

K PROBLEMATICE HODNOCENÍ ŠKODY NA MOTOROVÉM VOZIDLE

Robert Kledus¹

Abstrakt

V článku jsou uvedeny aspekty, související s technickým posouzením výše majetkové újmy na motorových vozidlech. Poznámky se týkají změn v oblasti servisu motorových vozidel, distribuce a prodeje náhradních dílů, které vyplynuly z Nařízení (ES) Komise č. 1400/2002, platného v ČR od 1. 11. 2004, a to z pohledu dopadů na znaleckou činnost, zejména v souvislosti s uplatněním tzv. koeficientu korekce nákladů na materiál, používaného ve Znaleckém standardu č. I/2005.

Klíčová slova: škoda, hmotná škoda, majetková újma, servis motorových vozidel, bloková výjimka, znalecký standard, korekce nákladů na materiál (KNM).

ÚVOD

Autor článku se v nedávné době setkal s případem, kdy majiteli motorového vozidla byla při dopravní nehodě způsobena škoda na vozidle. Tato škoda byla hrazena z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (podle zákona č. 168/1999 Sb. v platném znění). Vozidlo bylo opravitelné a provedení opravy bylo ekonomické. Pojišťovna uhradila poškozenému náklady na opravu vozidla a tyto náklady, v souladu se Znaleckým standardem č. I/2005 [1] (dále jen ZS č. I/2005), snížila o korekci nákladů na materiál (dále jen KNM). Poškozený se pak před soudem domáhal doplacení částky, o kterou mu byly náklady na opravu sníženy.

Soud si opatřil znalecký posudek, ve kterém byla rovněž uvažována korekce nákladů na materiál (KNM). Ze znaleckého posudku a z výpovědi znalce vyplynulo, že v případě, kdy je technická hodnota vozidla před poškozením nižší než 40 % (čili amortizace vozidla je vyšší než 60 %), dochází podle ZS č. I/2005 výměnou použitých náhradních dílů za nové k technickému zhodnocení vozidla. Soud tedy zkoumal, do jaké míry se toto technické zhodnocení projeví ve zvýšení obvyklé ceny vozidla. Z výpovědi znalce a z vyjádření dalších znalců, kteří byli požádáni o stanovisko však vyplynulo, že uvažované technické zhodnocení se zpravidla zvýšením obvyklé ceny vozidla po opravě poškození neprojeví, naopak může dojít i k situaci, kdy při případném prodeji vozidla po opravě nemusí být dosažitelná ani cena, za kterou bylo vozidlo prodejné bezprostředně před poškozením.

V odůvodnění rozsudku pak soud mj. uvedl, že standard i znalec, který podle tohoto standardu postupoval, nesprávně zaměňují technické kategorie za ekonomické tím, že na základě technických kategorií snižují obvyklou cenu vozidla. V souladu s ustálenou judikaturou pak soud rozhodl, že v případě, kdy technické zhodnocení vozidla nemá dopad na obvyklou cenu vozidla, nemůže být výše náhrady za škodu snížena o KNM.

Autor článku nechce polemizovat s rozhodnutím soudu v daném případě, neboť ani nezná všechny podrobnosti tohoto případu. Dovoluje si však polemizovat s tím, že okolnosti,

¹ Ing. Robert Kledus, Ph.D., Ústav soudního inženýrství VUT v Brně, Údolní 53, 602 00 Brno, tel: 541 146 010, e-mail: robert.kledus@usi.vutbr.cz

| které soud bral v úvahu a které vyplynuly z vyjádření znalců, by takto byly obsaženy ve Znaleckém standardu č. I/2005 a zejména, že by ve standardu byla uvedena skutečnost, že výměnou použitých náhradních dílů za nové dochází k technickému a potažmo i k ekonomickému zhodnocení vozidla provedenou opravou.

POSOUZENÍ VÝŠE MAJETKOVÉ ÚJMY PODLE ZNALECKÉHO STANDARDU Č. I/2005

Znalecký standard č. I vznikl v 80. letech 20. století a jeho hlavní význam je třeba spatřovat ve standardizaci požadavků na úplnost znaleckého posudku a standardizaci relevantních oceňovacích a dalších principů. Standard vznikl v době, kdy problematika pro řešení výše majetkové újmy (dále jen VMÚ) byla nejednotná, z čehož vyplývala i řada rozporů, zejména mezi znalci a pojišťovnami. V roce 1990 byl Znalecký standard č. I schválen Ministerstvem spravedlnosti ČSR jako závazný pokyn pro znalce. V roce 1994 vznikla potřeba provést některé změny amortizačních stupnic a byla provedena změna 1. části standardu, týkající se oceňování motorových vozidel. Tato novela již nebyla schválena ministerstvem spravedlnosti a k 1. 1. 1995 byla zrušena závaznost tohoto znaleckého standardu. V roce 2004 byla zahájena příprava novely 2. části standardu, týkající se způsobu stanovení výše majetkové újmy způsobené poškozením vozidla. Novela byla vydána v prosinci roku 2004 pod označením Znalecký standard č. I/2005. Pro oceňování motorových vozidel byl zachován princip věcného ocenění na základě uplatnění dvou oceňovacích principů (metody zjištění substanční hodnoty a metody porovnávací). Ve výpočtu výše majetkové újmy byly provedeny tyto hlavní změny:

- S ohledem na úpravu amortizačních stupnic v roce 1994 byla ve ZS č. I/2005 snížena hranice technické hodnoty (TH) pro posouzení znehodnocení vozidla provedenou opravou (ze 70 % na 60 %); znehodnocení vozidla provedenou opravou se tak uvažuje do stáří cca 3 až 5 let.
- S ohledem na změny trhu s ojetými vozidly byl vypuštěn výpočet zhodnocení vozidla provedenou opravou v souvislosti s náhradou opotřebovaných dílů díly továrně novými (výpočet přírážky k časové ceně vozidla, počítané v Kč z ceny nahrazených nových dílů).
- Pro starší vozidla s TH nižší než 40 % (tedy pro vozidla 7 až 9 let a starší) byla zavedena korekce nákladů na materiál KNM.

