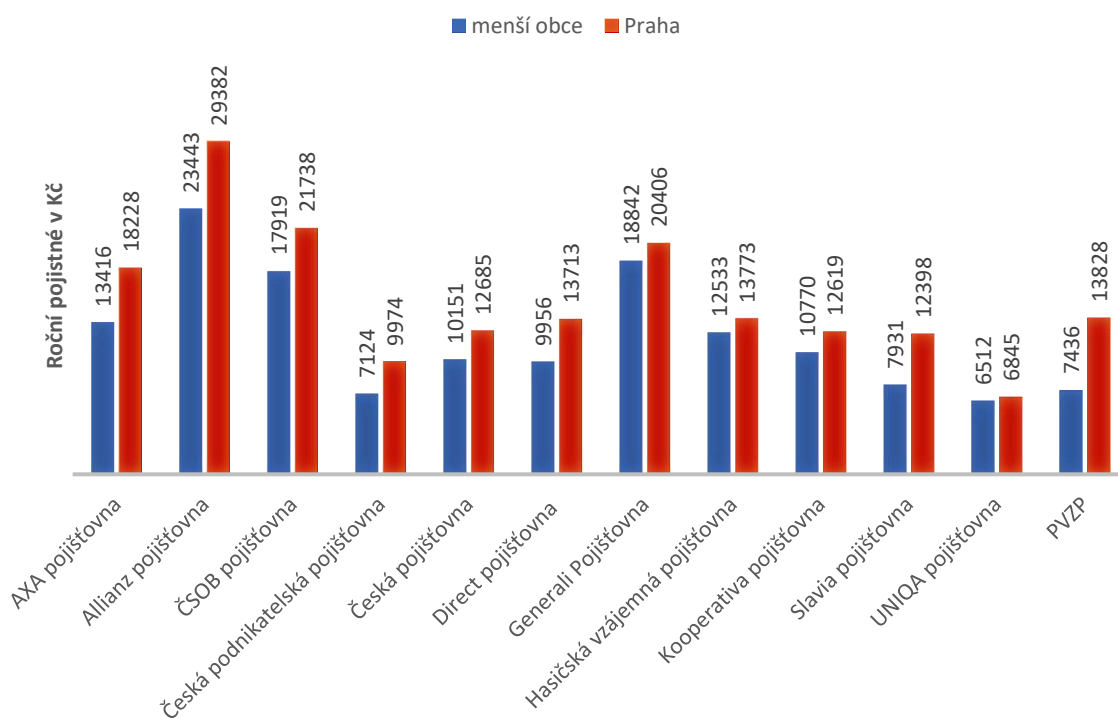
Dalším a často opomíjeným nákladem v prvotním rozhodování o výběru vozidla je pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. U pana Nováka se vzhledem k jeho věku osmnáct let však

může jednat o náklad ne zrovna zanedbatelný. Tuzemské pojišťovny již od roku 2000 shromažďují data o škodných událostech jednotlivých řidičů a zohledňují je v systému bonusů a malusů. S přibývajícím daty tak již dokáží lépe specifikovat rizikové skupiny řidičů a tomu také přizpůsobit sazby pojistného.

Vzhledem k tomu, že mladí řidiči patří dle statistik mezi nejrizikovější kategorii odpovídají tomu základní sazby pro mladých řidičů. Pokud ještě zohledníme fakt, že mladí řidiči v osmnácti letech dosud nemají žádnou historii a nemohou tak své pojištění zlevnit slevou za bezeškodní průběh předchozího pojištění, dostáváme se k opravdu vysokým cenám a velkým rozdílům mezi jednotlivými pojistiteli.

Je třeba opravdu dobře vybírat. Ceny pojištění jednotlivých pojišťoven uvádíme v následujícím grafu.

Graf 5 Cena pojištění pro osobní automobil do 1250 cm³



Zdroj: Vlastní zpracování na základě kalkulatorů jednotlivých pojišťoven dne 16.3.2019.

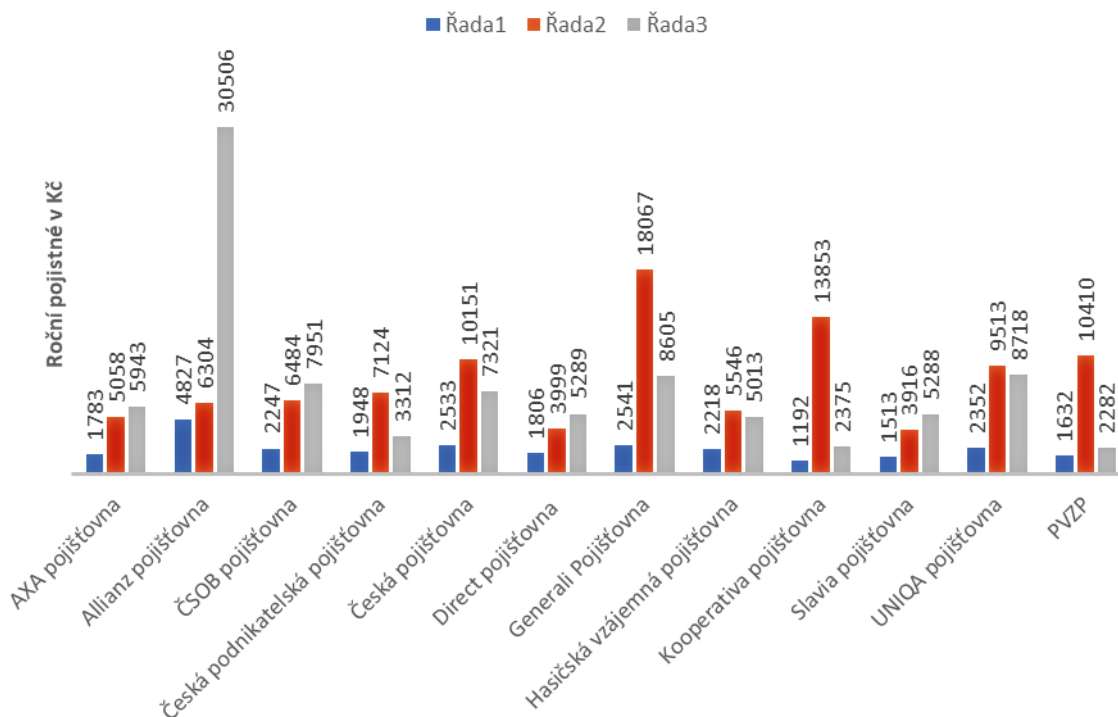
Z grafu tedy jasně vyplývá markantní rozdíl mezi nejnižší a nejvyšší standardně nabízenou cenou. Při srovnání cen jsme využili standardních kalkulatorů pojišťoven a veškerých slev,

které neznamenaají případná omezení plnění. Mezi takovéto slevy jsme počítali například omezení ročního nájezdu kilometrů, omezení územní platnosti pojištění na Českou republiku, spoluúčas na škodě, sezónní a krátkodobá pojištění.

Vysoká cena pojištění mladé výrazně odrazuje od jeho sjednání. Z naší vlastní databáze klientů můžeme konstatovat, že v uplynulém roce 2018 uzavřel pojistnou smlouvu v naší kanceláři na své jméno pouze jeden osmnáctiletý muž. Což samozřejmě neznamená, že by mladí nejezdili či nevlastnili vozidla. Poměrně vžitou praxí se stalo, že rodiče dětem auto pojistí na své jméno a s použitím svých bonusů za bezeškodní průběh. To může sice cenu pojištění výrazně snížit, ale zároveň to znamená, že každá škoda půjde za rodiči a mladí si vlastní bonus takzvaně nevyjedou. Při dalším pojištění tak budou nadále znevýhodňováni.

Pojišťovny si tuto praxi uvědomují a mají snahu se jí bránit zavedením přírážek pro více než jednu osobu na smlouvě. Zde je na místě vysvětlit jaké osoby jsou uváděny v pojistných smlouvách a jaká je jejich role. Pojistník je osoba, která platí uzavřenou smlouvu a je zohledňován její škodní průběh. Vlastníkem a provozovatelem vozidla jsou pak osoby uvedené ve velkém technickém průkazu vozidla. Pokud jsou osoby rozdílné, je třeba je všechny uvést v pojistné smlouvě. V grafu čtyři jsme zohlednili situaci, kdy pan Novák je jak pojistníkem, tak vlastníkem i provozovatelem vozidla. Nyní se podíváme na další možnosti. Variant bude několik, pan Novák dostane vozidlo například od rodičů a zůstane na ně psané i pojištěné. To znamená, že pan Novák nebude vůbec figurovat v pojistné smlouvě (řada 1). Varianta druhá pan Novák si vozidlo pojistí na sebe, aby si do budoucna vyjížděl bonus a automobil zůstane psán na jednoho z rodičů, (řada 2). Varianta třetí v současné době nejhojněji využívaná, pan Novák bude automobil vlastnit a provozovat a rodič, který má vyjetý bonus bude hradit pojištění (řada 3). Srovnání variant v grafu na následující straně.

Graf 6 Cena pojištění pro osobní automobil do 1250 cm³ dle osob na smlouvě



Zdroj: Vlastní zpracování na základě kalkulátorů jednotlivých pojišťoven dne 25.3.2019.

Z výše uvedeného grafu je jasně patrné, že cenových variant je mnoho a tu optimální si musí vybrat pan Novák. Je však důležité, aby si on i případně rodiče uvědomili několik zásadních věcí. Jak již jsme říkali, pokud bude pojištění na rodiče pan Novák si nejen nebude vyjíždět bonus, ale může při případné škodě i rodiče o bonus připravit. Pokud nebude vlastníkem vozidla nebude s ním moci ani jako se svým majetkem nakládat. V případě, že nebude uveden jako provozovatel, ale bude jím někdo z rodičů musí se připravit na to, že budou řešit jeho případné přestupky a pokuty. Samozřejmě cena by neměla být jediným faktorem, který pan Novák zohlední. Pojišťovny nabízejí různé limity plnění, různý rozsah asistence poskytované zdarma, a to vše by měl pan Novák zvážit. Cena pojištění se zvyšuje s vyšším obsahem vozidla či výkonu motoru, některé pojišťovny již zohledňují i tovární značky vozidel a jejich stáří. Dalším sledovaným faktorem je pak užití vozidla. Rozdílně jsou zpoplatněna vozidla k soukromému užití či k podnikatelské činnosti. Zvýšená rizika jsou zejména v segmentech autoškola, autopůjčovna, taxi služba, přeprava nebezpečných věcí a tak dále. Zvýšené riziko může znamenat i trojnásobné zvýšení ročního pojistného.

Pojišťovny se také snaží pružně reagovat na vyvíjející se nové obory. A tak i soukromá vozidla, která budou půjčována například v rámci služby Uber se dočkají zvýšeného pojistného. V naší kalkulaci používáme vozidlo Nissan Micra s obsahem motoru 1240 cm³, o výkonu motoru 59 kw, roku výroby 2008 a určené výhradně k soukromým účelům. Takto bychom v kalkulacích mohli pokračovat pro další proměnné. Možností, jaké vozidlo by pan Novák mohl zakoupit je nepřeberně, naším cílem však není stanovit cenu pro každou možnost, ale ukázat zásadní rozdíly a upozornit na nástrahy, které skrývají jednotlivé varianty.

Pan Novák by měl také vědět jaký rozdíl je ve způsobu sjednání smlouvy. V současné době pojišťovny umožňují sjednat smlouvu, která vzniká podpisem či zaplacením. U smluv sjednávaných zaplacením sice pan Novák nemusí na žádnou pobočku či kancelář a sjedná smlouvu z pohodlí domova, má to však i svá úskalí. V praxi se často setkáváme s problémy vzniklými špatnou úhradou prvního pojistného. U těchto smluv je bezpodmínečně nutné provést první úhradu včas a správně. Zpoždění platby, byť i o jeden den může způsobit, že smlouva nevznikne. V tomto případě se pak pan Novák vystavuje sankcím za nepojištěné vozidlo. Za každý den bez pojištění vozidla by pak byl nucen uhradit příspěvek do garančního fondu České kanceláře pojistitelů, který se skládá z denní sazby pro daný druh vozidla a fixní platby tři sta korun českých kryjící administrativní náklady vymáhání. Denní sazba pro osobní automobily se pak pohybuje v rozmezí třiceti až devadesáti tří korun, dle obsahu motoru vozidla (Vyhláška č. 205/1999 Sb., § 2). V případě, že by v době nepojištění způsobil škodu, musel by ji pak sám i nahradit.

Pan Novák si tedy vše pečlivě zvážil a vozidlo správně pojistil. Dalším finančním výdajem by se pak pro pana Nováka mohlo stát užívání zpoplatněných pozemních komunikací. U osobních automobilů do 3,5t je nutno před užitím takovéto komunikace uhradit časový poplatek. Jeho roční výše činí pro rok 2019 maximálně tisíc pět set korun (Zákon č. 13/1997 Sb., § 20). Časový poplatek je možno uhradit na jeden rok, měsíc či deset dnů. Sazba poplatku pak činí tisíc pět set korun na rok, čtyři sta čtyřicet korun na měsíc a tři sta deset korun na deset dní. K vydávání a prodeji kuponů jimiž se prokazuje úhrada poplatku je oprávněn Státní fond dopravní infrastruktury. Úhrada poplatku se prokazuje vylepením kuponu v levém dolním rohu čelního skla vozidla a uschováním kontrolní části kuponu. Na kuponu i kontrolní části musí být uvedena registrační značka vozidla. V případě poškození je možno kupon vyměnit na vybraných místech (SFDI, 2019). Pro časový kupon se vžilo

lidové označení „dálniční známka“. Roční kupon má v roce 2019 platnost od 1. prosince 2018 od 31. ledna 2020, na měsíčních a desetidenních kuponech je vyznačen počátek platnosti při zakoupení.

Obrázek 1 Vzor dálničních kuponů pro rok 2019



Zdroj: Převzato z webu Státního fondu dopravní infrastruktury dne 26.3.2019.

Zpoplatnění se týká rychlostních silnic, respektive dálnic. Pan Novák se však může setkat i s dalšími takzvanými místními poplatky. Místní poplatky jsou vybírány obcemi. Prvním z nich je poplatek za užívání veřejného prostranství. Setkáme se s ním především ve větších obcích, je určen jak fyzickým, tak právnickým osobám a obec ho stanovuje vyhláškou. Poplatek je mimo jiné určen k zpoplatnění vyhrazeného parkovacího místa. Jeho výše může činit až 10 korun českých za každý i započatý metr čtvereční vyhrazeného prostoru a za každý i započatý den. Od poplatku jsou osvobozeny pouze osoby zdravotně postižené (Zákon č. 565/1990 Sb., § 4). Dle normy ČSN 73 6056 by například velikost kolmého stání měla být pět metrů na délku a dva a půl metru na šířku. Jednoduchým výpočtem zjistíme, že se tedy jedná o dvanáct a půl metrů čtverečních. Pokud by se obec držela maximální možné sazby, mohl by pan Novák za své vyhrazené stání zaplatit až 47 450 Kč za rok. Obec stanoví místní poplatek paušální částkou, a to na týden, měsíc a rok.

Druhým místním poplatkem, s kterým by se mohl pan Novák setkat je poplatek za povolení vjezdu motorovým vozidlem. Poplatek je opět stanovován obecní vyhláškou a týká se pouze vybraných míst do nichž je jinak vjezd zakázán příslušnou dopravní značkou. Jejich stanovení je na rozhodnutí obce. Poplatek může činit až dvě stě korun na den, osvobozených osob je zde však více. Osvobozeny jsou nejen osoby zdravotně postižené, ale i osoby mající

majetek, místo podnikání či trvalé bydliště v takto vyhrazených místech a osoby jim blízké (Zákon č. 565/1990 Sb., § 10).

Ve velkých městech je také využíván zákon o pozemních komunikacích, jenž umožňuje takzvané zvláštní užití komunikace a sem řadí zřizování vyhrazeného parkování (Zákon č. 13/1997 Sb., § 25). Zákon o pozemních komunikacích využívá například hlavní město Praha. Ceny parkování stanoví nařízením a jsou pak odstupňovány podle cenových zón, účelu parkování a odlišně pro rezidenty a návštěvníky. Pokud pan Novák vyrazí na výlet do Prahy, pak na parkovacích stáních zřizovaných hlavním městem, zaplatí jako běžný návštěvník, dle cenové zóny od čtyřiceti do osmdesáti korun na hodinu (TSK, 2019). Dalším poskytovatelem placeného parkování je podnikatelský sektor. Cena je určována poskytovatelem a odvíjí se částečně i od souvisejících služeb, např. hlídané parkování, parkování v obchodních centrech a tak dále.

