

---

**OCEŇOVÁNÍ VOJENSKÝCH MOTOROVÝCH VOZIDEL**

**MOTOR MILITARY VEHICLES ASSESSING**

**Martina Mazánková<sup>43</sup>, Dalibor Zvonek<sup>44</sup>, Václav Píša<sup>45</sup> a Jan Fleischmann<sup>46</sup>**

**ABSTRAKT:**

*Článek se zabývá oceňováním motorových vozidel. Vojenská vozidla a jejich oceňování vykazují některé zvláštnosti ve srovnání s běžnými motorovými vozidly. Oceňování motorových vozidel je řešeno Znaleckým standardem č. I/2005 – Oceňování motorových vozidel. Autoři článku se zabývají odlišnostmi postupu oceňování od znaleckého standardu, které je nutno brát v úvahu při oceňování vojenských vozidel.*

**ABSTRACT:**

*The article deals with assessing of motor vehicles. The military vehicle and their assessing show some specialties comparing with common motor vehicles. The assessing of the motor vehicles is solved by the Experts standard No. I/2005 – Assessing of the motor vehicles. The authors of the article undertake with differences of the assessing process in comparison with the expert standard, which is necessary to consider while assessing the military vehicles.*

**KLÍČOVÁ SLOVA:**

*Vojenská vozidla, oceňování, znalecký standard, motorová vozidla, cena*

**KEYWORDS:**

*Military vehicles, assessing, expert standard, motor vehicles, price*

## **1 ÚVOD**

Oceňování vojenských motorových vozidel patří do odvětví oceňování motorových vozidel. Oceňování motorových vozidel obecně je dosti podrobně zpracováno ve Znaleckém standardu č. I/2005 – Oceňování motorových vozidel. Vojenská motorová vozidla mohou být však velmi specifická a často vykazují nezanedbatelné rozdíly ve srovnání s běžnými motorovými vozidly schválenými pro provoz na pozemních komunikacích. Z tohoto důvodu vznikl předkládaný článek, kde se autoři zamýšlejí nad odlišnostmi vojenských vozidel ve srovnání s běžnými vozidly, které musí znalec uvážit při oceňování vojenských vozidel.

## **2 OCEŇOVÁNÍ VOJENSKÝCH VOZIDEL ZNALCEM**

Vojenská vozidla mohou být obecně znalcem oceňována:

---

<sup>43)</sup> Ing. et Ing. Mazánková Martina, Ph.D., VUT v Brně, Ústav soudního inženýrství, Údolní 244/53, 602 00 Brno, telefon: 541 146 058, e-mail: martina.mazankova@usi.vutbr.cz

<sup>44)</sup> plk. Ing. Zvonek Dalibor, zástupce velitele, velitelství 25. protiletadlové raketové brigády, VÚ 4312, V lipkách 1, 386 01 Strakonice, telefon: 973 323 102, e-mail: dalibor.zvonek@seznam.cz

<sup>45)</sup> rtn. Píša Václav, velitel ženijního družstva roty zabezpečení 25. plrb, 25. protiletadlová raketová brigáda, VÚ 4312, V lipkách 1, 386 01 Strakonice, telefon: 973 322 934, e-mail: v.pisa@seznam.cz

<sup>46)</sup> nrtm. Fleischmann Jan, koordinátor přípravy řidičů, 25. protiletadlová raketová brigáda, VÚ 4312, V lipkách 1, 386 01 Strakonice, telefon: 973 323 157, e-mail: janflash@seznam.cz

- při škodě na vozidle způsobené vojákem nebo civilním zaměstnancem Ministerstva obrany ČR (dále jen MO),
- při škodě na vozidle způsobené osobou, která není zaměstnancem MO (např. při dopravní nehodě – druhý účastník dopravní nehody),
- při prodeji majetku MO.

Přibrání znalce řeší pro případ škody na vozidle způsobené vojákem nebo civilním zaměstnancem MO a při škodě na vozidle způsobené osobou, která není zaměstnancem MO Všeob-P-21 [7].

