

PŘIPOMÍNKY KE ZNALECKÉMU STANDARDU Č. 1/2005

Josef Novák¹

Abstrakt: Důsledky úprav znaleckého standardu při výpočtu a stanovení výše škody na vozidlech ze strany pojišťoven. Postavení poškozeného a následně znalce při sporu o výši škody na vozidle vůči pojišťovně, která se striktně drží tabulek publikovaných ve znaleckém standardu.

Chtěl bych této příležitosti využít k tomu, abych uvedl několik připomínek k úpravě ZS týkajících se výpočtů majetkové újmy na vozidlech vyplývající z praxe v pojišťovnictví, kde je snaha ZS používat bez jakýchkoliv odchylek. Dochází pak k tomu, že v případech kdy se poškozený snaží vůči výši náhrady škody ohradit a mnohdy oprávněně s tím, že škoda na vozidle byla vyšší a on byl neoprávněně krácen (okraden). Dostává se mu odpovědi, že tak bylo učiněno na základě výpočtu dle ZS. Také znalcem vypracovaný posudek může být odmítnut s tím, že výpočet není dle ZS.

Už první úprava původního ZS v říjnu roku 1994, kdy byla upravena amortizační stupnice tak, že místo jedné stupnice pro všechna vozidla byly vytvořeny další dvě stupnice s vyšší počáteční srážkou, znamená, že vozidla s motorem o vyšším obsahu (vyšší třídy - mnohdy se stejnou karoserií a výbavou) jsou za roky provozu opotřebena více než vozidla s menším obsahem motoru. Řekl bych, že skutečnost je spíše opačná. Takto upravená stupnice lépe koresponduje s cenou vozidla, než vystihuje jeho technickou hodnotu. Úprava ale pomohla zejména pojišťovně v dané době s výpočty cen vozidel. Částečně byl vyřešen problém ne zcela šťastně uzavřených pojistných smluv, kdy poškození, nechtěli pochopit při stanovení ceny vozidla (zejména vozidel vyšších tříd) nízký koeficient prodejnosti. Ceníky vozidel jako IBS nebo Eurotax tehdy k dispozici nebyly.

Ovšem navazující téma znaleckého standardu tj. výpočet majetkové újmy - tabulky srážek a přírůzků (korekce), v daném poměru jako amortizační stupnice upraveny nebyly - zůstaly v nezměněné podobě. Tento nesoulad je ve prospěch toho, kdo za škodu odpovídá, ale ještě více poškozuje ty jejichž majetek byl havárií poškozen. U starších vozidel vyšších tříd lze dříve uplatnit korekci materiálu a u stejných vozidel, ale novějších se nemusí tak dlouho po uvedení do provozu hradit za znehodnocení. Kdo z toho má zejména prospěch je zcela jasné.

Nová úprava ZS a to konkrétně bodu 3.4.7., kde se uvádí, že KP2 je roven KP1, bylo snad to poslední, co pojišťovně chybělo, aby mohla každého, kdo by snad chtěl provedený výpočet (srážek nebo přírůzků) nově korekcí zpochybnit nebo upravit změnou tohoto koeficientu jinak, tzn. pokud je to účelné tak, aby odpovídal skutečnému stavu s úsměvem ho odkázat do příslušných míst (na ZS). Nově upravená tabulka koeficientu náhrady dílů počítá se stejnou korekcí materiálu všech skupin vozidla, tedy i dílů jejichž životnost někdy značně převyšuje životnost dílů podléhajících stejnému koeficientu. Také není rozlišeno nebo vyloučeno uplatnit korekci při výměně svařovaných dílů karoserie jako jsou čela, podběhy, nosníky, podlaha, střecha atd. Případně i spojovacího materiálu u něhož se korekce mnohdy také uplatňuje.

¹ Novák, Josef, Rozdělovací 1384, 664 34 Kuřim

Ovšem u výpočtu za znehodnocení již je nově uvedeno, že díly spojované demontážní technologií (šroubované) nemají, při jejich výměně vliv na znehodnocení vozidla.

Uplatňovat korekci z ND, když jejich celková cena, pokud bychom z nich chtěli sestavit celé nové vozidlo několikanásobně převyšuje jeho hodnotu, není zcela objektivní. Teoreticky by mohlo dojít k případu, že korekce je vyšší než cena nového vozidla.