4.3 Třetí vozidlo – nákladní automobil

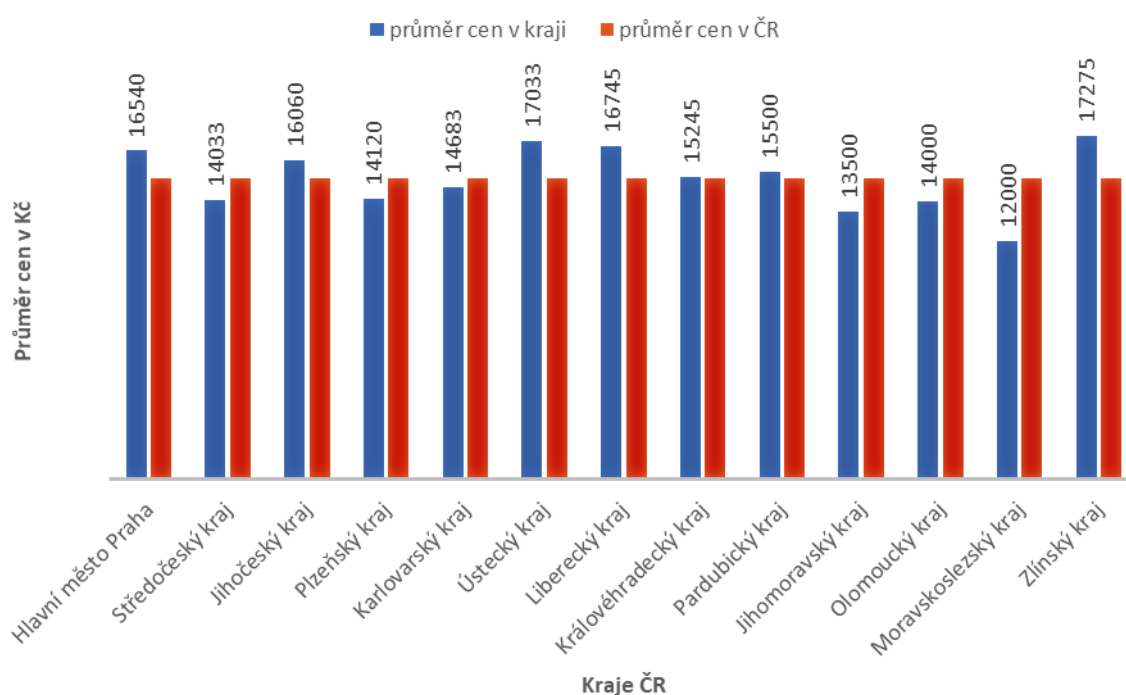
Nyní se tedy opět posuneme v čase, znovu o tři roky vpřed. Pan Novák nestudoval školu, která by mu umožnila získání řidičského průkazu skupiny C zdarma. Je mu nyní dvacet jedna let, má za sebou tři roky praxe v řízení osobního vozidla a rád by si rozšířil své řidičské oprávnění na skupinu C. V současné době má několik možností, jak ušetřit náklady na absolvování autoškoly a získat tak odbornou způsobilost. Vzhledem k tomu, že řidičů nákladních vozidel je v současné době nedostatek, má velkou reálnou šanci najít budoucího zaměstnavatele, který za něj náklady spojené se získáním řidičského oprávnění uhradí (Mega Trucking Bohemia, 2019). Existují i přímo autoškoly specializující se na výcvik řidičů, které umožňují výcvik zdarma, pokud je sepsána pracovní smlouva s jejich partnery (Profi Drivers, 2019).

Další možností je pak využití rekvalifikačních kurzů pořádaných Úřady práce (MPSV, 2019). Pro získání řidičského průkazu skupiny C pan Novák opět musí navštívit praktického lékaře k získání potvrzení o zdravotní způsobilosti. Vybrat si vhodnou autoškolu a absolvovat zkoušky. Vzhledem k tomu, že již vlastní řidičský průkaz skupiny B, absolvuje v autoškole tak zvaný rozšiřující výcvik ze skupiny B na C. Čeká ho třicet osm hodin teoretické a dvacet šest hodin praktické výuky (Zákon č. 247/2000 Sb., příloha 3). Zkouška tentokrát bude rozdělena na tři části, kromě testu z pravidel silničního provozu se ještě nově objeví otázky z ovládání a údržby vozidla a samozřejmě nechybí ani praktická jízda

s výcvikovým vozidlem (Zákon č. 247/2000 Sb., příloha 5). Poplatky za zkoušku a vydání řidičského průkazu se nemění.

Pokud by pan Novák chtěl používat řidičské oprávnění jen pro svou potřebu, nechtěl se stát profesionálním řidičem nebo si pořídit živnostenské oprávnění pro autodopravu, nemusí činit další kroky vystačí s tímto oprávněním. Cena výcviku se pohybuje v průměru 15.715 Kč (Příloha II.). Průměrné ceny výcviku pro skupinu C v jednotlivých krajích České republiky uvádíme v následujícím grafu v porovnání s republikovým průměrem.

Graf 7 Průměrné ceny výcviku pro skupinu C



Zdroj: Vlastní zpracování na základě internetových prezentací jednotlivých autoškol, zdrojová data příloha č.2.

4.4 Zaměstnání

Pana Nováka jsme tedy provedli standartními situacemi, které mohou nastat v jeho osobním životě. Nyní se však podíváme na situaci, kdy pan Novák chce využít svá stávající řidičská oprávnění v rámci zaměstnání. Pan Novák vlastní řidičská oprávnění na malý motocykl, osobní vozidlo a nákladní automobil.

V rámci zaměstnání pak mohou v souvislosti s řízením vozidla zaměstnavatele nastat tři varianty. Pan Novák dostane přiděleno osobní vozidlo do 3,5 tuny k využití např. pro služební cesty, takzvané referentské vozidlo a v pracovní smlouvě nebude mít uvedeno jako náplň práce řízení vozidel. Varianta druhá pan Novák dostane přiděleno vozidlo, které může používat k služebním cestám i k soukromým účelům. Následně možnost třetí pan Novák se stane řidičem na plný úvazek a bude to tak také mít uvedeno v pracovní smlouvě.

V případě prvním nečekají pana Nováka prakticky žádné další finanční výdaje. Jedinou povinností, kterou má je zúčastnit se pravidelných školení řidičů, které mu zajistí zaměstnavatel. Tuto povinnost stanoví zaměstnavateli Zákoník práce (Zákon č. 262/2006 Sb., § 103).

Situace se změní, pokud zaměstnavatel poskytne zaměstnanci vozidlo i k soukromým účelům. Jedná se o poměrně rozšířený benefit poskytovaný zaměstnavatelem. Zaměstnanci tak vzniká nepeněžní příjem, který je definován jako 1 % ze vstupní ceny vozidla včetně DPH, za každý i započatý měsíc kdy má vozidlo k dispozici, a to i v případě, že zaměstnavatel je plátcem daně (Zákon č. 586/1992 Sb., § 29). Stejně tak pokud zaměstnavatel nebude požadovat úhradu pohonných hmot využitých k soukromým jízdám, bude se opět jednat o nepeněžní příjem zaměstnance. Ten pak vstupuje u zaměstnance do základu pro výpočet daně, zdravotního a sociálního pojištění. Ostatní náklady spojené s vozidlem nese zaměstnavatel.

Jednoduchým výpočtem pak zjistíme, zda bude poskytovaný benefit pro pana Nováka opravdu výhodou. V našem výpočtu vyjdeme z průměrné mzdy. K dnešnímu datu 28.3.2019 je zveřejněna průměrná mzda v ČR 33.840 Kč (ČSÚ, 2019). Vozidlo škoda Octavia, vstupní cena vozidla 500 000 Kč s DPH (Auto Jarov, 2019), zaměstnavatel nechce hradit výdaje spojené s pohonnými hmotami, skutečné náklady na PHM dle knihy jízd 3.000 Kč za měsíc. Pan Novák pracuje od pondělí do pátku a jedna cesta do práce je přibližně 25 km, tedy 50 km za den. V tabulce na následující straně porovnání konečné mzdy s poskytnutým benefitem a bez poskytnutého benefitu.

Tabulka 2 Srovnání mzdy při poskytnutí benefitu

Mzdová položka	bez vozidla	s vozidlem
Hrubá mzda	33 840 Kč	33 840 Kč
Zvýšení příjmu o 1 %		5 000 Kč
Pohonné hmoty		3 000 Kč
Zvýšená hrubá mzda	33 840 Kč	41 840 Kč
SP – zaměstnavatel	8 460 Kč	10 460 Kč
ZP – zaměstnavatel	3 046 Kč	3 766 Kč
Základ daně	45 400 Kč	56 100 Kč
SP – zaměstnanec	2 200 Kč	2 720 Kč
ZP – zaměstnanec	1 523 Kč	1 883 Kč
Daň před slevou	6 810 Kč	8 415 Kč
Sleva na poplatníka	2 070 Kč	2 070 Kč
Daň po slevě	4 740 Kč	6 345 Kč
Čistá mzda	25 378 Kč	22 893 Kč
Rozdíl		2 485 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování.

Z výpočtu je jasně patrné, že daný benefit se panu Novákovi jistě vyplatí. Jeho náklad bude 2.485 Kč měsíčně oproti 3.000 Kč, které by dal jen za benzín, pokud by jezdil do práce svým vozem. Další náklady by mu vznikaly na pojištění vozidla, opravy, údržbu a tak dále.

Užívání firemního vozidla však s sebou nese i riziko spojené s případnou škodou na vozidle zaviněnou panem Novákem. Zákoník práce pro tyto případy stanoví hranici pro vymáhání škody po zaměstnanci na čtyř a půl násobek jeho průměrného měsíčního výdělku (Zákon č.262/2006, § 257). Pokud budeme za průměrný měsíční výdělek považovat hrubou mzdu stanovenou v pracovní smlouvě pana Nováka mohla by částka, kterou by musel zaměstnavateli uhradit činit až 152 280 Kč. Na uvedené riziko se však pan Novák může pojistit u některé komerční pojišťovny. Příkladem může být pojišťovna ČSOB, která dokáže pojistit jak riziko z hlavního pracovního poměru, tak i z dohod o provedení práce. Pojistit se lze v případě pana Nováka na limit 150 000 Kč nebo 200 000 Kč. Minimální možná spoluúčast na škodě je 1 000 Kč za roční pojistné 2 972 Kč v prvním případě a 3 221 Kč v druhém případě. V případě třetím, kdy se pan Novák stane řidičem z povolání by ho takováto pojistná smlouva vyšla draže, protože i riziko je pro pojistitele vyšší. V případě pojištění na škodu 150 000 Kč 3 830 Kč/rok, v případě 200 000 Kč 4 239 Kč/rok. Také

minimální možná spoluúčast by se zvýšila na 10 % ze škody, minimálně 5 000 Kč (ČSOBP, 2019).

Jako řidič z povolání, vozidel nad 3,5t, bude pan Novák potřebovat profesní průkaz. Pro jeho vydání již nestačí pouhá zdravotní způsobilost, jak tomu bylo v předchozích případech, ale je nutno před zahájením činnosti podstoupit i dopravně psychologické vyšetření. Platnost tohoto vyšetření je do padesáti let, od tohoto věku pak je třeba jej každých pět let opakovat (Zákon č. 361/2000 Sb., § 87a). Cena tohoto vyšetření je průměrně 1.830 Kč (Příloha 4.). Pan Novák tedy musí absolvovat další výuku a výcvik v rozsahu sto čtyřiceti hodin a složit zkoušku. V případě, že by o profesní průkaz žádal již v osmnácti letech výuka by pak byla v rozsahu 280 hodin (Zákon č. 247/2000 Sb., § 47). Profesní průkaz je vydáván na dobu pěti let, při žádosti související s jeho prodloužením, je třeba prokázat, že se řidič účastnil pravidelných školení. Celkem 35 hodin rozdělených po sedmi hodinách každý rok (Zákon č. 247/2000 Sb., § 48). Vzhledem k počtu hodin výuky jsou finanční náklady na získání profesního průkazu řidiče nemalé. V současné době vychází průměrná cena výuky a výcviku u řidičů do jednadvaceti let na 41.200 Kč, od jednadvaceti let na 23 990 Kč a roční pravidelné školení na osm set šedesát osm korun (Příloha V.). Poplatek za zkoušku činí 700 Kč (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 28). Po úspěšném složení zkoušky vydá úřad obce s rozšířenou působností nový řidičský průkaz s vyznačením profesní způsobilosti. Správní poplatek činí 200 Kč (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 28). Zároveň lze požádat i o vydání záznamové karty řidiče, jež slouží k ovládání digitálních tachografů. Paměťové zařízení zaznamenává dobu jízdy a také odpočinku řidiče. Za její vydání je účtován poplatek 700 Kč (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 28).

4.5 Podnikání

Nyní opět tedy necháme pana Nováka zestárnout, je mu dvacet šest let, vyzkoušel v zaměstnání jízdu s osobním i nákladním vozidlem a v posledním zaměstnání byl řidičem mezinárodní kamionové přepravy. Vlastní příslušná řidičská oprávnění i profesní průkaz řidiče. Jeho cílem je osamostatnit se a začít podnikat na vlastní účet. V první řadě tedy pan Novák musí získat živnostenské oprávnění. Autodoprava je živností koncesovanou, musí tedy také získat koncesi k provozování této živnosti. Živnostenský zákon dělí autodopravu na čtyři kategorie, přičemž každé z nich jsou kladeny jiné podmínky pro její získání.

Jedná se o nákladní dopravu sloužící k přepravě zvířat nebo věcí vozidly nebo soupravami do tři a půl tuny a nad tři a půl tuny a dále na přepravu osob vozidly do devíti míst včetně řidiče a nad devět míst (Zákon č. 455/1991 Sb., příloha 3).

4.5.1 Malá vozidla

Pokud si pan Novák jako předmět svého podnikání zvolí přepravu věcí a zvířat vozidlem do tří a půl tuny nebo osob do devíti míst včetně řidiče, dle terminologie zákona o silniční dopravě malá vozidla, bude mu koncese udělena bez dalších podmínek, (Zákon č. 111/1994 Sb., § 5) po zaplacení správních poplatků. Poplatky spojené s vydáním koncese jsou následující: za podání žádosti o udělení koncese 1.000 Kč, změna rozhodnutí o vydání koncese 500 Kč, stanovení odpovědného zástupce 500 Kč, další žádost o koncesi 500 Kč (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 24). Ať již bude přepravovat náklad či osoby, poplatky spojené s provozem vozidla budou téměř totožné jako u nepodnikajících osob. Poplatky za registraci vozidla, technické kontroly, zpoplatnění komunikací se více méně nezmění.

Novým nákladem pro něj tak bude silniční daň. Vzhledem k tomu, že se nejedná o poplatek zmíníme ji jen okrajově. Výše daně je určena zákonem. Maximální možný náklad, který by mohl vzniknout panu Novákovi v souvislosti s touto daní v kategorii malých vozidel, je 4.200 Kč za rok (Zákon č.16/1993 Sb., § 6).

Pokud by se pan Novák rozhodl se svým vozidlem poskytovat taxislužbu, budou ho čekat další povinnosti. Na prvním místě mu zákon ukládá registrovat své vozidlo v evidenci vozidel taxislužby. Potvrzení o evidenci vozidla musí být neustále přítomno ve vozidle. Dále musí zajistit, že s vozidlem bude činnost vykonávat pouze on nebo jeho zaměstnanec, výjimkou je spolupracující manžel nebo manželka případně registrovaný partner, v každém případě musí být držitelem oprávnění řidiče taxislužby, které se osvědčuje průkazem řidiče taxislužby. Podmínkou získání průkazu je věk minimálně 21 let, oprávnění je vydáváno na pět let (Zákon č. 111/1994 Sb., § 21). Správní poplatek za vydání tohoto průkazu činní 500 Kč, za vydání osvědčení o registraci v evidenci vozidel taxislužby 50 Kč (634/2004 Sb., příloha, položka 34). Jako jednorázový výdaj pak pana Nováka bude čekat označení vozidla jako taxislužby dle zákona. V současnosti je minimálním požadavkem žlutá svítlna na střeše vozidla s označením Taxi z obou stran, uvedení dopravce na předních dveřích vozidla z obou stran a vybavení vozidla taxametrem (Zákon č. 111/1994 Sb., § 21).