### **3 ROZDĚLENÍ VOJENSKÝCH VOZIDEL**

Tato kapitola je věnována rozdělení vojenských vozidel, aby si civilní znalec mohl uvědomit, s jak širokou škálou vojenských vozidel je možné se setkat a řešit jejich ocenění. Navíc je možné si zde uvědomit, že některá vozidla jsou skutečně úplně jiná než vozidla určená pro provoz na pozemních komunikacích.

#### **3.1 Druhy vojenských vozidel**

Vojenská vozidla se dělí do následujících druhů [11]:

- vojenská bojová vozidla
- vojenská zabezpečovací vozidla
- vojenská zvláštní vozidla

**Vojenskými bojovými vozidly** se rozumí vozidla, která jsou vyrobena a určena k výcviku a plnění bojových úkolů ozbrojených sil. Tato vozidla jsou zpravidla vybavena zbraňovým systémem.

**Vojenská zabezpečovací vozidla** jsou vozidla vyrobena a určena k výcviku a dopravnímu zabezpečení bojových úkolů v ozbrojených silách. Jedná se zejména o vozidla logistické podpory k přepravě materiálu nebo osob.

**Vojenská zvláštní vozidla** jsou vozidla určena k výcviku a k plnění záchranářských, diagnostických, ženijních a speciálních úkolů ozbrojených sil.

#### **3.2 Kategorie vojenských vozidel**

Vojenská vozidla se dělí pro účely stanovení technických podmínek do těchto kategorií [11]:

- **kategorie vojenských bojových vozidel – VBV**
  - vojenské bojové vozidlo - pásový bojový prostředek VBV - PBP,
  - vojenské bojové vozidlo - pásový speciální prostředek VBV - PSP,
  - vojenské bojové vozidlo - kolový bojový prostředek VBV - KBP,
  - vojenské bojové vozidlo - kolový speciální prostředek VBV - KSP,
- **kategorie vojenských zabezpečovacích vozidel**
  - kategorie VL - motorová vozidla, která mají dvě nebo maximálně čtyři kola,
  - kategorie VM - motorová vozidla určená pro přepravu osob, která mají nejméně čtyři kola,
  - kategorie VN - motorová vozidla určená pro přepravu nákladů, která mají nejméně čtyři kola,
  - kategorie VT - traktory,

- kategorie VO - přípojná vozidla,
- **kategorie vojenských zvláštních vozidel** - VZV zahrnuje ostatní vozidla, která nelze zařadit do kategorií VL, VM, VN, VT, VO a do kategorie VBV
  - vojenské zvláštní vozidlo - kolový záchranářský prostředek VZV - KZP,
  - vojenské zvláštní vozidlo - pásový záchranářský prostředek VZV - PZP,
  - vojenské zvláštní vozidlo - speciální prostředek VZV - SP.

### **3.3 Jiné rozdělení vojenských vozidel**

Kromě rozdělení uvedených v předešlých kapitolách, lze uvést i jiná rozdělení. Vojenská vozidla lze rozdělit podle literatury [5], [2] a [3] a dle zkušeností odborníků z provozu na:

- Kolová vozidla a
- Pásová vozidla.

Kolová vozidla lze dále dělit na:

Zabezpečovací:

- Osobní silniční automobily (kam patří např. Škoda Fabia, Škoda Octavia),
- Osobní terénní automobily (kam patří např. LAND ROVER DEFENDER (90, 110, 130), UAZ 469 BI, OPEL Frontera apod.),
- Střední silniční nákladní automobily (AVIA)
- Střední terénní nákladní automobily (TATRA T 810 V, P V3S),
- Těžké terénní nákladní automobily (TATRA T 815 ve všech modifikacích),

Bojová:

- Kolová obrněná vozidla (PANDUR II 8x8),
- Lehká kolová obrněná vozidla (HMMWV, AFT DINGO 2 GE A2, IVECO M65E 19WM 4X4).

