

studenti doktorského studia
oboru Soudní inženýrství, ÚSI VUT v Brně

ČERVENEC – SRPEN 2002 (ČÍSLO 7–8/2002)

Z obsahu vybíráme:

Znalectví v právu – Bleutge, P., Komory: Nové směrnice ke vzoru SVO schváleny

O novém vzoru znalecké směrnice Německé průmyslové a obchodní komory (DIHK) již Der Sachverständige informoval (2001, sešit 9). Od nynějška má pracovní skupina „působících znalců“ u DIHK, jež zastupuje všech 82 Průmyslových a obchodních komor (IHKn), také přepracované a schválené náležitě směrnice. Jedná se o velmi obsáhlé správní dílo o 37 stranách a cca 200 ustanoveních. Zvláště je v něm také zapracováno vykonávání soudní pravomoci a literatura k výkladu a aplikaci § 36 živnostenského řádu (GewO). Vzor SVO představuje pouze doporučení DIHK, zákonnou platnost dostane teprve poté, když bude odhlasován jako stanovy na valné hromadě příslušné IHK. Nové směrnice ke vzoru SVO jsou k dispozici na www.dersv.de.

Současnost ve znalecké praxi – BASEL II – Co je to?

BASEL II je přepracovaná směrnice o vlastním kapitálu, která musí v roce 2005 nahradit Basilejské ujednání platné od roku 1988 (BASEL I). Tento regulátor, který byl vypracován Basilejským výborem pro bankovní dozor, stanovuje minimální kapitálové vybavení úvěrových institucí ve výši 8 %. Pozadí nové úpravy představuje skutečnost, že banky zobrazují jen nepřesně ekonomická rizika – úvěrové riziko výpadku. Mezinárodní finanční krize před nedávnem ukázaly nutnost důkladného, na banky „dohlížejícího“, regulačního nařízení. Cílem přepracované směrnice je tedy odůvodněné riziko u úvěrů podložené vlastním kapitálem. Dále je v článku vzájemně porovnáván BASEL I versus BASEL II.

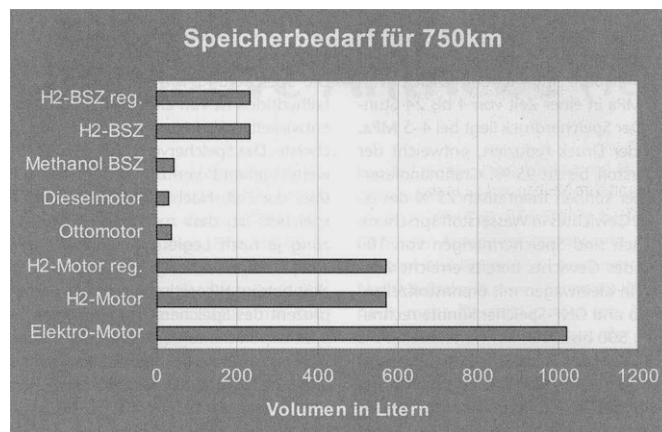
Motorová vozidla – Leiter, R., Alternativní pohony (díl 2)

Tento článek navazuje na díl 1, který byl uveřejněn v Der Sachverständige 6/2002, a zároveň sumarizuje poznatky z obou dílů. Autor článku představuje další alternativní pohony, a to vodíkový pohon, pohon plynem, metanolem, bionaftou, sunfuelem a synfuelem.

Pozn.: Z několika použitých grafů, schémat a fotografií jsme vybrali srovnání obsahu zásobní nádrže (viz Graf 1) a srovnání nákladů na pohonné látky (viz Graf 2).