Poplatky se v tomto případě budou týkat zejména pravidelného ověřování taxametru. Český metrologický institut v současné době účtuje za úkon ověření taxametru 591 Kč (ČMI, 2019). Pokud bude vozidlo vybaveno platební terminálem, je třeba pečlivě zvážit výběr banky. Některé mají služby bez poplatku, jiné nikoliv.

Dále bude muset pan Novák zjistit místní podmínky k provozování taxislužby. Zákon dává obcím možnost k úpravě těchto podmínek obecně závaznou vyhláškou. Jedná se o poměrně rozsáhlé pravomoci.

Obec může vyhláškou stanovit nejen povinnost složení zkoušky řidiče taxislužby, z místopisu, právních předpisů a obsluhy taxametru, ale i parametry vozidla s kterými umožní provoz taxislužby na svém území. Mezi zmiňované parametry patří barva vozidla, maximální či minimální rozměr, maximální objem motoru, stupeň plnění emisí nebo druh paliva.

Poměrně velký výdaj pak bude pro pana Nováka znamenat pojištění. Užití vozidla k podnikání znamená pro pojistitele zvýšené riziko, pokud se jedná o taxislužbu, je riziko hodnoceno ještě výše. Vezmeme-li zároveň v potaz, že pan Novák s podnikáním začíná, jeho firma tedy nemá žádnou historii, bude třeba opravdu dobře vybírat. Pro pana Nováka bude vozidlo jeho výrobním nástrojem, bez kterého se neobejde, měl by tedy zvážit i možnost havarijního pojištění. Vzhledem k přepravě osob pak i úrazové pojištění posádky vozidla. Vzhledem k tomu, že nabídky jednotlivých pojišťoven se neustále mění, pro srovnání nebudeme uvádět všechny pojišťovny, ale uvedeme rozdíl v ceně mezi vozidlem určeným pro soukromý provoz a pro provoz vozidla v rámci taxislužby. Pojištění spočítáme pro pana Nováka, již víme, že je mu 26 let, předpokládejme, že v 18 letech zvolil variantu pojištění, při které si vyjízďel bonus a neměl žádnou škodní událost, trvalé bydliště má v okresním městě. Jeho vozidlo je Škoda Octavia, objem motoru 1598 ccm, 85 Kw, rok výroby 2019, které se dá běžně pořídit za 500 000 Kč (Auto Jarov, 2019).

Vybereme pojišťovnu, která umí zohlednit předchozí bezeškodní průběh pana Nováka jako fyzické osoby. V našem případě se bude jednat o pojišťovnu Direct, toto umí samozřejmě i některé další pojišťovny. My však potřebujeme pracovat s konkrétními daty pana Nováka a vzhledem k tomu, že se jedná o modelovou postavu, byla by kalkulace v některých programech pojišťoven prakticky nemožná. Ve výsledné ceně pojištění je zahrnuto pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s limitem plnění sto milionů na škody na zdraví a sto

milionů pro škody na věci, havarijní pojištění vozidla v plném rozsahu na částku 500 000 Kč s minimální spoluúčástí 1 % minimálně 1 000 Kč, pojištění skel vozidla na 10 000 Kč za rok, úrazové pojištění řidiče i posádky na jeden milion korun a pojištění zavazadel na 10 000 Kč. V případě užití vozidla jako taxislužby se dostáváme na částku 21 607 Kč za rok, zatímco v případě běžného použití vozidla na částku 16 962 Kč za rok. Pokud by pan Novák byl právníckou osobou, nebylo by možno tedy zohlednit jeho předchozí bezeškodní průběh, cena se nám obrovsky zvýší a to na 75 558 Kč. I jediná kalkulace by tak měla být dostačující k tomu, aby si pan Novák uvědomil důležitost správného výběru pojistitele a vše si předem dobře promyslel (Direct, 2019).

Pokud by pan Novák v rámci taxislužby používal vozidlo zákazníka, odpadly by mu mnohé náklady a zákon to umožňuje. Pro představu jedná se o služby typu repatriace vozidla a jeho posádky v případě požití alkoholu, únavy a podobně. Ale může se jednat i o rychlé vykrytí chybějících řidičů ve firmách, při nemocech, dovolených a tak podobně.

V případě provozování nákladní dopravy vozidlem do 3,5 tuny bude mít pan Novák situaci o něco snadnější, zákon mu ukládá zajistit, aby řidiči řádně využívali doby odpočinku, doby řízení a bezpečnostních přestávek, ale již mu neukládá technická řešení. Může tedy údaje zaznamenávat ručně a nevznikají mu tak další výdaje na pořízení tachografu či karty řidiče. V případě těchto malých přeprav bychom panu Novákovi doporučili uzavřít mimo pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a havarijního pojištění také pojištění odpovědnosti silničního dopravce. Podrobně jsme o něm psali v teoretické části. Náklady na pojištění nejsou v případě jednoho vozidla nijak vysoké, v případě pojištění na jeden milion korun, s územním rozsahem Evropa vychází v průměru na 4 500 Kč ročně (zdroj vlastní). Pokud si tedy pan Novák nevybere jako obor svého podnikání přepravu nebezpečných nákladů. Přeprava nebezpečných nákladů však bývá uskutečňována převážně velkými vozidly nad 3,5 tuny. Podrobněji ji proto rozebereme v následující kapitole.

4.5.2 Velká vozidla

V případě, že pan Novák zvolí jako předmět svého podnikání vozidla určená k přepravě věcí a nákladu nad 3,5 tuny nebo pro přepravu osob nad devět míst včetně řidiče, dle zákona o silniční dopravě tedy velká vozidla, budou podmínky pro udělení koncese rozdílné. Koncesi lze udělit pouze fyzické či právnícké osobě se sídlem či trvalým pobytem na území České republiky nebo jiného státu Evropské unie, která splňuje podmínky usazení, dobré

pověsti, finanční a odborné způsobilosti. Koncesi nelze udělit osobě, která má již uděleno oprávnění v jiném členském státě než České republice. Usazení a dobrou pověst tedy pan Novák splňuje, finanční způsobilost může prokázat buď pomocí zahajovací rozvahy nebo přehledu majetku, kterými doloží výši majetku v částce 9.000 eur na první vozidlo a 5.000 eur na každé další vozidlo. Další možností je poskytnutí bankovní záruky či pojištění finanční způsobilosti dopravce. Prokazování finanční způsobilosti jsme podrobně analyzovali v teoretické části. Pan Novák nechce prokazovat svůj majetek, a proto zvolí možnost pojištění. V tabulce na následující straně uvádíme sazby pojišťovny Slavia pro příslušný počet vozidel pro rok 2019.

Tabulka 3 Pojištění finanční způsobilosti dopravce

Počet vozidel								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3 362 Kč	5 230 Kč	7 098 Kč	8 966 Kč	10 834 Kč	12 702 Kč	14 570 Kč	16 438 Kč	18 306 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování v kalkulátoru Aladin, Slavia pojišťovna 30.3.2019.

Dalším důležitým faktorem, bez něhož nelze koncesi získat, je ustanovení odpovědného zástupce. Zamýšlený odpovědný zástupce musí prokázat svou odbornou způsobilost složením zkoušky u dopravního úřadu. Odborná způsobilost se prokazuje zvlášť pro dopravu nákladní, pro přepravu zvířat a věcí a zvlášť pro dopravu osob. Zkouška je písemná a skládá se z testových otázek a případové studie. Hodnotí ji tříčlenná komise. Vzorové otázky a případové studie zpracovává Ministerstvo dopravy a zveřejňuje ve Věstníku dopravy. Pokud bude pan Novák podnikat jako fyzická osoba může být zároveň i svým odpovědným zástupcem (Zákon č. 111/1994, § 6-8).

Zkouška je poměrně náročná a zahrnuje občanské, obchodní, sociální a daňové právo, technické normy, bezpečnost silničního provozu, otázky přístupu na trh a také z obchodní a finanční správy podniku. Ministerstvo dopravy provozuje velmi užitečné webové stránky na adrese <http://etesty2.mdcrcz/>, na kterých mohou zájemci získat veškeré informace pro úspěšné složení zkoušek nejen odborné způsobilosti, ale také profesní způsobilosti či pro získání řidičského oprávnění. Pan Novák si tady tak může stáhnout veškeré podklady k úspěšnému vykonání zkoušky, ale také absolvovat zkušební testy na nečisto.

Zkouška není nijak zpoplatněna a koná se u místně příslušného dopravního úřadu. Pokud tedy pan Novák úspěšně splnil podmínky, bude mu udělena koncese.

Získáním koncese povinnosti panu Novákovi nekončí. Musí označit všechna svá vozidla obchodním jménem, oznámit dopravnímu úřadu počet vozidel a jejich požadované údaje, zajistit spolehlivost svých řidičů, musí zajistit, aby v každém vozidle bylo oprávnění k výkonu jeho podnikatelské činnosti či jeho kopie. Musí vést záznamy o době výkonu činnosti a bezpečnostních přestávek a uchovávat je po dobu dvou let (Zákon č. 111/1994 Sb., §9). V případě, že by se pan Novák rozhodl provozovat osobní linkovou dopravu, musel by navíc získat licenci od dopravního úřadu, v případě mezinárodní dopravy pak od Ministerstva dopravy (Zákon č. 111/1994 Sb., § 10, 16). Vydání licence je zpoplatněno v případě vnitrokrasné přepravy částkou 300 Kč, mezikrasné 500 Kč a mezinárodní 5.000 Kč za každou linku (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 34). V případě příležitostné silniční osobní dopravy pak licence není třeba, ale podnikatel je povinen předem objednávku přepravy zaznamenat a její kopii umístit ve vozidle vykonávajícím přepravu. Pro mezinárodní přepravu je pak povinen použít formulář jízdního listu, který mu na jeho žádost vydá Ministerstvo dopravy nebo osoba jím pověřená.

V případě mezinárodní dopravy nákladními vozidly pro přepravu věcí a zvířat, kterou se by se chtěl pan Novák zabývat velkými vozidly, je nutno získat licenci Společenství, dále jen eurolicenci. Licenci vydává dopravní úřad na základě splnění kritérií Evropské unie a to čl. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 a čl. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009. Při splnění těchto podmínek vydá dopravní úřad eurolicenci a současně její opis pro každé velké vozidlo pro které dopravce prokázal finanční způsobilost a je registrováno u dopravního úřadu. Vydání eurolicence je zpoplatněno částkou 1000 Kč a každý její opis 200 Kč (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 34).

V případě přepravy nebezpečných látek pan Novák musí splnit další zákonem stanovené náležitosti. Jako nebezpečné náklady lze přepravovat pouze věci vymezené dohodou ADR (Accord européen au transport international des marchandises par route) (Zákon č. 111/1994 Sb., §) přijaté v Ženevě dne 30. září 1957. Česká republika přijala tuto dohodu s účinností od 1. ledna 1993 (Ekobena, 2019). Od stejného data pak platí i pro vnitrostátní dopravu. Vzhledem k tomu, že se jedná o přepravu nebezpečných látek, ať již výbušných, těkavých, poškozujících lidské zdraví či životní prostředí, jsou právní předpisy velmi přísné a odpovědnost je zde klíčová.

Odpovědné jsou všechny osoby podílející se na odeslání, nakládce, přepravě i vykládce. Největší povinnosti má však přepravce nebezpečných látek.

Doprovodce musí zajistit přepravu správně uzpůsobenými a označenými vozy, určit bezpečnostního poradce a zajistit proškolení všech osob, které s nákladem přicházejí do styku, ať již při nakládání, transportu či vykládání nákladu. Ručí za správné zabezpečení nákladu při přepravě, zabránění úniku i dalším rizikům. Musí zažádat o povolení s výkonem činností souvisejících s prováděním dohody ADR (Zákon č. 111/ 1994 Sb., § 22). Za povolení je stanovena sazba 5.000 Kč (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 34). Řidiči vozidel provádějících ADR přepravu musí absolvovat akreditované školení zakončené zkouškou. Získají tak oprávnění platné pět let. V posledním roce platnosti je možno absolvovat obnovovací školení. Akreditované společnosti jsou v současné době pouze čtyři. Sdružení ČESMAD BOHEMIA, DEKRA CZ a.s, M KONZULT s.r.o., Vikra služby s.r.o. Ceník těchto školení společností M konzult s.r.o., Vikra služby s.r.o. a ČESMAD BOHEMIA předkládáme v následující tabulce.

Tabulka 4 Ceny školení ADR s DPH

Typ kurzu	Základní kurz (pro přepravu v kusech)	Obnova základního kurzu po pěti letech	Specializační kurz pro cisternová vozidla	Cena za školení na 1 třídu v cisternových vozidlech	Obnova základního kurzu a cisteren po pěti letech	Specializační kurz pro přepravu výbušných látek a předmětů třídy 1	Specializační kurz pro přepravu radioaktivních látek třídy 7
Vikra	4 000 Kč	2 600 Kč	1 800 Kč	800 Kč	3 800 Kč	2 800 Kč	2 800 Kč
M konzult	4 099 Kč	2 600 Kč	1 700 Kč	701 Kč	3 799 Kč	3 000 Kč	3 000 Kč
Česmad	4 235 Kč	2 783 Kč	1 815 Kč	847 Kč	1 815 Kč	3 146 Kč	3 146 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle jednotlivých poskytovatelů 30.3.2019.

Na zmiňované přepravy se však nemusí vztahovat pouze předpisy ADR, ale může se jednat zároveň i o nebezpečné odpady, a pak je nutno respektovat ohlašovací povinnost dle § 40 zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. Služby bezpečnostního poradce pro ADR by si mohl pan Novák zařídit externě. Například firma M konzult nabízí tuto službu dle rozsahu za měsíční paušál v rozmezí 1.500 – 6000 Kč (M Konzult, 2019).

Pan Novák musí samozřejmě počítat i s nutností úhrady silniční daně, která je u velkých vozidel vyšší, v závislosti na druhu vozidla může roční náklad činit až 50.400 Kč na jedno vozidlo (Zákon č. 16/1993 Sb., § 6). Další vysoké náklady mu vzniknou na pojištění vozidel.

Cena se bude odvíjet od toho, jaký druh dopravy bude provozovat, kolik bude mít vozidel, zda bude fyzická či právnická osoba a podobně. Tady se již nebudeme pokoušet o kalkulaci ceny, ta bude stanovena individuálně a záleží čistě na vyjednávacích schopnostech pana Nováka či jeho pověřeného makléře. Obecně lze z našich zkušeností říci, že minimální cena pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na jeden tahač pro mladého člověka bez historie se pohybuje kolem 100.000 Kč. Samozřejmě s množstvím vozidel se cena mění.

Dalším nezanedbatelným nákladem bude cena za užití komunikací. U velkých vozidel již pan Novák nevystačí s časovou známkou, ale bude se muset zapojit do systému elektronicky vybíraného mýtného. Vozidla tak musí být osazena palubní jednotkou sloužící k evidenci jízd po zpoplatněných komunikacích. Jednotka je nepřenosná a je evidována na určité vozidlo. Palubní jednotka je poskytována zdarma oproti vratné kauci. Sazba mýtného se odvíjí od plnění emisní normy, denní doby a počtu náprav vozidla. Sazba je pak násobena počtem ujetých kilometrů po zpoplatněné komunikaci (MDČR, 2016). Například cesta z Ústí nad Labem do Bohumína může stát pana Nováka až 3.600 Kč (Mýto, 2019). Nyní ještě zmíníme několik poplatků, s kterými se pan Novák zřejmě běžně neseťká. Jedná se například o poplatky za schválení technické způsobilosti vozidel při přestavbách, samovýrobě, výrobě v malých sériích a podobně. Zde se poplatky pohybují v rozmezí od 500 Kč do 2000 Kč (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 27). Poplatky za vjezd do nízkoemisní zóny 100 Kč (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 27). Vydání povolení k zvláštnímu užití komunikací v případě, pokud vozidlo přesahuje povolené rozměry či hmotnost, pohybují se sazby od 1.200 Kč až po 60.000 Kč u speciálních vozidel (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 35) či poplatky za zápis do registru historických a sportovních vozidel. Provozovaná vozidla mají také svou životnost, a i jejich případná likvidace či dočasné vyřazení z provozu jsou zpoplatněny. Poplatek za dočasné i trvalé vyřazení z provozu se hradí ve výši 200 Kč (Zákon č. 634/2004 Sb., příloha položka 26). S přibývajícím věkem musí také pan Novák počítat s nutností nového pravidelného posuzování jeho zdravotní způsobilosti. V případě profesního průkazu musí od padesáti let věku podstupovat pravidelné dopravně psychologické vyšetření po pěti letech. V případě pouze řidičského průkazu, od šedesáti pěti let musí absolvovat pravidelné lékařské prohlídky. První v intervalu tři roky a následně každé další dva roky (Zákon č. 361/2000Sb., § 87).