Pásová vozidla lze dále dělit na:

Tanky:

- Tanky (T-72 CZ, T-80BV),
- Stíhače tanků,
- Vyprošťovací tank (VT 72)

Bojová vozidla:

- Samohybná děla (AS 90, 2S7),
- Obrněné transportéry (M113, OT-90),
- Bojová vozidla pěchoty (Warrior, BVP-1,2),
- Bojová vozidla s protiletadlovou výzbrojí (Gepard, CM-568, 578, MTLB),
- Nosiče raketové výzbroje (GM 568, GM 578, S 10),
- Speciální pásová vozidla (vyprošťovací vozidlo BREM-L, VT 72 M4 CZ).

## **4 ZÁKLADNÍ ODLIŠNOSTI VOJENSKÝCH VOZIDEL**

Mezi základní odlišnosti vojenských vozidel od běžných vozidel patří především:

- specifické konstrukční požadavky,
- speciální výstroj a výzbroj,
- většinou nejsou určeny k běžnému prodeji,
- nejsou určeny pouze k běžnému provozu na pozemních komunikacích,

- zvláštní podmínky provozu, přesuny ve ztížených terénních a povětrnostních podmínkách,
- atypické rozměry a hmotnosti.

#### **4.1 Specifické konstrukční požadavky**

Podle [2] a [8] a zkušeností vojáků z provozu jsou na vojenská kolová vozidla kladeny následující specifické požadavky:

- Vysoká pohotovost použití,
- Pohyblivost a dynamické vlastnosti,
- Bezporuchový provoz, snadná opravitelnost a ovladatelnost,
- Další.

Vysoká pohotovost použití zahrnuje:

- Schopnost provozu (včetně startovatelnosti) za nízkých a vysokých teplot (-40 až +50°C), při vysoké vlhkosti vzduchu a prašnosti,
- Dostatečný jízdní dosah (min. 600km),,
- Maximální unifikace s možností vzájemné výměny strojních skupin, součástí a dílů,
- Schopnost jízdy i při částečném poškození vozidla (proražení či průstřel pneumatiky – CHP (centrální huštění pneumatik)),
- Odrušení elektrických spotřebičů,
- Úprava vozidla pro vyproštění a pro tah přívěsů,
- Možnost konzervace vozidla a jeho rychlé odkonzervování,
- Vhodná výbava a příslušenství vozidla,
- Způsobnost vozidel k železniční, letecké a lodní přepravě,
- Schopnost vozidel překonávat vodní toky,
- Vysoká provozní spolehlivost.

Pohyblivost a dynamické vlastnosti:

- Požadavek na rychlosti vozidla, tj. jeho nejvyšší trvalá rychlost a nejmenší rychlost jízdy,
- Požadovaný dynamický faktor a celkový hmotnostní výkon,
- Požadovaný součinitel hmotnosti, malé pohotovostní hmotnosti a hmotnosti přívěsu,
- Vhodné uspořádání rychlostních stupňů, pérování a ovládání (malé ovládací síly),
- Požadovaná průjezdnost vozidla, která je daná schopností jízdy v bořivém i členitém terénu.

Bezporuchový provoz a snadná opravitelnost:

- Vysoká provozní spolehlivost,
- Ekonomická a málo pracná výroba, provoz a opravy,
- Jednoduchá a málo pracná údržba,
- Dostatečná životnost,
- Vhodné meziopravní normy a normy údržby,
- Snižování počtu mazacích a ošetřovacích míst,
- Snadná přístupnost k mazacím a údržbovým místům.

Na kolová obrněná vozidla jsou kladeny další specifické požadavky:

- Minimální zranitelnost v boji,
- Možnost vedení bojové činnosti z vozidla,
- Maximální ochrana osádky,
- Schopnost pohybu po souši a vodě.

Podle [5] jsou na vojenská pásová vozidla kladeny následující specifické požadavky:

- palebná síla,
- mobilita,
- ochrana,
- NEC (Network Enable Capability) – volně přeloženo schopnost fungovat jako součást sítě.

Hlavním požadavkem na bojová pásová vozidla je zabezpečení požadovaných bojových vlastností. Konstrukce musí zabezpečit požadované funkce kromě běžných podmínek provozu také v podmínkách bojové činnosti.