Např. na Škodu Fábiu by náhradní díly, potřebné na sestavení celého vozidla a zakoupené v autorizovaném servisu dosáhly částky přes 1 mil. Kč. Toto zcela jasně ukazuje, že striktně uplatněná korekce je spíše snahou o šetření nákladů, než o vyjádření skutečného stavu.

Korekci dílu vozidla lze také zpochybnit ustanovením - § 120 Obč. zákoníku, kde se říká, že součástí věci je vše, co k ní podle její povahy náleží a nemůže být odděleno, aniž by se tím věc znehodnotila.

Při výpočtu škody na vozidle, kdy bylo toto poškozeno cizím státním příslušníkem (EU) a nebo je jeho vozidlo poškozené, pak dostane pracovník počítající výši škody pokyn, aby tuto vypočítal dle např. německého, rakouského práva tj. bez korekce.

Další úprava na kterou bych chtěl upozornit se týká bodu 3.2., kde se uvádí, že cena dílů má vycházet z cen v autorizovaném servisu. Přitom od podzimu roku 2004, kdy začalo platit Nařízení ES č. 1400/2002 – tzv. bloková výjimka, by snad tato podmínka platit neměla. Existuje celá řada výrobců a prodejců ND, kteří dodávají za nižší ceny srovnatelnou kvalitu dílů.

Na základě zásady ze ZS, že pro stanovení nákladů na opravu se vychází z cen ND určených k opravám v autorizovaných opravárnách, pak často dochází k situacím, že náklad na opravu je vyšší než cena vozidla, jedná se tudíž o totální škodu - výpočet a náhrada pak bývá dle této zásady striktně dodržena i když je vozidlo, zcela prokazatelně opraveno v odpovídající kvalitě za nižší náklady. Protože však došlo dle ZS k totální škodě, zruší pojišťovna na vozidle pojistku a pokud je vozidlo na leasing, ukončí leasingová společnost také leasingovou smlouvu. Protože je ale vozidlo opraveno (samozřejmě z levnějších ND - srovnatelné kvality a při nižší hodinové sazbě), může si pak majitel uzavřít novou pojistku a také leasingovou smlouvu. Zkuste přesvědčit pracovníky pojišťoven, že se o totální škodu nejedná.

S vozidlem pak lze dále jezdit na opravy do autorizovaného servisu. Přitom některé neautorizované servisy provádí smluvně práce pro servisy autorizované. Tyto práce jsou pak přefakturovány a zákazník dostává fakturu z autorizovaného servisu (jedná se většinou o práce vysoce odborné ať již mechanické, klempířské nebo lakýrnické).

Tyto a další servisy (mnohdy i autorizované) jsou schopné nabídnout a provést zejména majitelům starších vozidel opravárenská řešení (při dodržení kvality) přizpůsobená jejich potřebám a to právě tehdy, když hrozí totální škoda.

Protože jak už jsem řekl:

- nelze vyloučit možnost nákupu ND, který používá autorizovaný servis přímo od stejného subdodavatele za nižší cenu,
- dále je možno na opravu použít také repasované ND, které jsou upraveny do původního stavu a nabízeny (i autorizovanými servisy) za výhodnou cenu,
- některé i autorizované servisy (zejména na nákladní vozidla) nabízí starší díly z např. havarovaných vozidel. Tyto díly mohou mít a často i mají kvalitu (techn. hodnotu) původního – poškozeného dílu.

Nežádka ale bohužel autorizovaný servis vybavený nejmodernějším technologickým zařízením na opravu vozidel toto nevyužije, ale raději provede opravu výměnou nových dílů, protože je to pro něj ekonomicky výhodnější.

Na závěr bych chtěl ještě jednou říci, že by snad stálo za zvážení provést některé úpravy a to zejména:

- Vypustit u bodů jednajících o výpočtu škody slova „**autorizovaný**“.
- Vypustit tabulku koeficientu náhrady dílů (KND). Spíše případné zhodnocení vozidla opravou upravit nějakou procentuální přírůžkou, jako je tomu u znehodnocení.
- Uvést do souladu s amortizační stupnicí tabulku srážek za znehodnocení č. 3.3 tak, aby byl výpočet pro všechny skupiny vozidel spravedlivý, případně upravit amortizační stupnici.
- Nakonec a to zejména vypustit rovnítko mezi KP2 a KP1.

Přimlouval bych se za méně svazujících pouček, tabulek a rovniček tak, aby měl znalec v případě, že je třeba se od ZS odchýlit, větší šanci prosadit a uplatnit spravedlivou náhradu škody.