5 ZÁVĚR

Cílem teoretické části práce bylo provedení literární rešerše historického vývoje poplatků a pojištění na území dnešní České republiky až po současný stav. V praktické části práce pak identifikace a deskripce současného stavu legislativy, komparování výše poplatkových povinností a pojištění v modelových situacích souvisejících s provozem vozidel na území České republiky.

Analýzou historických i současných literárních pramenů bylo zjištěno, že prvním zdokumentovaným poplatkem, souvisejícím dnes s provozem vozidel, bylo mýtné. Bylo vybíráno v rozličných podobách jako poplatky za užití cest, průchodů, brodů... První písemné zmínky o vybírání těchto poplatků pocházejí již z Babylonu. První kvalitní silnice však začali budovat až Římané před zhruba 2 200 lety. Dle dochovaných dokumentů a literatury bylo mýtné podrobně v teoretické části práce analyzováno v několika podobách. Jednak jako mýtné poplatky, následně dlažebné, mostné, mýta přívozní a poplatky vybírané od cyklistů. U každého z těchto poplatků byla zjištěna jeho specifika, výše, ať v penězích či naturáliích, a následný vývoj až do současnosti. Poměrně překvapivým zjištěním bylo uplatňování „rodinných slev“ již ve dvanáctém století. V této oblasti lze konstatovat, že všechny zmíněné poplatky známe v pozměněných podobách dodnes. V současnosti jediným neaplikovaným, je poplatek vybíraný od cyklistů. Snaha o jeho obnovení v pozměněné podobě byla v nedávné době zaznamenána v návrhu Evropské unie týkající se elektrokol, návrh však nebyl schválen.

V současnosti jsou mýtné poplatky transformovány do několika druhů poplatků. Prvním z nich je poplatek za použití vybraných komunikací vozidly do 3,5 tuny hrazené formou dálničních známek. S možností úhrady na deset dnů za tři sta deset korun, jeden měsíc za čtyři sta čtyřicet korun a jeden rok s poplatkem 1 500 Kč rok. Pro vozidla nad 3,5 tuny je určen systém elektronického mýtného, které je vybíráno na základě skutečně ujetých kilometrů po vybraných silnicích a odvíjí se dále od denní doby, počtu náprav vozidla a plnění emisní normy. Poplatky za vjezd do nízkoemisních zón 100 Kč. Následují poplatky místní, poplatek za užití veřejného prostranství, až 10 Kč za každý i započatý metr čtvereční a každý i započatý den. Následně poplatek za povolení vjezdu motorovým vozidlem v maximální možné výši 200 Kč na den. S dalšími poplatky se setkáme za zvláštní užití komunikace, kam je řazeno vyhrazené parkování. Poplatky se stanovují nařízením a záleží

na obci jakou výši stanoví. V naší práci jsme zohlednili sazby v Praze, kde běžný návštěvník uhradí od čtyřiceti do osmdesáti korun na hodinu. Další poplatky za parkování na soukromých pozemcích jsou stanovovány individuálně pronajímatelem. Okrajově jsme zmínili daň silniční i když se nejedná o poplatek.

Další skupinou poplatků jsou poplatky související s vozidly, jejich evidencí a technickým stavem. V teoretické části práce bylo zjištěno, že prvním státem registrujícím motorová vozidla pomocí číslovaných tabulek byla Francie již v roce 1893. Na území dnešní ČR předcházela této povinnosti, povinnost registrace povozů. S registrováním vozidel se začalo v roce 1905. Zajímavým faktem se ukázalo, že již v roce 1905 bylo zákonem myšleno na značky přenosné, dnes známé jako trvale manipulační, pro zkušební jízdy vozidel. Bylo pamatováno i na vozidla přijíždějící ze zahraničí, kterým byla vydávána značka dočasná. Současně bylo v roce 1905 zavedeno podmínění registrace vozidla jeho technickým stavem.

Současné právní úprava v České republice, stanovuje jako podmínky registrace vozidla evidenční kontroly, dovozové kontroly, povinné technické prohlídky a měření emisí. Uvedené úkony mohou být prováděny pouze Stanicemi technické kontroly. Ceny se mění v závislosti na druhu vozidla a způsobu jeho pořízení. Pro určení výše těchto poplatků, bylo nutno vytvořit přehled cen Stanic technické kontroly, a s jejich pomocí určit průměrné ceny běžných úkonů těchto stanic, pro jednotlivé kategorie vozidel. Vzhledem k tomu, že se jedná o nabídku komerčních subjektů, nejsou ceny jednotné. Bylo zjištěno následující. Evidenční kontrola povinná při převodu vozidla 393 Kč. Pravidelná technická prohlídka motocyklů 544 Kč, osobních automobilů 910 Kč, nákladních automobilů 1 312 Kč. Dovozová technická prohlídka pro osobní automobil 1 756 Kč. Dohledání údajů o vozidle 2 300 Kč. V případě měření emisí pak bylo zjištěno, že se cena odvíjí od typu motoru. Benzinové motory 738 Kč, naftové 821 Kč, LPG 901 Kč. Náklady na zmiňované úkony pak stoupají v souvislosti se stanovenou četností těchto prohlídek dle způsobu užití vozidla.

K zápisu vozidla do evidence je nutno splnit vyjma technické způsobilosti, kterou potvrdí Stanice technické kontroly, ještě další povinnosti. Jednou z nich je povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V teoretické části práce vyplynul počátek tohoto pojištění opět ve Francii jako odpovědnost za škody v důsledku provozování koněspřežní dopravy. Dle literárních pramenů v roce 1825. Odpovědnost za škody způsobené motorovým vozidlem byla zákonem řešena poprvé na území dnešní České republiky v roce 1908.

Současná právní úprava řeší toto pojištění jako povinně smluvní. Bylo zjištěno, že cena pojištění se odvíjí jednak dle osob uvedených na smlouvě. Pojistníka, tedy toho, kdo platí pojistné, uzavírá smlouvu a jehož bezeškodní průběh je zohledňován ve smlouvě. Vlastníka, osoby mající vozidlo ve vlastnictví a provozovatele, osoby, která je se souhlasem vlastníka uvedena v technickém průkazu jako osoba vozidlo skutečně provozující. Dalším parametrem pro stanovení výše pojistného je pak vozidlo. V současné době jsou zohledňovány faktory jako kategorie vozidla, objem a výkon motoru vozidla, hmotnost vozidla, rok výroby, tovární značka, užití vozidla. Na modelových situacích bylo komparováno, jak rozdílné mohou být nabídky jednotlivých pojistitelů. Naším závěrem je doporučení zvážit náklady na pojištění vozidla ještě před jeho zakoupením. Vyhledat pomoc odborníka a zvážit všechny alternativy, které byly předloženy v praktické části bakalářské práce. Bez znalostí dané problematiky se mohou náklady na pojištění pohybovat ve velmi vysokých částkách. Objasněna byla také funkce České kanceláře pojistitelů a případné sankce za nepojištění vozidla.

Po splnění této povinnosti následují poplatky za přihlášení vozidla do registru, 300 Kč u motocyklů, 800 Kč u osobních vozidel. Vydání registrační značky 200 Kč za každou tabulku, nebo značky na přání 5 000 Kč za každou tabulku. Nově lze požádat o vydání registrační značky pro elektrovozidlo, značka je pak pro vozidla splňující vybrané parametry zdarma. Poměrně vysokým nákladem, je případná úhrada poplatku na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků. Poplatek se platí u starších vozidel dle jejich emisního limitu. Podrobně byla zmapována pravidla pro placení tohoto poplatku a jeho výše. V současnosti se poplatek pohybuje v rozmezí od tří do deseti tisíc korun dle emisního limitu. Opět nelze než důrazně doporučit zajímat se o zmiňovaný údaj ještě před zakoupením vozidla. Bylo určeno, že v současné době jsou vyššími náklady znevýhodňována starší vozidla neplnící emisní limity. A to jak při přihlašování do evidence vozidel, tak v systému mýtného. A naopak zvyhodňována vozidla ekologická.

Dále bylo podrobně identifikováno, jaké jsou kladeny legislativní požadavky vztahující se k osobě řidiče vozidla. Podrobně bylo zkoumáno, jak získání řidičských oprávnění a profesních průkazů, tak dalších odborností vztahujících se k osobě řidiče. Nutnost pravidelných školení, získávání rozšiřujících oprávnění, povolení k provozování vybraných činností v autodopravě jako je taxislužba, nákladní doprava, přeprava nebezpečných nákladů, osobní doprava. Vyčísleny byly příslušné poplatky. Shromážděním dat

v kategoriích komerčních, a tedy cenově nejednotných byly zjištěny příslušné poplatky jednotlivých poskytovatelů. Následně byla data zpracována a stanoveny průměrné ceny v jednotlivých kategoriích. Poplatek za vydání lékařského posudku o zdravotní způsobilosti pro řízení vozidel 451 Kč. Průměrná cena za dopravně psychologické vyšetření 1 830 Kč. Stanoveny byly průměrné ceny za získání odborného výcviku v autoškolách. Pro malé motocykly 9 151 Kč, pro osobní automobily 9 456 Kč, pro nákladní automobily 15 715 Kč. Zmapovány byly také průměrné ceny za získání profesních průkazů, od osmnácti let cena 41 200 Kč, od jednadvaceti let 23 990 Kč.

Pomocí modelové postavy pana Nováka byly všechny poznatky zakomponovány do reálných životních situací. Postupováno bylo v logické posloupnosti od prvního řídičského oprávnění pana Nováka v patnácti letech na malý motocykl. V této souvislosti byla také řešena problematika způsobilosti k právním úkonům před nabytím osmnácti let věku. Bylo zjištěno, že v závislosti na ceně vozidla bude moci pan Novák přihlásit své vozidlo sám, se souhlasem rodičů, či se souhlasem soudu. Pokračováno bylo získáním oprávnění k řízení osobních a nákladních vozidel. Analyzovány byly legislativní povinnosti pana Nováka jako fyzické osoby, zaměstnance i osoby podnikající v autodopravě. Vyčísleno bylo, s jakými poplatky se v jednotlivých situacích setká.

Podrobně bylo vysvětleno pojištění odpovědnosti dopravce, pojištěním nákladu, finanční způsobilosti dopravce. Zkoumány byly také poplatky související s mezinárodními dohodami v autodopravě, s jízdou do zahraničí. Byla řešena problematika karnetů a triptyků.

Vzhledem k šíři tématu jsme některé poplatky nezmnili. Jedná se například o poplatky za povolení provozování autoškol, stanic technické kontroly... legislativní požadavky, na odbornost, učitelů autoškol, kontrolních techniků a s tímto související poplatky... Konkrétní výčet těchto poplatků lze nalézt v zákoně č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích.

Legislativa v autodopravě byla vyhodnocena jako velmi složitá, týká se rezortů několika ministerstev a zákony jsou novelizovány několikrát ročně. V některých případech jsou dokonce legislativní požadavky duplikovány. Jako příklad je možno uvést přepravu nebezpečných látek. Pokud dopravce přepravuje takovouto látku a ta je zároveň nebezpečným odpadem má povinnost ji hlásit jak v systému pro převoz nebezpečných látek, tak v systému nebezpečných odpadů. Řešením by bylo všechny legislativní požadavky týkající se dopravy a osob na dopravě zúčastněných soustředit pod ministerstvo jedno.

Další zjednodušení v rámci provozu vozidel, by bylo možno navrhnout v systému evidencí řidičských oprávnění. V současné době jsou řidiči podrobováni mnoha povinnostem a jejich splnění prokazují různými průkazy. Což se jeví nepraktické a nákladné. Řešením by bylo zavedení jednoho průkazu, který by dané informace shromažďoval a interpretoval příslušným orgánům příkladně prostřednictvím čipové karty. Některé z těchto oprávnění v naší práci nebyly řešeny, ale zmíníme je. Řidičský průkaz, profesní průkaz, mezinárodní řidičský průkaz, průkaz řidiče taxislužby, jeřábnický průkaz, vazačský průkaz, průkaz řidiče vysokozdvížného vozíku, strojnický průkaz, průkaz o školení řidiče pro nakládání s nebezpečnými látkami...v neposlední řadě karta řidiče pro vozidlo, evidující jeho jízdu.

Přehled platné legislativy můžeme nalézt na stránkách příslušných ministerstev, ministerstva dopravy www.mdcr.cz, ministerstva vnitra www.mvcr.cz, ministerstva životního prostředí www.mzp.cz nebo na stále se rozšiřujícím portálu občana, který nově umožňuje i náhled na stav bodového konta řidiče www.obcan.portal.gov.cz.

6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

6.1 Bibliografie

DUDÍK, Beda, 1882. *Dějiny Moravy. Kulturní poměry na Moravě od roku 1197 do roku 1306 (Země a obyvatelstvo)*. Praha: F. Tempský, 339 s.

DUCHÁČKOVÁ, Eva, 2015a. *Pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 306 s., ISBN 978-80-87865-25-5.

DUCHÁČKOVÁ, Eva, 2015b. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vyd. Praha: Ekopress, 224 s., ISBN 978-80-86929-51-4.

ELCHLER, Bohumil a), 1904. Zavedení taxametrů a veřejných automobilů v Praze. *Čech.* **29**(232), 3. Dostupné také z: <https://www.onb.ac.at/>

ELCHLER, Bohumil b), 1904. O jízdě automobilů. *Čech.* **29**(283), 3. Dostupné také z: <https://www.onb.ac.at/>

ERBEN, Josef, 1898. *Administrativní zpráva obce královského hlavního města Prahy a spojených s městskou statistickou komisí obcí sousedních Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova za rok 1896*. Praha: Statistická komise královského hlavního města Prahy a spojených obcí, 483 s, Signatura: O 33/1896

GUTENBERG, ed., 1931. *Nový velký slovník naučný*. Praha: Gutenberg, 360 s., Signatura: 54 E 006152/Sv.13

HRACH, J., 1915. Úrazy automobilem. *Dělnické listy*. XXVI(221): 7. Dostupné také z: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=del&datum=19150925&seite=7&zoom=33>

JANÁK, Zdenko, 1931. Poslední mýto v čs. republice zrušeno. *Auto*. **XIII**(1), 66. ISSN 1805-6458.

JEZDINSKÝ, Jaroslav, 1937. Dokumenty pro cesty za hranice. *Auto*]. **XVIII**.(24). 541, ISSN 1805-6458.

KALVA, Jaroslav, 1922. Co brzdí rozvoj našeho automobilismu? *Auto*. IV(11), 514–515.

KALVA, Jaroslav, 1927. Ustavující kongres kartelu Autoklubu Republiky Československé a klubů sdružených. *Auto*. IX.(2), 75.

KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL, 2010. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 352 s., ISBN 978-80-87212-45-5.

KOPECKÝ, Zdeněk, Jaroslav HOŘÍN a Kamil PAVLÍČEK, 2009. Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva. *Policista*. 2009(1), příloha, ISSN 1211-7943

KOSINA, 1920. Nařízení presidenta zemské správy politické v Praze ze dne 22. dubna 1920, čís. 6-298, č. z. sp. p. 52.614, o vyzkoušení motorových vozidel (automobilů a motorových kol), jakož i o zkouškách řidičů takových vozidel v Čechách. *Auto*. 2(1), 11–13. ISSN 1805-6458.