Stanovení výše majetkové újmy vzniklé poškozením vozidla podle ZS č. I/2005

Pro stanovení výše majetkové újmy vzniklé poškozením vozidla (zjednodušeně vyjádřeno) ZS č. I/2005 stanoví, že při úplném (totálním) zničení vozidla, tedy v případech, kdy provedení opravy není ekonomické a náklady na opravu (NO) převyšují obvyklou cenu vozidla před poškozením (C_1), se výpočet provede podle vztahu (1) (viz příloha č. 4.1 ZS č. I/2005). VMÚ pak odpovídá ceně vozidla před poškozením (C_1), snížené o cenu použitelných (prodejných) zbytků (CZ).

$$VMÚ = C_1 - CZ \quad (1)$$

Je-li provedení opravy ekonomické a tedy náklady na opravu (NO) nepřevyšují obvyklou cenu vozidla před poškozením (C_1), výpočet VMÚ se provede podle obecného vztahu (2) (viz odst. 1.41 ZS č. I/2005), resp. podle modifikovaného vztahu (3) (viz příloha č. 4.3 ZS č. I/2005).

$$VMÚ = NO - (C_1 - C_2) - CZ \quad (2)$$

$$VMÚ = NO - \Sigma KNM - (C_1 - C_2) - CZ \quad (3)$$

**XVII. Mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství
Brno, 25. – 26. 1. 2008**

VMÚ je pak dána výší nákladů na opravu (NO) upravenou o rozdíl ceny vozidla před poškozením a po opravě poškození ($C_1 - C_2$), tedy upravenou o zhodnocení či znehodnocení vozidla provedenou opravou, a sníženou o cenu příp. prodejních zbytků (CZ).

V případě, kdy oprava není provedena, náklady na opravu (NO) se stanoví rozpočtem. Tyto náklady jsou tvořeny náklady na materiál (náhradní díly) a náklady na opravárenské práce. Pro stanovení nákladů na materiál se vychází z cen náhradních dílů určených ve shodě s výrobcem vozidla k opravám v autorizovaných opravnách. Pro stanovení nákladů na opravárenské práce se vychází z podmínek stanovených výrobcem vozidla k opravám v autorizovaných opravnách.

Je-li technická hodnota vozidla (skupiny vozidla) před poškozením alespoň 40 %, náklady na opravu (NO) se dále neupravují. Je-li však technická hodnota méně než 40 %, zohlední se náhrada opotřebovaných dílů díly továrně novými. Pro jednotlivé skupiny vozidla se stanoví korekce nákladů na materiál (KNM) upravením nákladů na materiál koeficientem náhrady dílů (KND) (hodnota koeficientu KND je uvedena dále v tab. 1 ve sloupci 3). Suma korekce nákladů na materiál (Σ KNM) se odečte od celkových nákladů na opravu (NO) - viz (3), rozdíl $NO - \Sigma$ KNM.

V případě, že oprava vozidla již byla provedena a existují-li doklady o jejím provedení, provede se revize faktury za opravu.

Pokud k opravě poškození byly použity či uvažovány díly, které nejsou výrobcem vozidla určeny k opravám v autorizovaných opravnách, lze výši KNM eventuálně upravit.

Posouzení vlivu opravy na cenu vozidla po opravě poškození ZS č. I/2005

Pro posouzení vlivu opravy na cenu vozidla po opravě poškození (zjednodušeně vyjádřeno) ZS č. I/2005 stanoví tyto zásady:

Technickou hodnotu vozidla a tedy přiměřeně i jeho obvyklou cenu **zvyšuje** ($C_2 > C_1$) pouze:

- výměna některé ze skupin vozidla za skupinu továrně novou; technická hodnota skupiny se tím zvýší na 100 %; platí též pro skupiny pneumatiky vozidla a mimořádná výbava;
- provedení CO na skupině motor a spojka s TH menší než 80 %; technická hodnota skupiny se tím zvýší na 80 % skupiny továrně nové.

Technickou hodnotu vozidla a tedy přiměřeně i jeho obvyklou cenu **snižuje** ($C_2 < C_1$):

- provedení oprav poškození vozidla, a to zpravidla jen u skupin skříň karoserie, kabina nebo skříňová nástavba v případech, kdy technická hodnota skupiny před poškozením byla 60 % a více; srážka za znehodnocení skupiny se podle rozsahu opravy uvažuje podle tab. č. 3.3 ZS č. I/2005,
- spíše teoreticky pak i provedení CO na skupině motor a spojka s TH větší než 80 %, kterou se technická hodnota skupiny sníží na 80 % skupiny továrně nové.

Jiné způsoby oprav poškození technickou hodnotu vozidla zpravidla nezvyšují ani nesnižují a při řádném provedení opravy se tak uvažuje, že opravou bude vozidlo uvedeno do stavu před poškozením a jeho obvyklá cena se tak zpravidla nezmění ($C_2 = C_1$). Tím jsou pak dány možnosti zjednodušeného výpočtu VMÚ, kdy rozdíl ($C_1 - C_2$) ve vztahu (2) resp. (3) je nulový (viz *zjednodušené způsoby výpočtu, varianty A, B, C dle přílohy č. 4.2 ZS č. I/2005*).

