

ŠKODA NA VOZIDLE A POJISTNÉ PLNĚNÍ
VEHICLE DAMAGE AND INSURANCE REFUND

Vladimír Tylšar⁴⁹

ABSTRAKT:

Praktické poznatky z aplikace některých základních principů Znaleckého standardu 1/2005 při stanovení výše pojistného plnění za škody na motorových vozidlech

ABSTRACT:

Some basic rules of „Expert Standard Nr. 1/2005“ and their realistic interpretation in the assessment of vehicle insurance compensation.

KLÍČOVÁ SLOVA:

škoda, pojištění, náhrada, znalecký standard

KEYWORDS:

damage, insurance, refund, expert standard

Znalecký standard č.1/2005, výklad některých jeho ustanovení a jeho účelová aplikace pojišťovnami může poměrně často způsobit finanční znevýhodnění poškozeného při výpočtu a vyplácení pojistného plnění českými pojišťovnami a to zejména při škodách likvidovaných z povinného pojištění motorového vozidla škůdce.

Pojišťovna často krátí pojistnou náhradu, kdy poškozený zaplatí jistou částku za opravu svého vozidla opravci (servisu) a následně obdrží od pojišťovny viníka často i o desítky tisíc Kč menší náhradu s odvoláním na skutečnost, že poškozené vozidlo již bylo starší a opravou s použitím nových dílů bylo vlastně „zhodnoceno“.

Pro zjednodušení budeme v dalším předpokládat, že oprava je ještě rentabilní tj. nejde o totální škodu, cena opravy se neblíží obecné ceně vozidla v době poškození.

1 NĚKOLIK ZÁKLADNÍCH POJMŮ

1.1 Výše škody

Jde především o právní pojem, jehož použití by se teoreticky měl technický znalec vyvarovat, nebo alespoň na tuto skutečnost upozornit. V praxi to však nelze, často jsme nuceni reagovat na otázku „určete výši vzniklé škody na vozidle..“

Z pohledu znalce jde o výši majetkové újmy vzniklé poškozením vozidla cizím zaviněním.

1.2 Náhrada škody

Opět jde především právní pojem.

⁴⁹ Ing.Vladimír Tylšar, www.nehody.net tel. (+420) 603 514448

Balancování s pojmy „skutečná škoda“ atd. je třeba ponechat právníkům, byť mnozí, zejména v oblasti vozidel, často zcela tápou.

Lze připomenout několik judikátů z poslední doby týkajících se výše škody v souvislosti s pojištěním motorových vozidel

Považuji za důležité se o nich zmínit, abychom při stanovování „výše škody“ či „výše majetkové újmy“ dovedli zvážit všechny okolnosti případu, které mohou mít event. vliv na výši vyplacené pojistné náhrady.

Tzv. obchodní znehodnocení opraveného vozidla :

Byly-li po nehodě poškozenému nahrazeny náklady na opravu, již se hodnota vozu opět dostala na úroveň původní obvyklé ceny, nepřichází v úvahu kromě takto určené peněžní náhrady ještě nějaká další náhrada z důvodu „snížené prodejnosti“ či „obchodního znehodnocení.

Rozsudek NS ČR ze dne 18. 3. 2009, sp. zn. 25 Cdo 567/2007 (SoRo 10/2009, č. 111)

Odečet tzv. amortizace po opravě poškozeného vozidla

Při náhradě škody na ojetém motorovém vozidle je od ceny opravy třeba odečíst částku odpovídající případnému zhodnocení vozu použitím nových náhradních dílů, nikoliv její výši bez dalšího snížit podle kalkulace provedené pojišťovnou, opírající se o tzv. amortizaci.

Rozsudek NS ČR ze dne 30. 9. 2009, sp. zn. 25 Cdo 2659/2007 (Soubor C 7834)

Pravděpodobně nejdůležitějším judikátem z poslední doby je **nález Ústavního soudu ČR ze dne 19. 3. 2008 ve věci II. ÚS 2221/07.**

Ústavní soud ČR v tzv. nosné části odůvodnění svého nálezu mj. uvádí, že

Pokud obnovení původního majetkového stavu není možné jinak než za použití nových náhradních dílů, oprava byla provedena účelně a směřovala jen k odstranění následků škodné události, nelze přenášet povinnost k úhradě nákladů na uvedení věci do původního stavu na poškozeného a neodůvodněně jej znevýhodňovat oproti škůdci.