MARVAN, Miroslav, Josef CHALOUPECKÝ a ET.AL., 1993. *Dějiny pojišťovnictví v Československu 2.díl Dějiny pojišťovnictví v Československu (1918-1945)*. 1. vyd. Czechoslovakia: Novinář, 426 s, ISBN 978-80-88739-01-2.

MARVAN, Miroslav, Josef CHALOUPECKÝ a ET.AL., 1997. *Dějiny pojišťovnictví v Československu 3.díl Dějiny pojišťovnictví v Československu (1945-1992)*. 1.vyd. Praha: GSW Praha, 445 s. ISBN 978-80-23885-92-7

MARVAN, Miroslav, Ján PATOPRSTÝ a ET.AL., 1989. *Dějiny pojišťovnictví v Československu 1.díl Dějiny pojišťovnictví v Československu do roku 1918*. Praha: Novinář, 364 s.

MYSLIVEC, Václav, 1907. Vídenští drožkáři odmítli taxametr. *Čech*. **32**(330), 5. Dostupné také z: <https://www.onb.ac.at/>

NAJBRT, Jaromír, 1920. Výlohy automobilního provozu. *Auto*. **1920**(2), 36–37. ISSN 1805-6458.

OBEC PRAHA, 1935. *Pravidla o vybírání obecních dávek a poplatků ve Velké Praze*. Praha: Nákladem Hlavního města Prahy, 154 s. Identifikátor: ad1fb7f0-b08c-11dd-b525-0030487be43a

OBEC PRAŽSKÁ, 1902. *Věstník obecní Král. hlavního města Prahy*. **IX**(7), 1. ISSN 1801-2248.

POPELKA, František Ladislav, 1885. *Zákony a předpisy platné pro veřejné neerární silnice a cesty v království Českém zahrnující v to zákon o mýtech*. Praha: Tisk a sklad Jindř. Mercyho, 126 s. Signatura: 54 K 027424

ROHRER, Rudolf M., 1866. Pronajetí cla z okresních silnic, *Morawske Nowiny*. **XVIII**(29), 3

S., 1913. Několik slov o předpisech, jež automobilistům a motocyklistům nutno zachovávat při jízdách do ciziny. *Auto*. **1**(4–5), 132–133.

SVÁTEK, Josef, 1894. *Dějiny Čech a Moravy nové doby, kniha třetí, Díl II: Vladaření císaře a krále Leopolda I*. Praha: I.L. Kober. 456 s. Signatura: 54 F 001693/Kn.03

ŠTĚDRÝ, Bohumil, 1911. *Zákony, nařízení a jiné místní předpisy mimo řád stavební platné pro Král. Hlav. město Prahu jakož i některé předpisy týkající se obcí okolních a různých ústavů pražských*. Praha: Důchody obce Pražské, 722 s. Signatura: I O 1798

6.2 Firemní dokumenty:

Doplňkové pojistné podmínky pro pojištění finanční způsobilosti dopravce DPPFZD MP 1/16, 2016. Praha: Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group. Dostupné

z: https://www.cpp.cz/User_data/Media/Original/_CPP/201607/pp0182016unp_p1_dpp_fzd_mp_1_16.pdf

Pojištění majetku podnikatelů Informační dokument o pojistném produktu Společnost: Slavia pojišťovna a.s. Produkt: Pojištění finanční způsobilosti dopravce. 2018. Praha: Slavia pojišťovna a.s. Dostupné z: <https://www.slavia-pojistovna.cz/files/gdpr/distribuce-pojisteni-a-zajisteni/pojisteni-financni-zpusobilost-dopravce-11-2018-kor1.pdf>

Pojištění odpovědnosti pro silničního dopravce nebo zasílatele, 2019. Praha: Česká pojišťovna, a.s.. Dostupné z: https://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/VPP_odpovednost_silnicniho_dopravce_nebo_zasilatele.pdf

Pojištění záruky VPPZAR-P-01/2018, 2018. Praha: Česká pojišťovna, a.s.. Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50008/pojisteni-zaruky-vpp-10-2018-v2.pdf>

Sazby pojistného za hraniční pojištění (v Kč) platné od 1.1.2014, 2014. Praha: Česká kancelář pojistitelů. Dostupné z: https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/o_povinnem_ruceni/zahranicni_motoriste/sazby_HP.pdf

6.3 Legislativa

Císařský patent č. 946/1811 ř.z., obecný zákoník občanský ze dne 1. června 1811, § 1289-1341. In: *Říšský zákoník.* 1.6.1811.

Císařský patent č. 227/1859 ř.z., jímž se vydává řád živnostenský. In: *Říšský zákoník.* 20.12.1859.

Vyhlášení č. 29/1892, c.k. místodržitele na Moravě ze dne 4. března 1892 kterým se na základě platných zákonů a předpisů se schválením c.k. ministeria záležitostí vnitřních prohlašuje prozatímní řád policie silniční, platný pro silnice říšské v markrabství Moravském. In: *Zákony a nařízení zemská pro markrabství Moravské.* 29.3.1892.

Vyhláška č. 76/1900, moravského zemského výboru ze dne 28. září 1900, týkající se vybírání poplatků obcemi. In: *Zákony a nařízení zemská pro markrabství Moravské.* 29.10.1900.

Nářízení č. 156/1905 ř.z., jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilů a motorových kol. In: *Zákoník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené.* 7.10.1905.

Nářízení č. 81/1910 ř.z., ministeria vnitra v dohodě s ministeriem obchodu, ministeriem veřejných prací a s ministeriem financí ze dne 28. dubna 1910, jímž se vydávají bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdných silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol), příloha ku § 36. In: *Zákoník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené.* 30.4.1910.

Zákon č. 198/1932 Sb.z. a n., ze dne 23.prosince 1932 o dopravě motorovými vozidly. In: *Sbírka zákonů a nařízení státu československého.* 30.12.1932. ISSN 1804-0705.

Vládní nařízení č. 203/1935 sb. z. a n., ze dne 19. října 1935, kterým se provádí zákon ze dne 26. března 1935, č. 81 Sb. z., o jízdě motorovými vozidly. In: *Sbírka zákonů a nařízení státu československého*. 31.10.1935. ISSN 1804-0705.

Vládní nařízení č. 204/1935 sb. z. a n., ze dne 25. října 1935, o dávkách za úřední úkony ve věcech správních. In: *Sbírka zákonů a nařízení státu československého*. 31.10.1935. ISSN 1804-0705.

Zákon č. 81/1935 Sb. Z a n., ze dne 26.3.1935 o jízdě motorovými vozidly. In: *Sbírka zákonů a nařízení státu československého*. 26.4.1935. ISSN 1804-0705.

Zákon č. 56/1990 Sb., ze dne 18. května 1950 o provozu na veřejných silnicích. In: *Sbírka zákonů republiky Československé*. 3.6.1950. ISSN 1804-0721.

Vyhláška č. 11/1975 Sb., o úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR). In: *Sbírka zákonů Československá socialistická republika*. 26.2.1975. ISSN 0322-8037.

Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích. In: *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 28.12.1990. ISSN 1210-0005.

Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon). In: *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 15.11.1991. ISSN 1210-0005.

Vyhláška č. 492/1991 Sb., ministerstva financí České republiky ze dne 14. listopadu 1991, kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. In: *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 3.12.1991. ISSN 1210-0005.

Zákon č. 368/1992 Sb., České národní rady ze dne 5. května 1992 o správních poplatcích. In: *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. 15.7.1992. ISSN 1210-0005.

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 31.12.1992. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 8.6.1994. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 21.2.1997. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 28.3.1997. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 30.7.1999. ISSN 1211-1244.

Vyhláška č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 23.9.1999. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 9.8.2000. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 19.10.2000. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 19.2.2001. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 14.6.2001. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 24.9.2004. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 17.12.2004. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, In: *Sbírka zákonů České republiky*. 7.6.2006. ISSN 1211-1244.

Nářízení č. 1071/2009, evropského parlamentu a rady (ES) ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES32009R1071. In: *č. 300/2009 Úřední věstník L na straně 51*. 14.11.2009.

Rozsudek Nejvyššího soudu 33 Cdo 2912/2008 ze dne 23.02.2011, identifikátor evropské judikatury ECLI:CZ:NS:2011:33.CDO.2912.2008.1.

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 22.3.2012. ISSN 1211-1244.

Vyhláška č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 27.9.2018. ISSN 1211-1244.

ČSN 73 6056, ČESKÁ TECHNICKÁ NORMA. Březen 2011. Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Zpracovatel: CTN u PRAGOPROJEKT, a.s. Praha, IČ 45272387, K Ryšánce 1668/16, Praha 4, Ing. Miloslav Müller a kolektiv. ICS 93.080

6.4 Online zdroje:

AUTO JAROV, 2019. Skladové vozy. Praha: Auto Jarov s.r.o. [vid. 2019-03-29]. Dostupné z: <http://www.autojarov.cz/nove-skladove-vozy-a-moto/skoda-octavia-active-1-6-tdi-85-kw-2143665.html>

BERNARD, Ian, 2011, BLACKPAST: The Zong Massacre (1781). *Blackpast.org*[online] Washington: ©2019 BLACKPAST [vid. 2019-04-13]. Dostupné z: <https://www.blackpast.org/global-african-history/zong-massacre-1781/>

ČMI, 2019. Ceník. In: *cmi.cz*[online]. Brno: Český metrologický institut, [vid. 2019-03-29]. Dostupné z: <https://www.cmi.cz/sites/all/files/public/CEN%C3%8DK%202019.pdf>

ČSÚ, 2019. Nejnovější údaje. In: *czso.cz* [online]. Praha: Český statistický úřad, [vid. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>

ČTK, 2006. Historie automobilismu v datech. In: *iDNES.cz* [online]. Praha. © 1999–2019 MAFRA, 27. 1. 2006 [vid. 2018-10-31]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/historie/historie-automobilismu-v-datech.A060127_172200_auto_ojetiny_fdv

EKOBEA, 2019. Co je ADR? In: *ekobena.cz* [online]. Praha. [vid. 2019-03-30]. Dostupné z: <http://www.ekobena.cz/adr/co-je-adr>

KÉZROVÁ, Eva, 2014. Za jízdu po dálnicích platíme teprve dvacet let. Proč se zavedly dálniční známky? In: *rozhlas.cz* [online] Praha: © 1997-2019 Český rozhlas [vid. 2019-01-05]. Dostupné z: https://www.rozhlas.cz/zelenavlna/historie/_zprava/1403950

KOLDA, Vlastimil, nedatováno. Městské mýto. In: *Encyklopedie Českých Budějovic* [online] České Budějovice: © 1998-2019 NEBE [vid. 2018-10-30]. Dostupné z: <http://encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/mestske-myto>

LUCEMBURSKÝ, Jan, 1315. Jan, král český, daruje... In: *archivy.olomouc.eu* [online] Olomouc: © 2016 statutární město Olomouc [vid. 2018-10-30]. Dostupné z: <https://archivy.olomouc.eu/archivy/detail-archivalie/22185>

MDCR, 2016. Dálniční kupony a mýtné. In: *mdcr.cz* [online] Praha: © 2019 Ministerstvo dopravy ČR [vid. 2019-03-30]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Zivotni-situace/Dalnicni-kupony-a-mytne/Dalnicni-kupony-a-mytne>

MEGA TRUCKING BOHEMIA, 2019. Řidičák ti zaplatíme In: *megatruckingbohemia.cz* [online] Česká Lípa: Mega Trucking Bohemia [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <https://www.megatruckingbohemia.cz/ridicak-na-kamion/>

MPSV, 2019. Rekvalifikace In: *portal.mpsv.cz* [online] Praha: Generální ředitelství Úřadu práce [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/upcr/kp/hkk/informace_z_useku_up/rekvalifikace

Od nového roku na nepojištěné škody opět přispívají nepojištění motoristé. *Ckp.cz* [online] Praha: Česká kancelář pojistitelů, c 2018 [vid. 2018-12-30]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/119-od-noveho-roku-na-nepojistene-skody-opet-prispivaji-nepojistenimotoriste>

M KONZULT, 2019. Externí bezpečnostní poradce ADR. In: *mkonzult.cz*[online] Praha: © 2018-M KONZULT [vid. 2019-03-30]. Dostupné z: <https://mkonzult.cz/externi-bezpecnostniho-poradce-adr/>

MÝTO, 2019. Mýtný kalkulátor. In: *mýto.cz* [online] Praha: ©2016 Teleatlas Multinet, Ředitelství silnic a dálnic ČR [vid. 2019-03-30]. Dostupné z: <http://188.65.73.179/tc/>

PASEKOVÁ, Eva, 2017. Obce můžou zvýšit poplatek za vjezd autem nově až na 200 korun. In: *Česká justice* [online]. Praha: © 2018 Media Network [vid. 2018-11-05]. Dostupné z: <http://www.ceska-justice.cz/2017/07/obce-muzou-zvysit-poplatek-za-vjezd-autem-nove-az-200-korun/>

PASTOR, Jan, 2018. Řidičské průkazy dostávají motoristé už 130 let. In: *rozhlas.cz* [online] Praha: © 2018 Český rozhlas [vid. 2018-10-30]. Dostupné z: https://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motozurnal/_zprava/1802939

PROFI DRIVERS, 2019. Řidičský a profesní průkaz zdarma In: *profidrivers.cz* [online] Praha: © 2019 Profi Drivers [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.profidrivers.cz/ridicak-profesak-zdarma/>

Řidičské průkazy nově vyřídíte na kterémkoliv úřadu obce s rozšířenou působností. In: *mdcr.cz* [online] Praha: © 2019 Ministerstvo dopravy ČR [vid. 2018-12-30]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ridicke-prukazy-nove-vyridite-na-kteremkoliv-urad>

TSK, 2019. In: *parkujvklidu.cz* [online] Praha: © 2019 Technická správa komunikací hlavního města Prahy [vid. 2019-03-26]. Dostupné z http://www.parkujvklidu.cz/wp-content/uploads/2018/03/cen%C3%ADk_ZPS_2017_c_navstevnici.pdf

SFDI, 2019. Dálniční kupony. In: *sfdi.cz* [online] Praha: © Státní fond dopravní infrastruktury, [vid. 2019-03-26]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/dalnicni-kupony/>

SOŠ JABLUNKOV, 2019. Učební obory. In: *sos.jablunkov.cz* [online] Jablunkov: © Střední odborná škola střední odborné učiliště podnikání a služeb [vid. 2019-03-28]. Dostupné z: <https://www.sos.jablunkov.cz/nabidkaskoly/ucebni-obory/>

SÝKOROVÁ, Dagmar, 2018. Nová legislativa promění pojištění v silniční dopravě. In: *Logistika* [online]. Praha: © 1996-2019 Economia [vid. 2018-12-31]. Dostupné z: <https://logistika.ihned.cz/c1-66387350-nova-legislativa-promeni-pojisteni-v-silnicni-doprave>

ŠAFRÁNEK, Jaroslav a ČTK, 2015. Před 90 lety se v Praze přestalo vybírat mostné. Mělo i své předplatné. In: *iDNES.cz. praha.idnes.cz* [online] Praha: Mafra, c2018 [vid. 2018-10-30]. Dostupné z: https://praha.idnes.cz/mostne-se-v-praze-neplati-uz-devadesat-let-fil-/praha-zpravy.aspx?c=A150124_2134017_praha-zpravy_bur

ŠPAČKOVÁ, Iva a ČTK, 2010. Praha před 85 lety přestala vybírat mostné. Ani v krizi ho Česko neobnoví. In: *iDNES.cz* [online] Praha: Mafra, c2018 [vid. 2018-10-30]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/praha-pred-85-lety-prestala-vybirat-mostne-ani-v-krizi-ho-cesko-neobnovi-1ms-/ekonomika.aspx?c=A100122_160808_ekonomika_spi

Tradice prověřená klienty-Karnet CPD (Carnet de Passages en Douane). *Autoturist.cz* [online] Praha: Autoturist, c2018 [vid. 2018-12-27]. Dostupné z: <http://www.autoturist.cz/karnet-cpd>

Úmluva CMR: platnost mezinárodních pravidel i pro tuzemské přepravy bude přínosem. *dnoviny.cz* [online] Praha: České dopravní vydavatelství, c2018 [vid. 2018-12-31]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/umluva-cmr-platnost-mezinarodnich-pravidel-i-pro-tuzemske-prepravy-bude-prinosem>