Je-li názorem znalce, že bez ohledu na uvedené zásady pro posouzení vlivu opravy na cenu vozidla došlo v konkrétním případě k dalšímu (např. k ekonomickému) zhodnocení či

**XVII. Mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství
Brno, 25. – 26. 1. 2008**

znehodnocení vozidla provedenou opravou, měl by znalec při použití metodiky ZS č. 1/2005 tuto skutečnost ve znaleckém posudku řádně vysvětlit.

Závěr ke ZS č. 1/2005

Z uvedených zásad je zřejmé, že korekce nákladů na materiál (KNM), použitá ve ZS č. 1/2005, upravuje vynaložené nebo uvažované materiálové náklady a to pouze u starších vozidel (s TH nižší než 40 %) v případech, kdy se při stanovení materiálových nákladů vycházelo z cen náhradních dílů určených výrobcem vozidla k opravám v autorizovaných opravárnách.

KNM (resp. Σ KNM) neupravuje cenu vozidla po opravě poškození (C_2), tudíž neovlivňuje rozdíl ($C_1 - C_2$) a nevyjadřuje tak ani technické, ani ekonomického zhodnocení vozidla provedenou opravou, tak jak vyplynulo v projednávaném případě popsaném v úvodu tohoto článku.

USTÁLENÁ JUDIKATURA K NÁHRADĚ ŠKODY

Judikatura k náhradě škody je v současné době do značné míry ustálena (rovněž viz rozhodnutí soudu výše). Pro technické posouzení výše majetkové újmy jsou důležitá zejména ustanovení § 442 odst. 1, 2 a § 443 OZ.

- Hradí se skutečná škoda a to, co poškozenému ušlo (ušlý zisk) (§ 442/1 OZ).
- Škoda se hradí v penězích; požádá-li však o to poškozený a je-li to možné a účelné, hradí se škoda uvedením do předešlého stavu (§ 442/2 OZ).
- Při určení výše škody se vychází z ceny v době poškození (§ 443 OZ).

V právní teorii i soudní praxi [7] se škoda (jako kategorie občanského práva) chápe jako újma, která nastala (projevuje se) v majetkové sféře poškozeného. Objektivně se škoda vyjadřuje všeobecným ekvivalentem, tj. penězi.

Poškozenému se hradí skutečná škoda (§ 442/1 OZ). Touto skutečnou škodou [7] je nastalé zmenšení (úbytek) majetku poškozeného, které představuje majetkové hodnoty potřebné

- k uvedení v předešlý stav, popř.
- k vyvážení důsledků plynoucích z toho, že nedošlo k uvedení v předešlý stav.

Pro označení škody na majetku, resp. na hmotných statcích [7] právní teorie užívá ještě pojmu hmotná škoda (který není pojmem OZ ani zákoníku práce). Z hlediska občanskoprávní odpovědnosti za škodu mezi pojmy škoda a hmotná škoda není v podstatě obsahový rozdíl.

Předešlým stavem se rozumí ta skutečnost, že poškozený

- má po opravě věc stejné kvality a hodnoty (ceny) nebo
- nelze-li věc opravovat nebo je-li oprava neekonomická, může si opatřit věc stejné kvality a hodnoty (ceny).

Uvede-li věc do původního stavu škůdce [8] (reparační princip náhrady škody), nezáleží na způsobu provedení opravy a s tím související výši nákladů. Rozhodující je výsledek, tedy zda věc byla uvedena do stavu jako před poškozením.

Jestliže však opravu zajišťuje poškozený [8] (restituční princip náhrady škody), nelze rozsah peněžité náhrady, a tedy povinnosti škůdce, činit závislé na tom, do jaké míry poškozený potřebné práce platí a do jaké míry je provádí sám, popřípadě za pomoci svých známých. V důsledku přičinění poškozeného nemůže být zvýhodněn škůdce. Stejně tak by

**XVII. Mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství
Brno, 25. – 26. 1. 2008**

ovšem nemohl škůdce utrpět újmu (platit na náhradu škody vyšší částku) proto, že poškozený vynaložil na provedení či zajištění opravy neúměrně vysoké nebo neúčelné náklady.

Pro vznik nároku na náhradu skutečné škody nejsou významné nahodilé okolnosti nesouvisející se škodnou událostí [8], [11], tedy např. zda poškozený

- věc, která je opravitelná skutečně opravil, či zda je oprava dokončena,
- zda tuto opravu provedl sám, příp. jak ji provedl,
- zda poškozenou věc někomu daroval, prodal nebo vyměnil, ani za jakou cenu (protihodnotu).

Při stanovení hmotné škody je nutné zvažovat [8], [9]:

- zda cena opravy byla stanovena správně,
- zda oprava byla provedena účelně a směřovala jen k odstranění následků škodné události a
- zda cena věci po její opravě není nižší nebo vyšší než před poškozením.

Při určení výše skutečné škody se vychází z ceny věci v době poškození (§ 443 OZ).

Z obvyklé ceny věci před poškozením [10] lze zpravidla vycházet jen u takových použitých movitých věcí, jako jsou např. motorová vozidla, výrobky spotřební elektroniky a další, jejichž užívání není bezprostředně spojeno s určitou osobou, a u nichž proto obvyklá cena nebývá již z tohoto důvodu nutně nižší než jejich cena časová.