Dále Ústavní soud ČR ve svém nálezu argumentuje, že

je třeba přihlídnout i k tomu, že v případě havarovaného vozidla, byť opraveného novými díly, je jeho skutečná hodnota vždy nižší než původní hodnota použitého vozidla

V neposlední řadě je třeba vzít v úvahu i to, že poškozenému ono diskutabilní tzv. 'zhodnocení' vozidla v podstatě bylo protiprávním jednáním vnuceno

Pozn: je stále myšleno povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, tzv. „povinné ručení“.

1.3 Zhodnocení vozidla opravou

V důsledku škodné události se tak dostává do situace, kdy ačkoliv na rozdíl od viníka škody si počínal v souladu s právem (v konkrétním případě neporušil dopravní předpisy), je nucen vynaložit ze svého značnou částku na to, aby své vozidlo mohl vůbec používat jako před škodnou událostí.

Často používaným argumentem pojišťoven bývá, že při použití nových originálních dílů k opravě poškozeného vozidla došlo k jeho „zhodnocení“ - tedy laicky „rezavý blatník

vyměněn za nový“ a proplacením ceny příslušných dílů v plné výši by poškozenému vzniklo neoprávněné obohacení.

Těžko si lze prakticky představit situaci, kdy poškozený předá své poškozené vozidlo do příslušného servisu a budete požadovat, aby nehodou poškozené díly byly vyměněny za díly nikoliv nové, ale použité např. z vrakoviště.

Lze samozřejmě připustit náhradu za díly „nové, srovnatelné s díly originálními“ kdy už tato varianta by měla být pojišťovnou bezvýhradně akceptována bez uplatňování nějaké „srážky za amortizaci“.

Výše uvedené možnosti již vyžadují hlubokou znalost trhu s náhradními díly a velmi často nelze kvalitativně srovnatelný díl vůbec zajistit a je nutno použít díl originální. Paradoxem též bývá, že díl originální bývá často i levnější, než díl z tzv. „aftermarketu“, byť kvalitativně srovnatelný s dílem originálním.

Z aktuálního soudního sporu mezi jednou „nehodovou službou“ (jako žalobcem) a škůdcem lze uvést otázku přibránému znalci : „zda je obvyklou praxí v autoopravárenství, že servis opraví vozidlo z použitých, zákazníkem dovezených náhradních dílů“.

Tato otázka může vzbudit oprávněně úsměv, dokresluje však aktuální situaci v oblasti škod na vozidlech a pojistných plnění.

2 NĚKTERÉ POJMY ZS 1/2005

2.1 Úvod

Účelem ZS 1/2005 bylo pravděpodobně vytvořit mj. metodickou pomůcku ke stanovení korektních hodnot jednotlivých technicko-ekonomických ukazatelů, používaných při výpočtech v oblasti cen vozidel, jejich skupin a dílů, včetně návodu na zahrnutí opotřebení jednotlivých skupin a dílů.

Po letech používání tohoto standardu bych chtěl upozornit na potřebu event. revize některých jeho pasáží tak, aby nedocházelo mj. k tak časté kolizi skutečných (oprávněných) nákladů na opravu proti vyplacené náhradě škody pojišťovnou, která se vždy odvolává na ustanovení právě tohoto ZS.

Je nutno též uvést, že ZS není závaznou normou a při posuzování konkrétního případu se od něj lze zdůvodněně odchýlit.

2.2 Korekce nákladů na materiál

Problematickou ve vztahu k amortizaci se jeví zejména známá tabulka ZS1/2005 definující výši korekční srážky z ceny vyměněného originálního nového dílu za díl starší díl poškozený při nehodě.

Tuto korekci ZS 1 zavádí při dosažení poklesu technické hodnoty příslušné skupiny vozidla na relaci 40 % dle příslušných amortizačních tabulek a postupů, uvedených ve ZS1.

Koeficient nákladů na materiál (KNM) se dle ZS1 skokově mění z 0 na 0,3 (srážka 30 %) při dosažení THS 40 % a poté na 0,5 (srážka 50 %) při dosažení THS méně jak 30 %. a dále již neklesá.

K určení příslušné THS máme dle ZS1 dva základní parametry

- srážka za dobu provozu vozidla
- srážka za počet ujetých km

Technickou hodnotu jednotlivých skupin či celého vozidla lze korigovat na základě prohlídky vozidla či předložené průkazné dokumentace např. o prováděné údržbě, v praxi k výraznější korekci většinou nedochází.

Modelový případ

Rok 2013, škoda na vozidle.

Na jakém vozidle začne být tento koeficient „uplatnitelný“?