#### **4.2 Speciální výstroj a výzbroj**

Obecně se pod pojmem výstroj vozidla rozumí pomocná zařízení a přístroje, které jsou pevně spojeny s vozidlem, ale nejsou pro jeho činnost nezbytně nutné, avšak jsou účelné nebo předepsané pro jeho provoz. Jako příklad lze uvést zpětná zrcátka, tachometr, ukazatel stavu paliva, vnitřní osvětlení kabiny, atd. Vojenská vozidla mohou obsahovat navíc výstroj, jako jsou: elektrocentrály, čerpadla vody a PHM, radiostanice.

Vojenská vozidla mohou obsahovat na rozdíl od běžných vozidel zbraně, které mohou být do vozidla vloženy anebo mohou být pevnou součástí vozidla.

#### **4.3 Nejsou určeny k běžnému prodeji**

Většina vojenských vozidel není určena k běžnému prodeji. Z tohoto faktu vyplývá, že pro oceňování prakticky nelze určit koeficient prodejnosti a obvyklou cenu vozidla. Obvyklou cenou se podle zákona č. 151/1997 Sb. ve znění zákona č. 121/2000 Sb. rozumí cena, která by byla dosažena při prodeji stejného, popřípadě obdobného majetku nebo při poskytování stejné nebo obdobné služby v obvyklém obchodním styku v tuzemsku ke dni ocenění. Jako cenu obvyklou je zřejmě nejvhodnější použít časovou cenu. Určení časové ceny je důležité. V účetnictví AČR zůstává hodnota majetku odpovídající pořizovací ceně tj. obvykle cena továrně nového vozidla. Pokud někdo způsobí škodu na takovémto majetku, mohla by být po něm požadována úhrada podle účetnictví, což by jistě nebylo správné. Podobně při vyřazování nadbytečného materiálu, by za vyřazené vozidlo nikdo cenu továrně nového vozidla.

Některá vozidla, která jsou postupně vyřazována z vozového parku AČR a objevují se postupně na trhu. Výjimky tvoří některá vozidla, která jsou už jako nová prodávána i pro civilní použití. V těchto případech lze určit obvyklou cenu a koeficient prodejnosti. Jedná se však o omezený počet typů vozidel.

#### **4.4 Nejsou určeny k běžnému provozu na pozemních komunikacích**

Vojenská vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena podle zvláštního předpisu [11] nejsou určena k běžnému provozu na pozemních komunikacích. Na tato vozidla se nevztahují technické podmínky provozu vozidel stanovené zvláštním předpisem [12], ani povinnost uzavření pojištění odpovědnosti [13] za škodu způsobenou provozem vozidla. Pro provoz vojenských vozidel na pozemních komunikacích mohou být uděleny různé výjimky. Na nákladních vozidlech například mohou chybět zábrany proti podjetí vozidla.

To, že vojenská vozidla nejsou určena k běžnému provozu na pozemních komunikacích, má vliv na určení případné ceny obvyklé. Bude zřejmě nutno rozlišovat, zda jde o ocenění vozidla pro potřeby AČR, případně újmy způsobené AČR anebo o prodej do civilní sféry. Pro potřeby AČR lze totiž vozidlo provozovat bez úprav pro provoz na pozemních komunikacích, tedy s povolenými výjimkami. Pokud by vozidlo bylo odprodáno pro civilní použití, vozidlo by nesplňovalo všechny podmínky pro provoz na pozemních komunikacích. Bylo by třeba vynaložit další náklady na úpravy vozidla tak, aby splňovalo všechny podmínky pro provoz na pozemních komunikacích.

#### **4.5 Zvláštní podmínky provozu**

Vojenská vozidla musí vyhovět kromě běžných podmínek provozu také při nasazení za vysokých letních teplot a to i v zemích mimo území ČR, za nízkých teplot v zimě a v horských oblastech, na prašných cestách a v terénu, případně v podmínkách boje. Při oceňování vozidla je nutno zohlednit podmínky provozu vozidla případně jeho dlouhodobou konzervaci.