Při stanovení cen věcí, které jsou vzhledem ke své povaze a účelu užití zpravidla pořizovány pro určitou osobou [10], např. oděvy, prádlo, obuv apod., je nutno vycházet především z jejich užitné hodnoty, vyjádřené jejich časovou cenou. Vzhledem k účelu, hygienickým požadavkům atd. u těchto použitých věcí bývá obvyklá cena (pokud se tyto věci vůbec prodávají) většinou nižší (a to někdy i podstatně) než jejich cena časová, což by mohlo vést ke znevýhodnění poškozeného.

Výše škody se posuzuje a určuje podle časového okamžiku, kterým je doba poškození. Formulace „se vychází“, uvedená v § 443 OZ (viz výše) však rovněž umožňuje, aby výše škody byla posouzena a určena i podle jiného časového okamžiku [2]. Pokud by určení ceny v době poškození (např. při prudkém cenovém růstu) bylo v rozporu s dobrými mravy, pak s ohledem na reparační povinnost škůdce (uvedení do původního stavu) by při určení výše škody na věci bylo možné vycházet z ceny v době opravy.

Posouzení výše majetkové újmy

S ohledem na uvedené zásady týkající se náhrady škody (viz rovněž [2]) je třeba pro stanovení výše majetkové újmy nejprve posoudit účelnost (ekonomičnost) opravy a tedy porovnat náklady na opravu (NO), které by bylo nutno vynaložit na uvedení věci do stavu před poškozením s cenou věci bezprostředně před poškozením (C_1).

V případě, kdy tyto náklady převyšují nebo jsou srovnatelné s cenou věci před poškozením ($NO \geq C_1$) a provedení opravy tak není ekonomické, je nutno stanovit náhradu, která musí poškozenému zajistit, aby si mohl pořídit věc stejné kvality a hodnoty (ceny), jakou měla věc v době vzniku škody. Nehospodárné provedení opravy by v takovém případě nemohlo jít k tíži škůdce. Ve výši náhrady je nutno zohlednit hodnotu (cenu) použitelných zbytků, neboť tato hodnota poškozenému zůstane a spolu s vyplacenou náhradou mu umožní (pokud se tak rozhodne) opatřit si věc stejné kvality a ceny. Skutečná škoda na věci pak odpovídá vztahu (1), viz výše, tedy ceně věci před poškozením (C_1) snížené o cenu použitelných (prodejných) zbytků (CZ).

**XVII. Mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství
Brno, 25. – 26. 1. 2008**

V případě, kdy provedení opravy je ekonomické a možné ($NO < C_1$), je nutno stanovit náhradu, která musí poškozenému zajistit, aby po opravě měl věc stejné kvality a hodnoty (ceny), jakou měla věc v době vzniku škody, tedy bezprostředně před poškozením. Je tedy nutno objektivně stanovit náklady na opravu; v případě kdy oprava již byla provedena, je třeba posoudit, zda oprava byla provedena účelně, zda směřovala jen k odstranění následků škodné události a zda opravou byly odstraněny všechny následky této události. Dále je nutno posoudit, zda se provedením opravy nezmění obvyklá cena věci, tedy zda nedošlo ke zhodnocení či znehodnocení věci provedením opravy a příp. zohlednit hodnotu (cenu) prodejních zbytků, pokud takové při opravě vůbec vzniknou.

Skutečná škoda na věci pak odpovídá vztahu (2), tedy výši nákladů na opravu (NO) upravené o rozdíl ceny věci před a po opravě poškození ($C_1 - C_2$) a snížené o cenu příp. prodejních zbytků (CZ).

K tíži poškozeného nesmí jít

- znehodnocení věci její opravou (oproti původnímu stavu), tedy skutečnost, že by poškozený měl po opravě věc nižší ceny než před vznikem škody a
- okolnosti, jež jsou nahodilé a bez souvislosti s příčinou vzniku škody (např. nezaplacení prací, jež si poškozený provádí sám).

K tíži škůdce pak nesmí jít

- zhodnocení věci její opravou (oproti původnímu stavu), kterým by poškozenému vznikalo bezdůvodné obohacení, a rovněž
- nevhodnost provedené opravy, tedy skutečnost, že na opravu byly vynaloženy neúměrně vysoké nebo neúčelné náklady.

Zohlednitelná hodnota zbytků by měla být vždy stanovena objektivně, tzn. měla by odpovídat realitě, tak aby mohla být naplněna podmínka uvedení do původního stavu.

Jestliže poškozený posléze prodá zbytky za nižší cenu než bylo při výpočtu náhrady škody zohledněno, je nutné zkoumat

- zda se tak stalo z objektivních důvodů (zvažovaná cena zbytků byla nereálná),
- nebo proto, že se tak poškozený rozhodl ze spekulativních důvodů; taková skutečnost (obdobně jako v případě, kdy se poškozený rozhodne pro neúměrně vysokou cenu opravy), pak nemůže jít k tíži škůdce.

Závěr k judikatuře

Z provedeného porovnání je zřejmé, že nevzniká rozpor mezi Znaleckým standardem č. 1/2005 a ustálenou judikaturou a že je třeba zkoumat opodstatněnost úpravy materiálových nákladů použitou ve ZS č. 1/2005.

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1400/2002 (tzv. BLOKOVÁ VÝJIMKA)

Po 1. 11. 2004 se oblast prodeje a servisu motorových vozidel velmi významně změnila (a stále se mění), a to zejména v souvislosti s vydáním nařízení Komise (ES) č. 1400/2002 (vydáním tzv. blokové výjimky) [3].