Použijeme-li vstupní parametry dle amortizačních stupnic pro osobní vozidlo (951-2000 cm³) pak koeficient 0,3 začíná pro vozidlo uvedené do provozu v roce 2006 a s najetými cca 100 000 km (zjednodušený předpoklad – stejná hodnota srážky za dobu provozu a srážky za ujeté km.)

V nejbližší době by stálo za zvážení, zda ponechat metodiku určení KND stejnou (tj. se „skokovými zlomy“ nebo zda ji nenahradit jednoduchým vzorcem (*např. lineární nárůst koeficientu od nuly do 0,5 či jiné hodnoty podle zjištěné THS a pod.*)

2.3 Amortizační stupnice za počet ujetých km

Změna provozních podmínek vozidel – auta dnes najedou podstatně rychleji vyšší počet km. Dříve byl pro reálnou životnost vozidel limitujícím faktorem čas (vozidlo dříve zkorodovalo než se tzv. „odjelo“), dnes je již situace často odlišná.

V již zmíněném segmentu osobních vozidel (951-2000 cm³) je dle ZS 1/2005 dosaženo maximální srážky (90%) za ujeté kilometry již při nájezdu 160 000 km.

Tato relace může být přijatelná např. pro segment „malolitrážního diesellového vozidla“ (např. 1,6 TDCI PSA-Ford a pod.) v širší souvislosti by si rozhodně zasloužila revizi a podrobnější členění.

2.4 Důsledky slepé aplikace některých ustanovení ZS1/2005

- škoda i na relativně „zánovním“ vozidle bývá pojišťovnou viníka sankcionována s odvoláním na amortizaci a dochází k pokusům o znevýhodnění poškozeného
- k tomuto znevýhodnění je používáno právě odvolání se na Znalecký standard 1/2005
- pojišťovna zásadně poškozenému neuvádí žádný propočtení či postup, jakým dospěla k vyčíslení částky pojistné náhrady
- poškozený, který se nebrání snížení pojistného plnění vůči oprávněné ceně za opravu, doplácí často nemalé částky za poškození svého vozidla, které nezavinil.
- v případě technicky dostatečně podložené námitky vůči výši pojistného plnění pojišťovna ve většině případů reviduje výši pojistného plnění a než by riskovala např. soudní spor, ustoupí od korekce (amortizace) a pojistné plnění doplácí.

2.5. Příklad z praxe

Dne 15.7.2011 došlo v Brně na ulici Hradecké k poškození vozidla BMW 320d Touring rok výroby 2003 najetím na uvolněný litinový poklop kanalizační vpusti.

Škoda likvidována z pojistky odpovědnosti správce komunikace.

Pojišťovna Kooperativa uplatnila amortizaci a krátila pojistné plnění. Poškozený požadoval úhradu škody rozpočtem.

Po zpracování rozpočtu opravy v systému Audatex a sestavení nárokovacího dopisu na pojišťovnu (vypočtená cena opravy cca 93 000,-Kč včetně DPH) pojišťovna v lednu 2012 **doplatila poškozenému cca 33 tisíc Kč** k předchozímu rozporovanému plnění a to bez nutnosti dalších právních kroků.

Fotodokumentace poškození vozidla včetně detailů poškozených dílů a rozpočtu opravy tak, jak byla pojišťovně předložena je k dispozici na odkazu:

<http://jdem.cz/w9y79> (Google disk)

3 ZÁVĚR

- v případě výraznější neshody výše pojistného plnění a oprávněných, dostatečně doložených nákladů na opravu posuzovat každý případ individuálně (*možný úkol znalce*)
- ke stanovení nákladů na opravu více využívat expertní autoopravárenské systémy a to už ve fázi prohlídky poškozeného vozidla před opravou (*pojišťovna i opravce*)
- v případě sporu bedlivě zvážit náklady, které vzniknou při řešení cestou práva – jaká částka je předmětem sporu a zda znalecké zkoumání je vůbec v celé věci rentabilní tj. zda tyto vzniklé náklady nepřevýší vlastní spornou částku s příslušenstvím (*příslušné soudy?*)

4 LITERATURA

- [1] BRADÁČ, Albert, prof. Ing, DrSc., KREJČÍŘ, Pavel, Ing : *Znalecký standard číslo 1/2005*. Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., Brno, prosinec 2004 Brno, ISBN: 80-7204-370-6
- [2] VOJTEK, Petr, JUDr.,: *Přednáška pro ČAK Brno, 18. leden 2011* www.cak.cz
- [3] vlastní archiv