#### **4.6 Atypické rozměry a hmotnosti**

Vojenská vozidla díky jejich zvláštnímu určení mohou mít zcela jiné rozměry než vozidla určená k běžnému silničnímu provozu. Svými rozměry zvláštní mohou být některé nástavby a zbraňové systémy, ale i samotné vozidlo může být velmi odlišné oproti vozidlu běžnému. Některá vozidla mohou mít například mnohem vyšší hmotnosti kvůli zvýšené odolnosti proti průrazu, průstřelu, atd.

## **5 ODLIŠNOSTI PŘI OCEŇOVÁNÍ OPROTI ZNALECKÉMU STANDARDU**

Vojenské vozidlo obecně lze chápat jako soupravou, která se skládá z několika celků (podvozková část, motor, převodovky, nápravy, atd.), nástavba (elektrocentrály, radiostanice apod.), zbraňové systémy a vložené zbraně (UK 59L). Oceňovaný celek může potom obsahovat například bojové pásové vozidlo GM 568 (578) a zbraňový systém 2 K 12 KUB (NATO SA-6 GAINFUL). Jiný celek může obsahovat například bojové pásové vozidlo MTLB a zbraňový systém 9K 35M (SA-13).

### **5.1 Rozdělení vojenských vozidel z hlediska oceňování**

Z hlediska oceňování můžeme vojenská vozidla rozdělit na:

- vozidla blízká (podobná) běžným silničním vozidlům a
- vozidla speciální.

Za vozidla blízká (podobná) běžným silničním vozidlům můžeme považovat zejména vojenská zabezpečovací vozidla. Ta lze obecně oceňovat podle znaleckého standardu. Do této skupiny lze zařadit většinu osobních vozidel a nákladních vozidel bez speciálních nástaveb. Z hlediska oceňování je třeba si uvědomit odlišnost v amortizační stupnici pro osobní terénní automobily a úpravy vozidel pro potřebu armády.

Za vozidla speciální můžeme považovat všechna ostatní vojenská vozidla. Tato vozidla se obecně výrazně odlišují od běžných silničních vozidel, mají jiné určení a mohou obsahovat zbraňové systémy.

## **5.2 Oceňování motorových a přípojných vozidel**

Část 2 literatury [1] se zabývá oceňováním motorových a přípojných vozidel. Hlavní odlišnosti oproti oceňování běžných vozidel v kapitole 2.1 Prohlídka vozidla lze najít v podkapitolách: 2.1.2.8 Nástavba, 2.1.2.9 Pneumatiky, 2.1.4 Zkušební jízda.

Nástavby mohou mít velmi různé podoby jako např. radiolokátory, pasivní sledovací systémy, zbraňové systémy, jeřáby, pojízdné dílny, obvaziště a další.

Pneumatiky podle kapitoly 2.1.2.9 v případě bojových pásových vozidel nejsou. Je však třeba zvažovat skutečný stav kol a pásů vozidla. Kola a pásy je třeba posuzovat každé samostatně vzhledem k jejich různé životnosti.

Zkušební jízda nemusí mít vypovídací schopnost pro znalce, který s oceňovaným vozidlem, či vozidlem obdobným nemá jako řidič zkušenosti.

Pozornost si jistě zaslouží kapitola 2.2 Stanovení redukované technické hodnoty vozidla. Podkapitola 2.2.1 Stanovení základní amortizace je jistě pro vojenská vozidla specifická. Amortizační stupnice Přílohy č. 1 lze použít v některých případech. Pro osobní a terénní vozidla provozovaná převážně na silnicích lze použít Přílohu č. 1.1 – amortizační stupnice pro osobní a dodávkové automobily.

Amortizační stupnice pro nákladní a speciální nákladní automobily Příloha č. 1.4 zřejmě půjde využít v oblasti nákladních vozidel. Znalec by však měl dobře uvážit, jakým způsobem bylo oceňované vozidlo provozováno.

Bojová vozidla a tanky by se podle příloh znaleckého standardu dala zařadit jediné snad podle přílohy č. 1.6 Amortizační stupnice pro traktory a jiná zvláštní vozidla.