Ve státech Evropské unie i u nás výrobci automobilů prodávají své produkty přes sítě prodejních a servisních partnerů (dealerů). Ti mají s výrobcí vozidel nebo s jejich importéry uzavřené smlouvy, resp. dohody, které by za normálních okolností (bez udělení výjimky) byly v rozporu se soutěžním právem Evropské unie i s naším zákonem č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže. Soutěžní právo totiž zakazuje uzavírání dohod, které by narušovaly a omezovaly hospodářskou soutěž, resp. by bránily konkurenci či volné efektivní soutěži. Bez

**XVII. Mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství
Brno, 25. – 26. 1. 2008**

udělené výjimky by tak např. nemohly být uzavírány dealerské smlouvy a neexistovaly by značkové autoservisy.

Bloková výjimka má v EU podobu Nařízení (ES) Komise č. 1400/2002 [5], platí od 1. 10. 2002 a v ČR od 1. 11. 2004. U nás byla tato problematika nejprve upravena vyhláškou Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. 31/2003 Sb., tedy jakousi českou blokovou výjimkou, doplněnou později vyhláškou č. 245/2003 Sb. Od 1. 11. 2004 tyto vyhlášky neplatí a pro oblast prodeje, servisu silničních vozidel, distribuce a používání náhradních dílů i u nás platí výhradně komunitární právo, tedy právo Evropské unie.

Evropská komise svým nařízením č. 1400/2000 rozhodla, že pro dohody o distribuci a servisu motorových vozidel po omezenou dobu (prozatím do roku 2010) povolí obecnou výjimku ze zákazu dohod narušujících hospodářskou soutěž. Současně však již ve svém nařízení odstranila některé překážky bránící efektivní soutěži.

Údržba a opravy motorových vozidel

Do 1. 11. 2004 existovaly (z pohledu dnešní klasifikace) pouze dva typy autoservisů

- autorizovaný (značkový) obchodník s autorizovaným (značkovým) servisem a
- nezávislý (neznačkový) autoservis.

Po 1. 11. 2004 podle blokové výjimky existují 3 kategorie autoservisů:

- autorizovaný (značkový) obchodník s autorizovaným (značkovým) servisem,
- autorizovaný (značkový) autoservis (bez prodeje nových vozidel) a
- nezávislý (neznačkový) autoservis.

Po 1. 11. 2004 musí autorizaci pro servisní činnost získat každý autoservis, který splní servisní standardy výrobce a autorizace nemůže být vázána na prodej nových vozů.

Nezávislé autoservisy pak mohou provádět i tzv. inspekce po ujetí určitého počtu kilometrů, a to i na vozidlech, která jsou v záruce. Pokud jsou tyto práce provedeny správně, nemá to žádný dopad na záruku. Stejně jako dříve mohou nezávislé servisy provádět běžnou údržbu a opravy a nemohou provádět bezplatné opravy v záruce nebo při svolávacích akcích.

Jelikož blokovaná výjimka striktně odděluje prodej a servis, může prodej nových vozů nově provádět i

- autorizovaný (značkový) obchodník (bez autorizovaného servisu).

Klasifikace, prodej a používání náhradních dílů

Blokovaná výjimka poprvé jasně klasifikuje jednotlivé kategorie náhradních dílů. Jsou to:

1. originální náhradní díly,
2. kvalitativně rovnocenné náhradní díly a
3. ostatní náhradní díly.

Ad 1) Originální náhradní díly jsou díly stejné kvality, jako díly použité pro montáž nového vozidla a vyráběné podle specifikace a výrobních standardů daných výrobcem vozidla. Do této kategorie patří:

- a) díly přímo vyráběné výrobcem vozidla,
- b) díly dodávané výrobcem vozidla výrobcem náhradních dílů,
- c) díly, které sice nejsou dodávané výrobcem vozidla, ale jsou vyráběné podle specifikace výrobce vozidla.

**XVII. Mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství
Brno, 25. – 26. 1. 2008**

U dílů, které nejsou vyrobeny výrobcem vozidla a jsou prodávány na volný trh, musí výrobce náhradního dílu vystavit osvědčení (certifikát, atest), ve kterém potvrdí, že náhradní díl byl vyroben podle specifikací a výrobních standardů daných výrobcem vozidla a vykazuje tutéž kvalitu jako díl, který je používán pro montáž příslušného nového vozidla. Výrobce dílu může ve svém prohlášení odkázat i na certifikaci provedenou nezávislým místem, jakým je certifikační organizace (není to však podmínkou). Toto potvrzení musí být zveřejněno, může být vytisknuto na balení nebo na listu přiloženém k náhradnímu dílu anebo uvedeno na internetu.

Ad 2) Kvalitativně rovnocenné náhradní díly jsou díly, jejichž kvalita dosahuje kvality odpovídající dílům použitým pro montáž nového vozidla. Tyto díly jsou však vyráběny jakýmkoliv výrobcem a bez přímé specifikace výrobce vozidla.

Kvalitu těchto dílů musí jejich výrobce kdykoliv prokázat. Podobně jako u originálních náhradních dílů kategorie 1a) nebo 1b) - viz výše - je výrobce náhradního dílu povinen vystavit osvědčení a informovat o něm uživatele. V osvědčení výrobce náhradního dílu potvrdí, že náhradní díl dosahuje kvality dílu, který je používán pro montáž příslušného nového vozidla. Toto osvědčení musí být stále k dispozici, a to nejenom při prodeji náhradního dílu, nýbrž také později, kdyby například došlo k tvrzení, že náhradní díl má vady.