Výběřím se říkalo datlové. Na Karlově mostě se mostné už 200 let neplatí. *Metro.cz* [online] Praha: Mafra, c2018 [vid. 2018-10-30]. Dostupné z: http://www.metro.cz/vybercim-se-rikalo-datlove-na-karlove-moste-se-mostne-uz-200-let-neplati-1e9-/praha.aspx?c=A151121_165507_co-se-deje_lupo

Údržba silnic, o cestářích a pohrabáčích. *Ssok.cz* [online] Olomouc: Správa silnic olomouckého kraje c2018 [vid. 2018-10-30]. Dostupné z: <http://www.ssok.cz/historie.php>

VACEK, Zdeněk, 2010. MÝTUS MÝTO: Z historie zpoplatnění silnic. *Veteran.auto.cz* [online] Praha: Czech news center, c 2018 [vid. 2018-10-30]. Dostupné z: <http://veteran.auto.cz/clanek/201/mytus-myto-z-historie-zpoplatneni-silnic>

6.5 Online zdroje pro tabulky a grafy

6.5.1 Průměr cen lékařského potvrzení pro vydání ŘP

EUC KLINIKA PŘELOUČ, nedatováno. Ceník praktického lékaře pro dospělé In: *eucklinika.cz* [online]. Přelouč: © 2016 EUC [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.eucklinika.cz/-a3377?field=data>

MUDR. BUCHTA S.R.O., nedatováno. Ceník In: *mudrbuchta.cz* [online]. Ostrava-Radvanice: ©2016 MUDr. Buchta [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://mudrbuchta.cz/cenik/>

MUDR. DANA PETERÁKOVÁ, nedatováno. Ceník výkonů. In: *mudrpeterakova.cz* [online]. Horní Počaply: © 2016 MUDr. Dana Peteráková [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.mudrpeterakova.cz/cenik.html>

MUDR. DANA ŠVÁBOVÁ, nedatováno. Ceník služeb. In: *modernilekar.cz* [online]. Mnichovo Hradiště: © 2009-2019 Provozuje MICROSITE CZ [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <https://mudr-dana-svabova.narodnizdravotniregistr.cz/>

MUDR. HANA ŠUBRTOVÁ, nedatováno. Ceník In: *ordinacelysa.cz* [online]. Lysá na Labem: © MUDr. Hana Šubrtová 2010-2019 [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.ordinacelysa.cz/cenik-lekarskych-vykonu>

MUDR. JANA HARNOVÁ, nedatováno. Ceník výkonů. In: *praktik.libeznice.cz* [online]. Líbeznice: © JH medica [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.praktik-libeznice.cz/informace-cenik>

MUDR. JANA HRDINOVÁ, nedatováno. Ceník výkonů. In: *ordinacehrdinova.cz* [online]. Praha [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.ordinacehrdinova.cz/prakticke-info/cenik-vykonu>

MUDR. JANA ŠMÍDOVÁ, nedatováno. Ceník. In: *jasmed.cz* [online]. Hradec Králové: © 2015 [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <https://www.jasmed.cz/cenik/>

MUDR. JANA ŠTOCHLOVÁ, nedatováno. Ceník služeb. In: *detskalekarkanyrsko.cz* [online]. Nýrsko. [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <http://www.detskalekarkanyrsko.cz/ceniacutek-slu382eb.html>

MUDR. JIŘÍ SMOLÍK, nedatováno. Ceník výkonů. In: *drsmolik.cz* [online]. Pardubice [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.drsmolik.cz/cenik-vykonua>

MUDR. JITKA NOVÁKOVÁ, nedatováno. Ceník placených zdravotních služeb. In: *modernilekar.cz* [online]. Hranice: © 2009-2019 MICROSITE CZ [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <https://mudr-novakova-prakticky-lekar.zdravotniregistr.cz/>

MUDR. LENKA DYBOVÁ, nedatováno. Ceník výkonů. In: *doktorbrno.cz* [online]. Brno: 2011-2019 © MUDr. Lenka Dybová [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <http://www.doktorbrno.cz/cenik-vykonu>

MUDR. LUBOŠ OLIVA, nedatováno. Ceník výkonů. In: *mudrlubosoliva.cz* [online]. Lednice: © MUDr. Oliva [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.mudrlubosoliva.cz/cenik.html>

MUDR. LUCIE MĚSÍČKOVÁ, nedatováno. Ceník výkonů. In: *mesickova-praktik.cz* [online]. Uherské Hradiště: © 2015-2019 MUDr. Měsíčková [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.mesickova-praktik.cz/cenik>

MUDR. LUKÁŠ JAVORSKÝ, 2016. Ceník výkonů. In: *javorskysro.cz* [online]. Nové Město nad Metují. [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: https://www.javorskysro.cz/cenik_vykonu_v_hotovosti.html

MUDR. MARTIN VILDE, nedatováno. Ceník služeb. In: *vilde.cz* [online]. Slaný [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.vilde.cz/prakticky-lekar-slany/cenik-sluzeb>

MUDR. ŠTĚPÁNKA LAGRANGE, nedatováno. Ceník. In: *mudrlagrange.cz* [online]. Praha. [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <http://mudrlagrange.cz/cenik/>

MUDR. ZDENĚK MAŠÁT, nedatováno. Cena za služby. In: *modernilekar.cz* [online]. Tábor: © 2009-2019 MICROSITE CZ [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <https://mudr-zdenek-masat.modernilekar.cz/>

NEMOCNICE VÍTKOVICE, 2019. Ceník. In: *nemocnicevitkovice.agel.cz* [online]. Vítkovice. [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <https://nemocnicevitkovice.agel.cz/verejnost/cenik-sluzeb/ke-stazeni/cenik.pdf>

SMARTMED, 2019. Ceník výkonů. In: *smartmed.cz* [online]. Praha Žižkov: © 2019 smartMED – MUDr. Jana Klečková [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <http://www.smartmed.cz/prakticke-info/cenik-vykonu/>

6.5.2 Průměr cen pro dopravně psychologické vyšetření

ASSESSMENT S.R.O., nedatováno. ceník In: *assessment-test.cz* [online]. Praha: © 2017 Assessment [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.assessment-test.cz/Cenik>

IMPACTEA - MGR. VĚRA REJLOVÁ, nedatováno. Ceník In: *musimridit.cz* [online]. Městec Králové [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://musimridit.cz/cenik>

Mgr. Jan Pisak, nedatováno. Cena In: *dopravni-psycholog.com* [online]. Frýdek-Místek [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://dopravni-psycholog.com/cena/>

MGR. PETRA MEISNEROVÁ, nedatováno. Ceník In: *psychotesty-praha.cz* [online]. Praha [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.psychotesty-praha.cz/pro-profesionalni-ridice.php>

MGR. V. PTAŠNIKOVÁ, nedatováno. Smluvní pojistovny-ceník In: *psychologickapraxe-krnov.cz* [online]. Krnov: © jinsona designs [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: http://www.psychologickapraxe-krnov.cz/smluvni-pojistovny_-cenik

PAPA CONSULTING S.R.O., nedatováno. Vyšetření řidičů In: *psychologickavysetreni.cz* [online]. Praha [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: http://www.psychologickavysetreni.cz/?gclid=CjwKCAjwvuzkBRAhEiwA9E3FU10VxtINvAyac9qagVaoItdG3QjbeE4ejlJRtyPYOvfw8JgvGJxoxoCbgwQAvD_BwE

PHDR. JITKA ŠEBOVÁ ŠAFAŘÍKOVÁ PH.D., nedatováno. Služby In: *psychodiagnostika.wz.cz* [online]. České Budějovice: © Copyright 2016 Marek Musil [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.psychodiagnostika.wz.cz/sluzby.html>

PHDR. MGR. LUCIE MITÁČKOVÁ, 2013. Ceník In: *testyridicu.cz* [online]. Úvaly: c Lucie Mitáčková 2013 [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.testyridicu.cz/cenik/>

PSYCHOLOGICKÉ CENTRUM OSTRAVA, nedatováno. Ceník In: *psychologie-centrum.cz* [online]. Ostrava [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://psychologie-centrum.cz/?page=cenik>

VOJENSKÁ NEMOCNICE OLOMOUC, nedatováno. Dopravně psychologické vyšetření In: *vnol.cz* [online]. Olomouc: © 2019 Webové stránky Vojenské nemocnice Olomouc [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <https://www.vnol.cz/index.php/cs/oddeleni/oddeleni-klinicke-psychologie/dopravne-psychologicke-vysetreni>

6.5.3 Srovnání cen STK

ABERA,2019. Ceník. In: *stk-chotebor.cz* [online]. Čáslav 1. 3. 2018 © ABERA [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://abera.cz/cenik-stk-caslav.html>

AUTO STK,2019. Ceník. In: *stk-boskovice.cz* [online]. Boskovice 1. 1. 2019 [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.stk-boskovice.cz/cenik>

DEKRA,2019. Ceník. In: *dekra.cz* [online]. Pardubice 1. 1. 2019 © 2019 DEKRA CZ [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://dekra.cz/stkweb/?stk=3619&url=cenik>

KLIMEX,2019. Ceník. In: *stkcl.cz* [online]. Česká Lípa 4. 1. 2016 © 2002-2011 Klimex [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.stkcl.cz/cenik/cenik-ceska-lipa/>

MPS KONTROL,2019. Ceník. In: *stk-frydekmostek.cz* [online]. Frýdek Místek 15. 1. 2018 [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.stk-frydekmostek.cz/index.php/cenik>

OLFIN CAR STK,2019. Ceník In: *olfincarpalace.cz* [online]. Pardubice 1. 1. 2019 © 2019, Olfín Car Palace [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://olfincarpalace.cz/stk>

PRONTO STK,2019. Ceník. In: *stkpraha.cz* [online]. Praha 1. 3. 2019 © 2019 Pronto STK [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.stkpraha.cz/cenik/>

S.T.K.,2019. Ceník. In: *stklitomerice.cz* [online]. Litoměřice 1. 1. 2016 Copyright © 2014 Gerhard Horejšek [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.stklitomerice.cz/litomerice/cenik>

STEKO LB,2019. Ceník. In: *stkliberec.cz* [online]. Liberec 1. 2. 2016 © 2017 Steko LB [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.stkliberec.cz/cenik/>

STK AUTOL,2019. Ceník. In: *stkolomouc.cz* [online]. Olomouc 12. 3. 2019 ® 2009-2017 STK-AUTOL OLOMOUC [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.stkolomouc.cz/cenik/>

STK CHOTĚBOŘ,2019. Ceník služeb. In: *stk-chotebor.cz* [online]. Chotěboř: © 2012 STK Chotěboř [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.stk-chotebor.cz/stk-chotebor/cenik-sluzeb>

STK JILEMNICE,2019. Ceník. In: *stkjilemnice.cz* [online]. Jilemnice 2. 1. 2018© 2019 STK jilemnice [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://stkjilemnice.cz/cenik-sluzeb-3.htm>

STK KRÁLOVO POLE,2018. Ceník. In: *stkkralovopole.cz* [online]. Brno 1. 1. 2018 [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.stkkralovopole.cz/cenik/>

STK MĚLNÍK MLADOBOLESLAVSKÁ,2019. Ceník. In: *stkmelnik.cz* [online]. Mělník 1. 1. 2019 © 2019 STK Jilemnice [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.stkmelnik.cz/index.php?page=60000&lang=cz>

STK MOTOL,2019. Ceník. In: *stkmotol.cz* [online]. Praha 1. 2. 2016 great webdesign © 2006 [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: http://www.stkmotol.cz/cenik_sluzeb.phtml

STK OPAVA-JAKTAŘ,2019. Ceník. In: *stkopava.cz* [online]. Opava 1. 1. 2019 © 2015 Martin Ondruš [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.stkopava.cz/cenik/>

STK TRUTNOV,2019. Ceník. In: *stktrutnov.cz* [online]. Trutnov © Copyright 2019 STK Trutnov [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.stktrutnov.cz/cenik/>

STK TŘINEC,2019. Ceník. In: *stk-trinec.cz* [online]. Třinec 1. 3. 2016 © 2009-2017 STK Třinec [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <https://www.stk-trinec.cz/index.php?stranka=cenik-sluzeb>

TRILOBIT,2019. Ceník. In: *trilobit-real.cz* [online]. Říčany © 2019 [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://trilobit-real.cz/pruvodce-na-stk-a-sme/cenik-stk/>

UNIKOM,2019. Ceník. In: *stk.unikom.cz* [online]. Kutná Hora 1. 1. 2019 [vid. 2019-03-17]. Dostupné z: <http://www.stk.unikom.cz/>

6.5.4 Srovnání cen autoškol

AKADEMIE PROFESIONÁLNÍCH ŘIDIČŮ, 2019. Ceník. In: *profiakademie.cz* [online]. Pelhřimov. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.profiakademie.cz/>

AUTOŠKOLA A+J, 2019. Ceník. In: *autoskola-aj.cz* [online]. Pačejov: © Autoškola A+J FRÁNOVÁ [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-aj.cz/cenik.php>

AUTOŠKOLA A+J, 2019. Ceník. In: *autoskola-aj.cz* [online]. Kralovice: © Autoškola A+J FRÁNOVÁ [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-aj.cz/cenik.php>

AUTOŠKOLA ADAM, 2019. Ceník. In: *autoskolaadam.cz* [online]. Jindřichův Hradec.: © 2019 Jakub Adam [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.autoskolaadam.cz/index.php?nid=9593&lid=cs&oid=2013587>

AUTOŠKOLA AMIZ, 2019. Ceník. In: *autoskola-amiz.webnode.cz* [online]. Litvínov [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://autoskola-amiz.webnode.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA AUTOSTART, 2019. Ceník. In: *autoskola-autostart.cz* [online]. Praha-Nusle: © 2015 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-autostart.cz/am/>

AUTOŠKOLA BARTOŠ, 2019. Ceník výcviku motocykly. In: *autoskolabartos.cz* [online]. Ústí nad Orlicí. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolabartos.cz/motocykly>

AUTOŠKOLA BAUMRUK, 2019. Úvod. In: *autoskola-baumruk.cz* [online]. Stříbro 1. 1. 2019 © 2019 Autoškola Baumruk [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-baumruk.cz/uvod>

AUTOŠKOLA BROZMAN, 2019. Ceník kurzů. In: *autoskola-brozman.cz* [online]. Karlovy Vary. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-brozman.cz/cenik-kurzu1/>

AUTOŠKOLA CENTRAL, 2019. Ceník výcviku. In: *autoskola-central.cz* [online]. Děčín 1. 2. 2019 © 2019, Autoškola Baumruk [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-central.cz/cenik-vycviku/>

AUTOŠKOLA DOLEŽÁN, 2019. Ceník. In: *autoskola-blatno.cz* [online]. Hlinsko. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-blatno.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA FALTUS, 2019. Ceník. In: *autoskolafaltus.cz* [online]. Pardubice: © 2019 Autoškola Faltus. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://autoskolafaltus.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA GOLEM, 2019. Ceník. In: *autoskolagolem.cz* [online]. Ostrov: ©Topmenendez Artike [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolagolem.cz/sluzby/ridicska-opravneni/cenik>

AUTOŠKOLA HANZL, 2019. Ceník. In: *autoskola-hanzl.eu* [online]. Liberec. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-hanzl.eu/>

AUTOŠKOLA HAVALA, 2019. Ceník. In: *ashavala.cz* [online]. Olomouc. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.ashavala.cz/#/cenik>

AUTOŠKOLA HEJHAL, 2019. Ceník. In: *ashejhal.cz* [online]. Nejdek: Autoškola Hejhal Copyright 2019 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.ashejhal.cz/?jjj=1550410970037>

AUTOŠKOLA HLAVÁČEK, 2019. Ceník. In: *autoskola-hlavacek.cz* [online]. Jičín 1. 1. 2016 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: http://www.autoskola-hlavacek.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=14&Itemid=16

AUTOŠKOLA HODAN, 2019. Ceník. In: *autoskolahodan.cz* [online]. Kladno: © 2019 eStránky [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolahodan.cz/clanky/cenik.html>

AUTOŠKOLA HOLÝ, 2019. Ceník. In: <http://holy-autoskola.cz> [online]. Kolín 1. 4. 2019 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.holy-autoskola.cz/cenik>