Při oceňování vojenských vozidel je třeba vzít pečlivě v úvahu způsob jejich praktického využití ve smyslu, zda byla vozidla používána pro provoz na silnicích, v terénu, zda byla nasazována do bojů, zda vůbec byla běžně provozována. Amortizaci vozidla lze určit z podkladů výrobců vozidel, pokud je známá předpokládaná životnost vozidla anebo ze zkušenosti z provozu, pokud takovéto podklady jsou dostupné.

Pokud je třeba hodnotit technickou hodnotu skupin, je zapotřebí určit poměrné díly skupin podle kapitoly 2.2.3. Poměrný díl lze stanovit pro vozidla, která jsou stejná či obdobná jako civilní vozidla z tabulek v příloze 2 nebo podle kapitoly 1.19 Poměrný díl skupiny. Tabulky z přílohy 2 lze vhodně využít pro rozdělení osobních, terénních a nákladních vozidel na skupiny. Ostatní vojenská vozidla lze hodnotit pouze podle kapitoly 1.19. Zde však lze narazit na problém, že nejsou známy výchozí ceny skupiny a jejich ocenění výrobcem může být nepřiměřeně drahé pro účel posudku.

Kapitola 1.21 Technická hodnota pneumatik na vozidle má význam u kolových vozidel.

Kapitola 1.23 Výchozí cena může být mnohem složitější, než je tomu v případě civilních vozidel a to z důvodu omezené obchodovatelnosti vojenských vozidel. Zřejmě zde bude nutné rozlišit ocenění vozidel pro AČR (ozbrojené složky) a pro ostatní osoby. V případě ocenění pro osoby (složky státu) oprávněné vyrábět, obchodovat, vlastnit nebo provozovat příslušná vozidla lze při ocenění vycházet z výchozí ceny (prodejní cena věci nebo srovnatelná cena). Pokud by šlo o prodej osobám, které nejsou oprávněny vlastnit nebo zacházet s vybranými typy vojenských vozidel, lze tato vozidla ocenit jen pro případ úpravy pro sběratelské účely. Ocenění takovýchto vozidel se ovšem provádí ve smyslu historických vozidel.

Kapitola 2.4 Stanovení obvyklé ceny vozidla zahrnuje stanovení koeficientu prodejnosti a výpočet obvyklé ceny vozidla. U vozidel, kde v době ocenění nejsou vozidla stejného nebo srovnatelného typu na trhu, nelze cenu obvyklou z tržních cen stanovit. Za cenu obvyklou lze použít nejspíš cenu časovou.

Kapitola 2.7 Oceňování vozidel se speciálními nastavbami se týká především vozidel, která znalci na oceňování vozidel mohou běžně ocenit a na těchto vozidlech jsou různé nastavby, kterými může být vojenská technika. Znalec musí zvážit, zda je schopen příslušnou nastavbu ocenit anebo zda potřebuje konzultanta anebo dalšího znalce k ocenění nastavby. Výsledný znalecký posudek potom může být posudkem jednoho nebo dvou znalců.

### **5.3 Stanovení výše majetkové újmy, způsobené poškozením vozidla**

V případě, že někdo způsobí škodu na vojenském vozidle AČR, postupuje armáda podle [7]. Ten kdo způsobil škodu na vozidle, může:

- uvést vozidlo sám do původního stavu,
- újma je vyčíslena z ceny náhradních dílů,
- újmu odhadne soudní znalec.

Stanovení výše majetkové újmy, způsobené poškozením vozidla řeší část 3. literatury [1]. Zřejmě nejzajímavější na zamyšlení bude určování, zda se jedná o úplné (totální) ničení vozidla. Podle kapitoly 1.42 je úplné (totální) zničení vozidla takové poškození vozidla, kdy náklady na opravu převyšují obvyklou cenu vozidla před poškozením. Lze říci, že se jedná o ekonomické hodnocení zničení vozidla. Takovéto hodnocení může být v některých případech pro nedostupnost podkladů příliš nákladné a tedy neekonomické. Pak je možné přistoupit k hodnocení pouze technickému. Za úplně zničené vozidlo, lze považovat vozidlo, které nelze opravit.