Ad 3) Ostatní náhradní díly představují všechny ostatní náhradní díly, bez osvědčení o jejich kvalitě.

V souladu s blokovou výjimkou autorizované (značkové) servisy musí mít možnost kromě dílů originálních, prodávaných přes distribuční kanály výrobce, nakupovat na volném trhu i ostatní originální a kvalitativně rovnocenné náhradní díly a používat je pro údržbu a opravy vozidel. Z pohledu blokové výjimky tedy není žádný rozdíl mezi originálním dílem prodávaným přes distribuční síť výrobce a dílem prodávaným na volném trhu a není kvalitativní rozdíl mezi dílem originálním a dílem rovnocenné kvality. Výrobce / importér může smluvnímu autoservisu nařídít jen to, že

- pro práce v záruce, při bezplatném servisu a při svolávacích akcích musí používat jen originální náhradní díly;
- požadovat, aby autorizovaná opravna nakupovala 30 % z jejího celkového nákupu náhradních dílů výhradně přes distribuční kanály výrobce vozidla.

Bloková výjimka se nevztahuje na příslušenství. Nevztahuje se tedy na produkty, které nejsou nezbytné pro používání vozidla (např. autorádia, CD-přehrávače, sady hands free, nosiče zavazadel apod.). Jsou-li však tyto produkty zamontovány do vozidla přímo při výrobě, potom jsou považovány za prvomontážní díly a splňují definici náhradních dílů. Náhradními díly jsou podle blokové výjimky i mazací oleje a laky.

Přístup k technickým informacím

Podle blokové výjimky všichni nezávislí účastníci na trhu v oblasti údržby a oprav musí mít přístup ke stejným technickým informacím, odborným školením a přístrojům, jako autorizované opravny. Přístup musí být zaručen bez průtahů v nediskriminující, přiměřené a použitelné formě, přičemž je třeba zohledňovat požadavky nezávislých účastníků trhu. Těmi jsou ti, kteří se přímo či nepřímo podílejí na opravách a údržbě vozidel:

- Přímý podíl mají např. nezávislé autoopravny, karosárny, řetězce rychloservisů, poruchové služby, autokluby apod.
- Nepřímý podíl mají ti, kteří usnadňují práci opraven, např. vydavatelé technických informací, obchodníci s náhradními díly, výrobci vybavení a přístrojů pro opravy,

**XVII. Mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství
Brno, 25. – 26. 1. 2008**

poskytovatelé inspekčních a diagnostických služeb, subjekty zajišťující výuku a vzdělávání automechaniků apod.

Shrnutí k možnostem oprav

Zatímco do 1. 11. 2004 bylo možno zaručit provedení opravy podle standardů výrobce pouze v autorizovaném (značkovém servisu), který byl zpravidla vždy i autorizovaným prodejcem a zpravidla byl smluvně vázán povinností provést opravu pouze s využitím originálních náhradních dílů nakupovaných přes distribuční síť výrobce, jsou současné podmínky odlišné.

Po 1. 11. 2004 nelze autorizaci servisu vázat na prodej nových vozidel. Autorizované servisy mohou být vázány pouze k tomu, aby 30 % z celkového nákupu náhradních dílů nakupovaly přes distribuční síť výrobce a k tomu, aby pro práce v záruce, při bezplatném servisu a při svolávacích akcích používaly originální náhradní díly vyráběné výrobcem vozidla nebo dodávané výrobcem vozidla.

Po 1. 11. 2004 tedy i autorizované servisy mohou pro běžné opravy používat i náhradní díly z volného trhu, které dosahují kvalitu odpovídající dílům použitým pro montáž nového vozidla a konkurují tak dílům dodávaným výrobcem vozidla.

Použití dílů bez osvědčení o jejich kvalitě se pochopitelně nepředpokládá.

K PROBLEMATICE VYUŽITÍ KVALITATIVNĚ ROVNOCENNÝCH NÁHRADNÍCH DÍLŮ

Jelikož zejména kvalitativně rovnocenné náhradní díly jsou zpravidla cenově výhodnější než náhradní díly nabízené přes distribuční síť výrobců vozidel, mají změny dané blokovou výjimkou nejen dopad na servisní činnost, ale nutně se dotýkají i činnosti znalců při stanovení výše majetkové újmy způsobené poškozením motorového vozidla. Literatura [4] například dokládá, že u vozidel střední vyšší třídy starších dvou let lze s využitím rovnocenných náhradních dílů snížit celkové náklady na opravu až o 45 % a u starších vozidel až o 50 % (viz tab. 1 sloupec 5). Naopak u vozidel do stáří dvou roků snížení celkových nákladů na opravu není prakticky možné, neboť rovnocenné náhradní díly se na trhu prakticky nenabízejí.