AUTOŠKOLA HORÁZNÝ, 2019. Ceník. In: *ridicak.cz* [online]. Praha Žižkov 22. 3. 2019 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.ridicak.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA HORČIČKA, 2019. Ceník motocykly 2018. In: *autoskola-horcicka.com* [online]. Česká Lípa: c Horčička [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-horcicka.com/cz/autoskola/cenik-motocykly-2016>

AUTOŠKOLA CHALABI, 2019. Ceník. In: *autoskolachalabi.cz* [online]. Praha Kobylisy: © 2019 Nesim Chalabi [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolachalabi.cz/index.php?oid=4398156>

AUTOŠKOLA CHMELA, 2019. Ceník ŘP. In: *autoskolachmela.com* [online]. Otrokovice: © 2019 Autoškola Ing. David Chmela [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolachmela.com/cenik-rp/>

AUTOŠKOLA ILLE, 2019. Ceník. In: *autoskola-ille.cz* [online]. Třeboň. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.autoskola-ille.cz/a-17-cenik-kurzu-2018.html>

AUTOŠKOLA ING. ČESTMÍR SPOUSTA, 2019. Ceník. In: *autoskola-louny.cz* [online]. Louny: © 2019 Autoškola Louny Školící středisko Louny 1. 1. 2019 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.autoskola-louny.cz/inpage/cenik/>

AUTOŠKOLA IREIN, 2019. Ceník. In: *ridicem.cz* [online]. Brno. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://ridicem.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA J H, 2019. Ceník kurzů. In: *autoskolajh.cz* [online]. Hradec Králové. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolajh.cz/cenik#a>

AUTOŠKOLA JAROMĚŘ, 2019. Ceník služeb. In: *autoskolajaromer.cz* [online]. Jaroměř 1. 9. 2017 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.autoskolajaromer.cz/cenik-sluzeb/>

AUTOŠKOLA KATKA, 2019. Ceník. In: *autoskolakatka.cz* [online]. Bílina-Chotějovice. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolakatka.cz/content/cen%C3%ADk>

AUTOŠKOLA KOČÍ, 2019. Ceník. In: *autoskolakoci.cz* [online]. Prostějov. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolakoci.cz/cennk-autoskoly-koci.html>

AUTOŠKOLA KOUTNÝ, 2019. Ceník. In: *autoskolakoutny.cz* [online]. Jihlava: © 2014 AUTOŠKOLA Miloš Koutný [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.autoskolakoutny.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA KOVÁŘ, 2019. Ceník. In: *autoskolakovar.cz* [online]. Orlová-Lutyně 1. 1. 2019 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolakovar.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA KOVÁŘ, 2019. Ceník. In: *autoskolakovar.cz* [online]. Ostrava-Fifejdy 1. 1. 2019 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolakovar.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA KRÁTKÝ, 2019. Ceník. In: *autoskola-praha.com* [online]. Praha Vinohrady. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-praha.com/cenik>

AUTOŠKOLA KREJČÍ, 2019. Ceník. In: *autoskola-krejci.cz* [online]. Blansko: © 2008 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.autoskola-krejci.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA MACHÁČEK, 2019. Ceník. In: *autoskola-praha-mm.cz* [online]. Praha Kunratice. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-praha-mm.cz/cenik>

AUTOŠKOLA MACHÁČKOVÁ, 2019. Ceník. In: *autoskola-stod.cz* [online]. Stod: © AUTOŠKOLA-STOD [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-stod.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA MÁLKOVÁ, 2019. Ceník. In: *autoskola-malkova.cz* [online]. Velké Hamry: ©2016-2018 Autoškola Lenka Málková [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-malkova.cz/>

AUTOŠKOLA MÁRA, 2019. Ceník. In: *autoskolajanmara.cz* [online]. Březnice: © autoskolajanmara [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolajanmara.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA MARIÁNEK, 2019. Nabídka kurzů. In: *autoskolamarianek.cz* [online]. Olomouc-Hodolany: 2013 AUTOŠKOLA Jiří Mariánek [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolamarianek.cz./autoskola.html>

AUTOŠKOLA MILAN KOLÁR, 2019. Ceník výcviku. In: *autoskola-kollar.cz* [online]. Sokolov. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-kollar.cz/htm/cenik.htm>

AUTOŠKOLA MIROSLAV SVÁDA, 2019. Ceník řídičských oprávnění. In: *autoskola.sumpersko.com* [online]. Zábřeh: (c)2019 Czechproduct.cz [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://autoskola.sumpersko.com/16164/cenik-ridicskych-opravneni/>

AUTOŠKOLA NEDVĚD, 2019. Ceník. In: *autoskola-nedved.cz* [online]. Soběslav. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-nedved.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA NEUMANN, 2019. Ceník. In: *autoskola-beroun.cz* [online]. Beroun: © 2016-2019 Autoškola Neumann Beroun [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-beroun.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA NEUMANN, 2019. Ceny kursů. In: *as-neumann.cz* [online]. Dvůr Králové nad Labem. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: http://as-neumann.cz/ceny_kursu.html

AUTOŠKOLA NEUSCHL, 2019. Ceník. In: *neuschl.cz* [online]. Znojmo: © 2014 - 2018 Autoškola Neuschl [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.neuschl.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA NOSEK, 2019. Ceník. In: *autoskolanosek.cz* [online]. Telč: © Autoškola Nosek [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.autoskolanosek.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA PANTER, 2019. Ceník. In: *autoskolapanter.cz* [online]. Borová u Poličky. 1. 1. 2019 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolapanter.cz/index.php/4/cenik.url>

AUTOŠKOLA PAVEL HOLBA, 2019. Ceník. In: *autoskolaholba.cz* [online]. Uherské Hradiště: © 2013 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolaholba.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA POHL, 2019. Ceník. In: *autoskola-pohl.cz* [online]. Dobruška. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-pohl.cz/cenik-1>

AUTOŠKOLA RAABE, 2019. Ceník. In: *autoskola-raabe.cz* [online]. Jilemnice. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://autoskola-raabe.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA ROMAN ZELNÍČEK, 2019. Ceník. In: *autoskola-rz.cz* [online]. Jablonec nad Nisou. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-rz.cz/>

AUTOŠKOLA ROZEHNAL, 2019. Ceník. In: *autoskola-rozehnal.cz* [online]. Frenštát pod Radhoštěm: © 2015 autoskola-rozehnal [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://autoskola-rozehnal.cz/cenik/frenstat-pod-radhostem/>

AUTOŠKOLA ROZEHNAL, 2019. Ceník. In: *autoskola-rozehnal.cz* [online]. Frýdek-Místek: © 2015 autoskola-rozehnal [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://autoskola-rozehnal.cz/cenik/frydek-mistek/>

AUTOŠKOLA SKALKA, 2019. Ceník. In: *autoskolaska.cz* [online]. Třebíč. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolaskalka.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA SLÁDEK, 2019. Ceník. In: *autoskolasladek.cz* [online]. Plzeň. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolasladek.cz/cenik>

AUTOŠKOLA SLOVÁCKO, 2019. Ceník služeb. In: *profias.cz* [online]. Hodonín: © jmgeorge [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.profias.cz/page-p.php>

AUTOŠKOLA SLUKA, 2019. Ceník-služeb. In: *autoskola-sluka.cz* [online]. Tábor 1. 1. 2019 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://autoskola-sluka.cz/cenik-sluzeb/>

AUTOŠKOLA SOUMAR, 2019. Ceník. In: *autoskolasoumar.cz* [online]. Stará Role 1.1.2018 © 2019 - CS Technologies [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolasoumar.cz/cenik>

AUTOŠKOLA STRATIL, 2019. Ceník. In: *autoskolastratil.cz* [online]. Kroměříž. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.autoskolastratil.cz/cenik>

AUTOŠKOLA TAUCHMAN, 2019. Ceník. In: *autoskolatauchman.cz* [online]. Mělník 1. 1. 2019 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolatauchman.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA TIBENSKÝ, 2019. Ceník. In: *aok.cz* [online]. Krumvíř: Copyright © 2019 Milan Lesnek [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.aok.cz/cenik/cenik-autoskoly>

AUTOŠKOLA TOMÁNEK, 2019. Ceník. In: *autoskolalitomerice.cz* [online]. Litoměřice: © 2017 Autoškola Litoměřice [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolalitomerice.cz/cenik.html>

AUTOŠKOLA VLADIMÍR HŘEBÍČEK, 2019. Ceník řidičských oprávnění. In: *autoskola.jesenicko.com* [online]. Jeseník. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://autoskola.jesenicko.com/5639/cenik-ridicckych-opravneni/>

AUTOŠKOLA VRLA, 2019. Ceník. In: *vrla.cz* [online]. Zlín. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.vrla.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA VYSOČINA, 2019. Ceník. In: *autoskolavysocina.cz* [online]. Žďár nad Sázavou © 2018 Autoškola Vysočina 10.9.2016 [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskolavysocina.cz/cenik/>

AUTOŠKOLA Z+K, 2019. Autoskola-zk. In: *autoskola-zk.cz* [online]. Svitavy: © 1998-2018 Autoškola Z+K Svitavy: [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-zk.cz/>

AUTOŠKOLA ZBYNĚK TRHLÍK, 2019. Ceník. In: *autoskolatrhlik.cz* [online]. Holešov. [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <https://www.autoskolatrhlik.cz/skupiny-ridicckych-opravneni.html#cenik>

AUTOŠKOLA ZDENĚK HALATA, 2019. Ceník. In: *autoskola-halata.cz* [online]. Frýdlant nad Ostravicí: © Petr Muryc [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.autoskola-halata.cz/cenik.html>

PRIMA AUTOŠKOLA, 2019. Ceník. In: *primaautoskola.cz* [online]. České Budějovice: © Copyright 2011 PRIMAAUTOŠKOLA [vid. 2019-02-17]. Dostupné z: <http://www.primaaautoskola.cz/cenik.html>

6.5.5 Rozložení autoškol v krajích ČR

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU, 2019. Počty živností dle oborů v jednotlivých krajích. In: *mpo.cz* [online]. Praha: © Copyright 2005-2019 MPO, 14. 1. 2019 [vid. 2019-02-18]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/podnikani/zivnostenske-podnikani/statisticke-udaje-o-podnikatelich/pocty-zivnosti-dle-oboru-v-jednotlivych-krajich--222296/>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2018. Počet obyvatel v regionech soudržnosti, krajích a okresech České republiky k 1.1.2018. In: *czso.cz* [online]. Praha: ČSÚ 30.4.2018 [vid. 2019-03-16]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-see2a5tx8j>

6.5.6 Průměr cen profesní průkaz řidiče

AUTOŠKOLA ALL, nedatováno. Pobočky a ceník In: *all.cz* [online]. Děčín: © 2019 Autoškola ALL [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.all.cz/cz/pobocky-a-cenik/decin.html?typ=cenik>

AUTOŠKOLA EFEKT, nedatováno. Ceník In: *autoskolaefekt.cz* [online]. Hradec Králové [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.autoskolaefekt.cz/cenik-224/>

AUTOŠKOLA KING, nedatováno. Profesní školení řidiče In: *king-skoleni.cz* [online]. Praha: © 2014 KING-SKOLENI [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.king-skoleni.cz/profesni-prukaz-ridice-12/>

AUTOŠKOLA KRATOCHVÍLOVÁ, nedatováno. Školení profesní způsobilosti In: *as-kratochvilova.cz* [online]. Přerov [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://as-kratochvilova.cz/skoleni-profesni-zpusobilosti/>

AUTOŠKOLA MILOŠ A NIKOLA NAVRÁTILŮVI, nedatováno. Profesní školení řidičů In: *autoskola-navratil.cz* [online]. Brno [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: http://www.autoskola-navratil.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=81&Itemid=58

AUTOŠKOLA STAR, 2013. In: *autoskolastar.cz* [online]. Bílina 28. 12. 2018 [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <https://www.autoskolastar.cz/cenik>

AUTOŠKOLA ŠLECHTA, nedatováno. Ceník In: *autoskola-slechta.cz* [online]. Hradec Králové [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.autoskola-slechta.cz/cs/cenik>

JAROSLAV ADAMUS, 2019. Ceník In: *acedprofes.cz* [online]. Paskov: © 2019 Jaroslav Adamus [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://acedprofes.cz/cenik>

PROFI DRIVERS, 2018. Ceník In: *profidrivers.cz* [online]. Praha [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.profidrivers.cz/cenik/#pp>

ŠKOLÍCÍ A VÝCVIKOVÉ STŘEDISKO, nedatováno. Profesní průkaz In: *svs-as.cz* [online]. Praha [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <https://www.svs-as.cz/profesni-prukaz-ridice>

6.5.7 Ceny školení ADR

ČESMAD BOHEMIA, 2019. ADR školení. In: *skoleni.prodopravce.cz* [online]. Praha: © copyrights 2000–2019 [vid. 2019-03-30]. Dostupné z: <http://skoleni.prodopravce.cz/adr-preprava-nebezpecnych-veci>

M Konzult, 2019. Školení. In: *mkonzult.cz* [online]. Praha: © 2018-M KONZULT [vid. 2019-03-30]. Dostupné z: <https://mkonzult.cz/akreditovane-skoleni-ridicu-adr/>

Vikra, 2019. Služby. In: *vikra.cz* [online]. Střítež: 2019 © VIKRA Služby [vid. 2019-03-30]. Dostupné z: <http://www.vikra.cz/sluzby/poradenska-cinnost-a-skoleni-v-oblasti-prepravy-nebezpecneho-zbozi/>

6.6 Software

ALLIANZ POJIŠŤOVNA, 2019. Alin © 1999-2016 F5 Networks. Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: <https://portal.allianz.cz/vdesk/hangup.php3>

AXA POJIŠŤOVNA, 2019. Axa studio. Copyright ©Axa Česká republika 2010

ČESKÁ PODNIKATELSKÁ POJIŠŤOVNA, 2019. SUS. Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: <https://sus.cpp.cz/cpp/index.jsp>

ČESKÁ POJIŠŤOVNA, 2019. Extranet. Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: <https://cpasauth.cpas.cz/vpn/tminindex.html>

DIRECT POJIŠŤOVNA, 2019. Portal. Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: <https://www.direct.cz/portal/login>

GENERALI POJIŠŤOVNA, 2019. Nový Hugo. Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: https://hugo.generaliz.cz/web/generaliz/login?p_p_id=58&p_p_lifecycle=0&_58_redirect=%2F

HASIČSKÁ VZÁJEMNÁ POJIŠŤOVNA, 2019. Agent HVP. © 2016 Hasičská vzájemná pojišťovna. Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: <https://www.hvp.cz/kontakt/agent-hvp/>

KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, 2019. KNZ. © 2019 Kooperativa pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group.