Znalec může ale také ze zkušenosti určit, že stejné vozidlo či srovnatelné se stejným či srovnatelným poškozením je neekonomické opravovat.

## **6 ZÁVĚRY**

Autoři článku popisují základní odlišnosti mezi oceňováním běžných vozidel schválených pro provoz na pozemních komunikacích a vojenských vozidel. Oceňování motorových vozidel je řešeno Znaleckým standardem č. I/2005 – Oceňování motorových vozidel. Vojenská vozidla mohou však vykazovat značné odlišnosti od běžných vozidel. Oceňování vojenských motorových vozidel je vhodné chápat jako oceňování motorových vozidel, ale je nutné zohlednit jejich specifické vlastnosti.

Uvedeno je rozdělení vojenských motorových vozidel. Je velmi mnoho druhů těchto vozidel a tyto mohou být velmi odlišné svým určením a tedy i technickými vlastnostmi. Autoři popisují také základní technické odlišnosti od civilních vozidel používaných na pozemních komunikacích.

### **6.1 Pokračování v oblasti oceňování vojenských vozidel**

Speciální pozornost si zaslouží další práce v oblasti amortizačních tabulek pro vojenská vozidla. V případě dostupnosti podkladů by bylo vhodné určit poměrné díly jednotlivých typů vozidel.



## 7 LITERATURA

- [1] KREJČÍŘ, Pavel, BRADÁČ, Albert: *Znalecký standard č. I/2005 – Oceňování motorových vozidel*. Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2004 Brno, 104 s. ISBN 80-7204-370-6
- [2] BRAUN, Pavel, VALA, Miroslav, PETŘÍČEK, Otakar, GLOS, Josef: *Bojová a speciální vozidla – I – Konstrukce základních typů kolových vozidel AČR*. Univerzita obrany, 2007 Brno, 140 s. ISBN: 978-80-7231-272-6
- [3] ŽALUD, Zdeněk: *Bojová a speciální vozidla II – Celkové uspořádání bojových pásových vozidel*. Univerzita obrany, 2008 Brno, 100 s. ISBN: 978-80-7231-600-7
- [4] ČORŇÁK, Štefan, BRAUN, Pavel: *Bojová a speciální vozidla - Provoz a údržba lehkých kolových obrněných vozidel DINGO 4x4 a IVECO 4x4*. Univerzita obrany, 2008 Brno, 96 s. ISBN: 978-80-7231-860-5
- [5] VALA, Miroslav, a kolektiv: *Bojová a speciální vozidla – Konstrukce – diagnostika – provoz – opravy*. Univerzita obrany, 2011 Brno, 113 s. ISBN: 978-80-7231-811-7
- [6] BRAUN, Pavel, VALA, Miroslav, PETŘÍČEK, Otakar: *Bojová a speciální vozidla – I – Konstrukce kolového bojového vozidla pěchoty AČR*. Univerzita obrany, 2011 Brno, 101 s. ISBN: 978-80-7231-805-6
- [7] *Všeob-P-21: Řešení škod na majetku státu*. Praha: Ministerstvo obrany, 2007. 103 s.
- [8] BRAUN, Pavel, VALA, Miroslav, PETŘÍČEK, Otakar, VALIŠ, David: *Bojová a speciální vozidla – I – Základy konstrukce kolových vozidel*. Univerzita obrany, 2007 Brno, 154 s. ISBN: 978-80-7231-271-9
- [9] *Zákon č. 151/1997 Sb.*
- [10] *Zákon č. 121/2000 Sb.*
- [11] *Vyhláška č. 274/1999 Sb., kterou se stanoví druhy a kategorie vojenských vozidel, schvalování jejich technické způsobilosti, provádění technických prohlídek vojenských vozidel a zkoušek technických zařízení vojenských vozidel.*
- [12] *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.*
- [13] *Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.*

## PODĚKOVÁNÍ

Autoři článku by na tomto místě rádi poděkovali za odborné rady z oblasti oceňování v průběhu přípravy tohoto článku panu Ing. Pavlovi Krejčířovi a panu doc. Ing. Robertovi Kledusovi, Ph.D..