Technická hodnota vozidla (TH) (1)	Průměrné stáří vozidla (2)	KND podle ZS č. I/2005 (3)	Dostupnost náhradních dílů (ND) rovnocenné kvality (4)	Možnost snížení NO použitím rovnocenných ND (5)	Uvažované snížení NO podle ZS č. I/2005 (materiálové náklady dle [3] cca 55% NO) (6)
60% a více	2 až 3 roky	0	jen omezeně	do 10 %	0%
40 % až 60 %	3 až 7 let	0	ano	až 45 %	0%
30 % až 40 %	7 až 8 let	0,3	ano	až 45 %	17%
20 % až 30 %	8 a více let	0,5	ano	až 50 %	28%

Tabulka č. 1 – Možnosti snížení nákladů na opravu (NO) použitím kvalitativně rovnocenných náhradních dílů dle lit. [4] a uvažované snížení nákladů na opravu v souvislosti s použitím KNM podle lit. [1]

Zároveň literatura [4] upozorňuje i na některé problémy a omezení při používání rovnocenných náhradních dílů:

1. pro nejnovější modely vozidel rovnocenné náhradní díly na trhu prakticky nejsou,
2. pro opravy bočních a zadních částí vozidel je jen velmi omezená nabídka těchto dílů,

**XVII. Mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství
Brno, 25. – 26. 1. 2008**

3. v některých případech vzniká nutnost víceprací při montáži těchto dílů a může být náročnější jejich lakování (to je však v rozporu s prohlášením o jejich rovnocennosti!).

SHRNUTÍ K PROBLEMATICE KOREKCE NÁKLADŮ NA MATERIÁL (KNM)

Z uvedených souvislostí je zřejmé, že korekce nákladů na materiál použitá ve ZS č. I/2005 nevyjadřuje technické ani ekonomické zhodnocení vozidla provedenou opravou.

- Při posouzení vlivu opravy na cenu vozidla po opravě poškození se při standardizovaném způsobu výpočtu VMÚ uvažuje, že provedením dílčích oprav jednotlivých skupin vozidla po poškození bude vozidlo zpravidla uvedeno do stavu před poškozením.
- Znehodnocení vozidla provedenou opravou se zpravidla uvažuje jen u nových vozidel (s TH 60 % a vyšší) a to v případě, kdy je provedena oprava nosných částí karoserie (skeletu).
- Zhodnocení vozidla provedenou opravou se zpravidla uvažuje jen při výměně některé ze skupin vozidla za skupinu továrně novou nebo při CO u skupiny motor. Při provedení dílčích oprav skupin vozidla se zhodnocení zpravidla neuvažuje.

Uplatněním korekce nákladů na materiál (KNM) se podle ZS č. 1/2005 upravují vynaložené nebo uvažované materiálové náklady jen u starších vozidel (s TH < 40 %), a to v těch případech, kdy se při jejich stanovení vycházelo z cen náhradních dílů určených výrobcem vozidla k opravám v autorizovaných opravárnách (tedy z nákladů maximálních).

Z principů blokové výjimky je zřejmé, že pro běžné opravy a tedy potažmo ani při znalecké činnosti nelze činit rozdíly mezi jednotlivými kategoriemi originálních náhradních dílů a nelze činit ani kvalitativní rozdíly mezi díly originálními a rovnocenné kvality, pokud jsou splněny podmínky pro jejich zařazení do daných kategorií.

Za situace, kdy se na trhu v různých cenových úrovních nabízí více dílů, které dosahují kvality dílů použitých pro montáž nového vozidla (tak jak je kategorizace náhradních dílů upravena blokovou výjimkou), je nutno při stanovení VMÚ brát v úvahu i možnost použití náhradních dílů z volného trhu. Zejména u starších vozidel tak nutně vzniká otázka, zda je oprava provedena dostatečně hospodárně, je-li pro její provedení využito pouze originálních náhradních dílů z distribuční sítě výrobce.

Podle názoru autora článku použití KNM není vyjádřením míry zhodnocení vozidla provedenou opravou, nýbrž je vyjádřením principu, který je v ustálené judikatuře rovněž obsažen, že k tíži škůdce nemůže jít nevhodnost provedené opravy a tedy skutečnost, že na opravu byly vynaloženy neúměrně vysoké nebo neúčelné náklady.

Z hlediska praktického výkonu znalecké činnosti je pak důležitá ta skutečnost, že expertní systémy, např. software AUDATEX, používané při znalecké činnosti v současné době, pracují výhradně s cenami náhradních dílů prodávanými přes distribuční kanály výrobců / exportérů vozidel. Jelikož znalecká činnost je činností ryze účelovou, zejména v případech, kdy není ještě provedena oprava vozidla po poškození nebo je požadováno vyplacení náhrady na základě rozpočtu, nejeví se jako účelné, aby znalec sám detailně zjišťoval veškeré možné úspory z hlediska materiálových nákladů a za vhodné je nutno považovat použití paušální srážky, tak ji upravuje ZS č. I/2005.

Názorem autora článku je, že pokud má být uplatněna KNM, je třeba při stanovení nákladů na opravu (NO) vycházet výhradně z cen náhradních dílů v distribuční síti výrobce / importéra vozidla. KNM tedy nelze uplatňovat v případech, kdy jsou v účelném rozsahu

**XVII. Mezinárodní vědecká konference soudního inženýrství
Brno, 25. – 26. 1. 2008**

použity (či uvažovány) náhradní díly z volného trhu (tak jak to v některých případech činí např. pojišťovny). Současně je nutno respektovat takové provedení oprav, které požaduje výrobce vozidla pro zachování záručních podmínek (viz ZS č. 1 str. 36 odst. 3.2).

Jelikož otázka způsobu provedení opravy je problematikou vysoce odbornou, je nutné, aby pojišťovny, pokud chtějí s odkazem na ZS č. I/2005 uplatnit při likvidaci škody KNM, vysvětlily poškozeným ještě před provedením opravy možnosti jejího hospodárného provedení s využitím dílů z volného trhu a zejména, aby neuplatňovaly KNM v těch případech, kdy poškozený postupuje ekonomicky. Současně by měly být respektovány i názory autorizovaných opraven, výrobců / importérů vozidel na vhodnost použití dílů rovnocenné kvality či jejich dostupnost.