Verze 1.903290508(38204)N. Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: https://knz.koop.cz/KnzWEB/faces/page/public/auth/login_knz.xhtml

PVZP, 2019. Sjednaváč. © Powered by Gratex International UPM2. Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: <https://sjednavac.pvzp.cz/pvzp/app/ui/portal/login>

SLAVIA POJIŠŤOVNA, 2019. Obchodník. © 2019 Slavia pojišťovna. Verze: 1.3.180202. Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: <https://obchodnik.slavia-pojistovna.cz/User/Login>

UNIQA POJIŠŤOVNA, 2019. Auto i volnost.v.2.1 (22.03.2019 20:25 Vyžaduje přístupová práva. Dostupné z: <https://aiv.uniqa.cz/vb/frmLoginMain.aspx?url=frmStart.aspx>

7 SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ A GRAFŮ

Graf 1: Rozložení autoškol v krajích ČR.....	35
Graf 2: Průměrné ceny výcviku pro skupinu AM.....	37
Graf 3: Cena pojištění pro malý motocykl do 50 cm ³	39
Graf 4: Průměrné ceny výcviku pro skupinu B	41
Graf 5: Cena pojištění pro osobní automobil do 1250 cm ³	44
Graf 6: Cena pojištění pro osobní automobil do 1250 cm ³ dle osob na smlouvě	46
Graf 7: Průměrné ceny výcviku pro skupinu C	50
Tabulka 1: Průměrné ceny úkonů stanic technické kontroly	43
Tabulka 2 Srovnání mzdy při poskytnutí benefitu.....	52
Tabulka 3: Pojištění finanční způsobilosti dopravce	57
Tabulka 4: Ceny školení ADR s DPH	59
Obrázek 1: Vzor dálničních kuponů pro rok 2019	48

8 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 Výchozí data průměr cen lékařského potvrzení	86
Příloha 2 Výchozí data grafu cen autoškol	87
Příloha 3 Ceny STK.....	90
Příloha 4 Průměr cen dopravně psychologické vyšetření.....	91
Příloha 5 Průměr cen profesní průkaz řidiče	92

9 PŘÍLOHY

Příloha 1 Výchozí data průměr cen lékařského potvrzení

Poskytovatel	Webové stránky	Sídlo	Cena v Kč
EUC klinika Přelouč	eucklinika.cz	Přelouč	500 Kč
MUDr. Buchta s.r.o.	mudrbuchta.cz	Ostrava-Radvanice	500 Kč
MUDr. Dana Peteráková	mudrpeterakova.cz	Horní Počaply	400 Kč
MUDr. Dana Švábová	modernilekar.cz	Mnichovo Hradiště.	500 Kč
MUDr. Hana Šubrtová	ordinacelysa.cz	Lysá na Labem	400 Kč
MUDr. Jana Harnová	praktik.libeznice.cz	Libeznice	500 Kč
MUDr. Jana Hrdinová	ordinacehrdinova.cz	Praha	530 Kč
MUDr. Jana Šmídová	jamed.cz	Hradec Králové.	400 Kč
MUDr. Jana Štochlová	detskalekarkanyrsko.cz	Nýrsko.	450 Kč
MUDr. Jiří Smolík	drsmolik.cz	Pardubice	600 Kč
MUDr. Jitka Nováková	modernilekar.cz	Hranice.	500 Kč
MUDr. Lenka Dybová	doktorbrno.cz	Brno.	350 Kč
MUDr. Luboš Oliva	mudrlubosoliva.cz	Lednice	400 Kč
MUDr. Lucie Měsíčková	www.mesickova-praktik.cz	Uherské Hradiště	400 Kč
MUDr. Lukáš Javorský	javorskysro.cz	Nové Město nad Metují.	500 Kč
MUDr. Martin Vilde	vilde.cz	Slaný	400 Kč
MUDr. Štěpánka Lagrange	mudrlagrange.cz	Praha.	300 Kč
MUDr. Zdeněk Mašát	modernilekar.cz	Tábor.	400 Kč
Nemocnice Vítkovice	nemocnicevitkovice.agel.cz	Vítkovice.	500 Kč
smartMED	smartmed.cz	Praha Žižkov.	490 Kč
Průměr:			451 Kč

Příloha 2 Výchozí data grafu cen autoškol

Poskytovatel	Sídlo	Kraj	Cena kursu AM v Kč	Cena kurzu B v Kč	Cena kurzu C v Kč
Autoškola Autostart	Praha-Nusle	Praha	19 550 Kč	9 500 Kč	16 000 Kč
Autoškola Krátký	Praha Vínohrady	Praha	15 400 Kč	12 200 Kč	15 300 Kč
Autoškola Horázný	Praha Žižkov	Praha	15 300 Kč	11 900 Kč	18 500 Kč
Autoškola Macháček	Praha Kunratice	Praha	8 500 Kč	9 900 Kč	
Autoškola Chalabi	Praha Kobylisy	Praha	14 000 Kč	9 000 Kč	16 000 Kč
Primaautoškola s.r.o.	České Budějovice	Jihočeský	9 500 Kč	9 500 Kč	13 900 Kč
Autoškola Sluka	Tábor	Jihočeský	5 900 Kč	8 400 Kč	15 000 Kč
Autoškola Ille	Třeboň	Jihočeský	7 000 Kč	11 000 Kč	18 500 Kč
Autoškola Adam	Jindřichův Hradec	Jihočeský	9 500 Kč	10 500 Kč	15 900 Kč
Autoškola Nedvěd	Soběslav	Jihočeský	5 000 Kč	9 000 Kč	17 000 Kč
Autoškola Krejčí	Blansko	Jihomoravský	5 500 Kč	7 800 Kč	
Autoškola Irein	Brno	Jihomoravský	9 000 Kč	9 000 Kč	14 500 Kč
Autoškola Tibenský	Krumvíř	Jihomoravský	7 300 Kč	8 490 Kč	
Autoškola Slovácko	Hodonín	Jihomoravský	6 500 Kč	8 500 Kč	12 500 Kč
Autoškola Neuschl	Znojmo	Jihomoravský	6 500 Kč	10 000 Kč	
Autoškola Brozman	Karlovy Vary	Karlovarský	8 000 Kč	10 000 Kč	15 730 Kč
Autoškola Golem	Ostrov	Karlovarský	6 000 Kč	9 400 Kč	
Autoškola Soumar	Stará Role	Karlovarský	6 900 Kč	10 900 Kč	13 000 Kč
Autoškola Milan Kolár	Sokolov	Karlovarský		7 400 Kč	15 000 Kč
Autoškola Hejhal	Nejdek	Karlovarský	6 500 Kč	9 900 Kč	15 000 Kč
Autoškola Skalka	Třebíč	Vysočina	7 500 Kč	10 500 Kč	
Autoškola Koutný	Jihlava	Vysočina		11 500 Kč	23 500 Kč
Autoškola Nosek	Telč	Vysočina		11 500 Kč	21 400 Kč

Poskytovatel	Sídlo	Kraj	Cena kursu AM v Kč	Cena kurzu B v Kč	Cena kurzu C v Kč
Akademie profesionálních řidičů	Pelhřimov	Vysočina	7 800 Kč	10 500 Kč	17 800 Kč
Autoškola Vysočina	Žďár nad Sázavou	Vysočina	11 500 Kč	9 500 Kč	17 000 Kč
Autoškola J H	Hradec Králové	Královéhradecký	7 100 Kč	9 130 Kč	17 490 Kč
Autoškola Hlaváček	Jičín	Královéhradecký		7 300 Kč	12 000 Kč
Autoškola Jaroměř	Jaroměř	Královéhradecký	10 200 Kč	9 200 Kč	
Autoškola Pohl	Dobruška	Královéhradecký	10 690 Kč	9 990 Kč	15 990 Kč
Autoškola Neumann	Dvůr Králové nad Labem	Královéhradecký	7 800 Kč	8 500 Kč	15 500 Kč
Autoškola Roman Zelníček	Jablonec nad Nisou	Liberecký	8 500 Kč	8 500 Kč	
Autoškola Horčíčka	Česká Lípa	Liberecký	15 000 Kč	9 990 Kč	18 990 Kč
Autoškola Málková	Velké Hamry	Liberecký	7 900 Kč	8 800 Kč	
Autoškola Hanzl	Liberec	Liberecký		9 900 Kč	
Autoškola Raabe	Jilemnice	Liberecký	8 300 Kč	8 300 Kč	14 500 Kč
Autoškola Zdeněk Halata	Frýdlant nad Ostravicí	Moravskoslezský	9 000 Kč	10 500 Kč	
Autoškola Rozehnal	Frýdek-místek	Moravskoslezský	12 500 Kč	10 900 Kč	
Autoškola Kovář	Orlová-Lutyně	Moravskoslezský	9 500 Kč	8 500 Kč	12 000 Kč
Autoškola Rozehnal	Frenštát pod Radhoštěm	Moravskoslezský	12 500 Kč	10 900 Kč	
Autoškola Kovář	Ostrava- Fifejdy	Moravskoslezský	9 500 Kč	8 500 Kč	12 000 Kč
Autoškola Mariánek	Olomouc - Hodolany	Olomoucký	7 400 Kč	8 900 Kč	14 000 Kč
Autoškola Havala	Olomouc	Olomoucký	9 000 Kč	10 000 Kč	15 000 Kč
Autoškola Vladimír Hřebíček	Jeseník	Olomoucký		7 500 Kč	16 500 Kč
Autoškola Kočí	Prostějov	Olomoucký	8 700 Kč	9 000 Kč	
Autoškola Miroslav Sváda	Zábřeh	Olomoucký	9 000 Kč	8 800 Kč	14 000 Kč
Autoškola Doležán	Hlinsko	Pardubický	12 000 Kč	9 500 Kč	15 500 Kč
Autoškola Faltus	Pardubice	Pardubický	10 990 Kč	9 790 Kč	

Poskytovatel	Sídlo	Kraj	Cena kursu AM v Kč	Cena kurzu B v Kč	Cena kurzu C v Kč
Autoškola Panter	Borová u Poličky	Pardubický	9 500 Kč	12 000 Kč	15 500 Kč
Autoškola Bartoš	Ústí nad Orlicí	Pardubický	11 000 Kč	11 300 Kč	
Autoškola Z+K	Svitavy	Pardubický		10 200 Kč	
Autoškola A+J	Kralovice	Plzeňský	8 000 Kč	7 300 Kč	12 300 Kč
Autoškola Macháčková	Stod	Plzeňský	4 900 Kč	8 000 Kč	16 000 Kč
Autoškola Sládek	Plzeň	Plzeňský	10 000 Kč	8 200 Kč	15 000 Kč
Autoškola Baumruk	Stříbro	Plzeňský	9 000 Kč	8 600 Kč	15 000 Kč
Autoškola A+J	Pačejov	Plzeňský	8 000 Kč	7 300 Kč	12 300 Kč
Autoškola Neumann	Beroun	Středočeský	12 800 Kč	9 400 Kč	14 900 Kč
Autoškola Hodan	Kladno	Středočeský	8 500 Kč	7 500 Kč	15 200 Kč
Autoškola Holý	Kolín 4	Středočeský	7 500 Kč	9 500 Kč	
Autoškola Tauchman	Mělník	Středočeský	6 400 Kč	10 900 Kč	
Autoškola Mára	Březnice	Středočeský	10 000 Kč	8 500 Kč	12 000 Kč
Autoškola Tománek	Litoměřice	Ústecký	7 500 Kč	8 500 Kč	
Autoškola Amiz	Litvínov	Ústecký	8 000 Kč	10 500 Kč	
Autoškola Katka	Bílina-Chotějovice	Ústecký	8 000 Kč	8 500 Kč	18 000 Kč
Autoškola Ing. Čestmír Spousta	Louny	Ústecký	7 900 Kč	9 500 Kč	18 000 Kč
Autoškola Central	Děčín	Ústecký		8 100 Kč	16 000 Kč
Autoškola Zbyněk Trhlík	Holešov	Zlínský	8 500 Kč	9 600 Kč	17 100 Kč
Autoškola Pavel Holba	Uherské Hradiště	Zlínský	10 500 Kč	9 500 Kč	16 000 Kč
Autoškola Vrla	Zlín	Zlínský	10 000 Kč	10 800 Kč	18 000 Kč
Autoškola Chmela	Otrokovice	Zlínský	8 000 Kč	10 500 Kč	18 000 Kč
Autoškola Stratil	Kroměříž	Zlínský		9 500 Kč	
Průměr:			9 151 Kč	9 456 Kč	15 715 Kč

Příloha 3 Ceny STK

Poskytovatel	Sídlo	Evidenční kontrola	Technická kontrola motocykl	Technická kontrola osobní automobil	Technická kontrola nákladní automobil N2-N3	Dovozová kontrola osobní automobil	Zjištění em. limitu	Doplnění údajů o vozidle	Měření emisí benzín	Měření emisí nafta	Měření emisí LPG
Pronto STK	Praha	400 Kč	700 Kč	1 000 Kč		2 200 Kč	1 200 Kč	2 200 Kč	700 Kč	1 000 Kč	1 200 Kč
STK Motol	Praha	400 Kč	590 Kč	940 Kč		2 100 Kč					
Unikom	Kutná Hora	380 Kč	590 Kč	900 Kč	1 490 Kč				870 Kč	870 Kč	1 400 Kč
Dekra	Pardubice	350 Kč	600 Kč	950 Kč		2 500 Kč			750 Kč	750 Kč	850 Kč
STK Královo ...	Brno	500 Kč	550 Kč	980 Kč			1 200 Kč		800 Kč	910 Kč	980 Kč
STK Mělník ...	Mělník	300 Kč	500 Kč	830 Kč	1 500 Kč	1 800 Kč	1 200 Kč	2 200 Kč	850 Kč	850 Kč	
Auto STK	Boskovice	350 Kč	500 Kč	850 Kč	900 Kč	800 Kč			700 Kč	700 Kč	700 Kč
STK Autol	Olomouc	500 Kč	750 Kč	990 Kč		1 820 Kč			800 Kč	800 Kč	800 Kč
S.T.K.	Litoměřice	300 Kč	550 Kč	940 Kč	1 400 Kč	2 200 Kč			530 Kč	800 Kč	800 Kč
Trilobit	Říčany	550 Kč	550 Kč	750 Kč	1 270 Kč	1 650 Kč					
Klimex	Česká lípa	420 Kč	450 Kč	880 Kč		1 900 Kč			610 Kč	710 Kč	
STK Trutnov	Trutnov	300 Kč	500 Kč	900 Kč		1 700 Kč			800 Kč	800 Kč	600 Kč
STK Třinec	Třinec	350 Kč	500 Kč	850 Kč		950 Kč					
STEKO LB	Liberec	450 Kč	450 Kč	950 Kč		1 900 Kč					
STK Jilemnice	Jilemnice	350 Kč	450 Kč	780 Kč		1 780 Kč			650 Kč	850 Kč	900 Kč
MPS Kontrol	Frydek Místek	500 Kč	650 Kč	1 150 Kč		1 150 Kč		2 500 Kč	980 Kč	980 Kč	
STK Opava Jak...	Opava	400 Kč	550 Kč	990 Kč		2 000 Kč					
Abera	Čáslav	320 Kč	420 Kč	710 Kč		1 650 Kč			750 Kč	790 Kč	830 Kč
STK Chotěboř	Chotěboř	330 Kč	470 Kč	900 Kč					530 Kč	750 Kč	750 Kč
Olfin car STK	Pardubice	400 Kč	550 Kč	950 Kč			1 300 Kč		750 Kč	750 Kč	1 000 Kč
Průměr cen:		393 Kč	544 Kč	910 Kč	1 312 Kč	1 756 Kč	1 225 Kč	2 300 Kč	738 Kč	821 Kč	901 Kč

Příloha 4 Průměr cen dopravně psychologické vyšetření

Poskytovatel	Webové stránky	Sídlo	Cena v Kč
Assessment s.r.o.	assessment-test.cz	Praha	1 600 Kč
IMPACTEA - Mgr. Věra Rejlová	musimridit.cz	Městec Králové	2 200 Kč
Mgr. Jan Pisak	dopravni-psycholog.com	Frýdek-Místek	2 200 Kč
Mgr. Petra Meisnerová	psychotesty-praha.cz	Praha	2 000 Kč
Mgr. V. Ptašniková	psychologickapraxe-krnov.cz	Krnov	2 000 Kč
PaPa consulting s.r.o.	psychologickavysetreni.cz	Praha	1 800 Kč
PhDr. Jitka Šebová Šafaříková Ph.D.	psychodiagnostika.wz.cz	České Budějovice	1 200 Kč
PhDr. Mgr. Lucie Mitáčková	testyridicu.cz	Úvaly	1 900 Kč
Psychologické centrum Ostrava	psychologie-centrum.cz	Ostrava	1 700 Kč
Vojenská nemocnice Olomouc	vnol.cz	Olomouc	1 700 Kč
Průměr			1 830 Kč

Příloha 5 Průměr cen profesní průkaz řidiče

Poskytovatel	Sídlo	Věk 18	Věk 21	Udržovací školení
Autoškola All	Děčín	25 000 Kč	15 000 Kč	700 Kč
Autoškola Efekt	Hradec Králové	65 000 Kč	28 000 Kč	790 Kč
Autoškola King s.r.o.	Praha	42 000 Kč	29 000 Kč	1 200 Kč
Autoškola Kratochvílová	Přerov	35 000 Kč	20 000 Kč	900 Kč
Autoškola Miloš a Nikola Navrátilovi	Brno	25 000 Kč	19 000 Kč	800 Kč
Autoškola Star	Bílina	40 000 Kč	20 000 Kč	850 Kč
Autoškola Šlechta	Hradec Králové	66 000 Kč	33 000 Kč	600 Kč
Jaroslav Adamus	Paskov	30 000 Kč	17 000 Kč	750 Kč
Profi Drivers	Praha	42 000 Kč	33 900 Kč	890 Kč
Školící a výcvikové středisko a.s.	Praha	42 000 Kč	25 000 Kč	1 200 Kč
Průměr		41 200 Kč	23 990 Kč	868 Kč