V žádném případě pak nelze po poškozeném požadovat použití náhradního dílu, u něhož neexistuje osvědčení o jeho kvalitě, byť by jeho cena byla sebevýhodnější.

Diskutabilní otázkou může být požadavek, který v některých případech rovněž vznášejí pojišťovny, a to aby poškozený provedl opravu vozidla v nezávislém servisu. Tyto servisy sice mají blokovou výjimkou (od 1. 11. 2004) zaručený rovnocenný přístup k informacím jako autorizované servisy, zákazník však má jen omezené možnosti si ověřit, zda tyto servisy si skutečně potřebné informace opatřily, zda při opravách používají potřebné přístroje a zřízení a zda skutečně dodržují standardy výrobce pro opravy vozidel.

ZÁVĚR

Liberalizace trhu v oblasti distribuce náhradních dílů a oprav vozidel po 1. 11. 2004 přináší nové aspekty, které se projevují ve větší cenové soutěži, která tak přináší širší nabídku služeb v dané oblasti a tím i vytváří vyšší nároky na znaleckou činnost. V souvislosti s uplatněním KNM je důležitá zejména ta skutečnost, že smluvním (autorizovaným) opravnám, v souladu s platnou blokovou výjimkou, nemůže být pro běžné opravy žádným způsobem bráněno v používání takových náhradních dílů z volného trhu, které dosahují stejnou nebo vyšší kvalitu než díly použité pro montáž nového vozidla [6], jsou-li splněny požadavky pro zařazení těchto dílů do příslušných kategorií. U starších vozidel tak nutně vzniká otázka, zda je oprava provedena dostatečně hospodárně, je-li provedena pouze s využitím originálních náhradních dílů z distribuční sítě výrobce, a zda na opravu nebyly vynaloženy neúčelné náklady tím, že nebylo využito náhradních dílů z volného trhu, které konkurují dílům dodávaným výrobcem vozidla.

Z právního i technického hlediska je otázka použití dílů z volného trhu značně složitá. Podle názoru autora článku by se však poškozený při opravě vozidla po poškození měl v principu chovat tak, jak by se choval, pokud by si škodu způsobil sám. Podle studie z roku 2001 [6] nezávislé servisy provádějí průměrně 50 % všech oprav automobilů². Tyto servisy běžně používají díly z volného trhu a nutně tak vyvstává další otázka, zda u starších vozidel by srovnatelné náhradní díly neměly být použity i pro opravu vozidla po poškození u kterého vzniká nárok na náhradu škody.

Celkově je však zřejmé, že z pohledu znalecké činnosti nelze korekci nákladů na materiál (KNM) interpretovat jako zhodnocení vozidla provedenou opravou neboť tato korekce neupravuje cenu vozidla, nýbrž upravuje náklady na opravu vozidla po poškození.

² Andersenova studie, s. 254, dodatek 8; Accenture, Studie vlivu legislativních scénářů na distribuci motorových vozidel, září 2001, z pověření ACEA, s. 11.

LITERATURA

- [1] KREJČÍŘ, P., BRADÁČ, A. *Znalecký standard číslo I/2005*. 1. vyd. Brno: AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o., 2004. ISBN 80-7204-370-6
- [2] ŠULCOVÁ, J. *Občanskoprávní odpovědnost za škodu a náhrada škody*. Soudní inženýrství, 2006, roč. 17, č. , s. - . ISSN 1211-443X
- [3] LHOTÁK, J. *Bloková výjimka a její dopad na prodej a servis motorových vozidel v ČR*. Soudní inženýrství, 2006, roč. 17, č. 4, s. 199-202. ISSN 1211-443X
- [4] HAŠEK, P. *Obvyklé náklady na opravu motorového vozidla*. Soudní inženýrství, 2006, roč. 17, č. , s. - . ISSN 1211-443X
- [5] NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1400/2002 ze dne 31. července 2002 Úř. věst. L 203, 1.8.2002, s. 30.
- [6] EVROPSKÁ KOMISE - GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO HOSPODÁŘSKOU SOUTĚŽ. *Distribuce a servis motorových vozidel v Evropské unii. Nařízení komise (ES) č. 1400/2002 ze dne 31. července 2002. Vysvětlující brožura*
- [7] Rc 55/71 Cpj 87/70 [Sb. NS 1971, Stanovisko, 7: 339] K náhradě škody podle občanského zákoníku. Systém ASPI
- [8] Rc 25/90 1 Cz 82/88 [Sb. NS 1990, Rozhodnutí, 6: 256] Náhrada škody a stanovení výše škody. Systém ASPI
- [9] Rc 25 Cdo 214/2002 [Rozsudek] OZ: Společná odpovědnost rodiče s nezletilým, který způsobil škodu při řízení dopravního prostředku (§ 430 odst. 1 obč. zák.). Stanovení výše škody vzniklé na použité a částečně opotřebované věci (§ 442 obč. zák.). Systém ASPI
- [10] Rc 12/89 Cpj 39/88 [Sb. NS 1989, Stanovisko, 2-3: 144] K zhotovením věci na zakázku a opravám nebo úpravám věci. Systém ASPI
- [11] Rc 25 Cdo 347/2000 [Rozsudek] OZ: Výše škody vzniklé poškozením použité a částečně opotřebované věci (§442/1). Systém ASPI