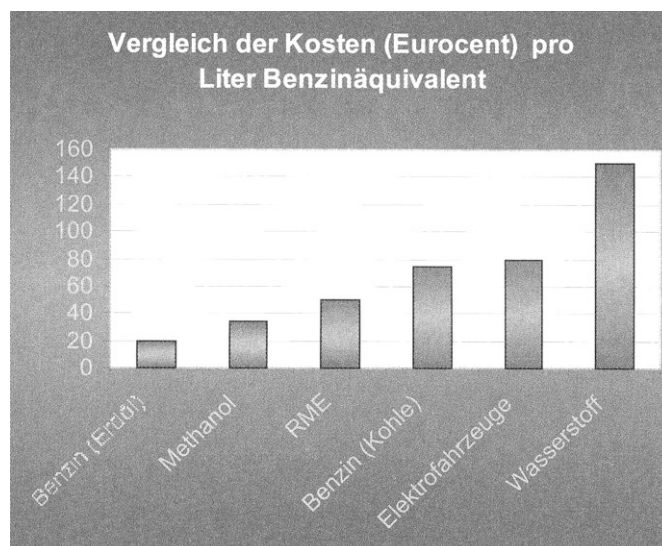
Sunfuel, nebo také sluneční benzín, se nazývá líh, který se vyrábí z vodní rostliny – rákosí s biologickým jménem miscanthus. Tato rostlina vyrostle během 6 měsíců do výšky 3 metrů a její vynikající vlastností je vysoký obsah energie. Synfuel je nesmyslná zkrácenina

z anglického „Synthetic Fuel“, což znamená umělé palivo. Zasvěcené osoby znají tuto směs u nás jako designer-benzín. Hodí se nejen pro motory budoucnosti, ale bez přestaveb také pro každý oldtimer s naftovým motorem. První testovací zařízení už existuje a to v Malajsií a patří společnosti Shell. Od roku 2005 by mělo být na trhu již nezanedbatelné množství této pohonné látky a o trochu později by měla být k dispozici právě tak plošně jako současný bezolovnatý benzín.



Graf 1 Srovnání obsahu zásobní nádrže

V závěru autor podotýká, že pro zemní plyn jsou nutné objemné palivové nádrže, které dokonce i v rodinném vozidle zabírají místa



Graf 2 Srovnání nákladů na pohonné látky

k sezení nebo zavazadlový prostor. Zkapalněný plyn je velmi nebezpečný v garážích a vodík u výdejních stojanů paliva. Pro bionaftu jako náhradu nafty není k dispozici dost osevních ploch řepky. Vozidla s benzínovým motorem a elektromotorem (hybridní vozidla) jsou těžká a drahá, zatímco palivový článek a ukládání vodíku jsou ještě daleko od sériové výroby.

Článek autor uzavírá slovy, že pokud budeme užívat vozidla jako dnes ve smíšeném provozu, budeme jimi chtít jezdit do práce a na dovolenou, bude v krátké době k dispozici jen optimalizovaný spalovací motor, ve kterém budeme spalovat syntetickou pohonnou látku. A tato bude určitě nákladnější než dnešní rafinace ropy. Neustále rostoucí daň z pohonných hmot nás na to připravuje.

Tržní hodnota – Zimmermann, P., *Náklady na demolici při stanovování tržní hodnoty nemovitostí*

V některých případech přibudou při stanovování tržní hodnoty nemovitostí náklady na demolici stavebních objektů posuzovaných nemovitostí, určených k demolici. Pak se např. podle § 20 odst. 1 věty 2 vyhlášky o zásadách pro stanovování tržní hodnoty nemovitostí (v orig. WertV) hodnota pozemku snižuje o běžné náklady, zejména o náklady na demolici, které by měly být vynaloženy, aby pozemek odpovídal srovnatelnému nezastavěnému pozemku. Rovněž v dalších právních předpisech je závazně určeno, že je třeba přihlížet k nákladům na demolici (např. § 19 odst. 2 věta 3 č. 2 SachenRBERG, § 15 odst. 1 věta 2 SchuldRAnpG, § 11 odst. 1 a § 15 odst. 4 MeAnlG). K tomu se vyskytují i takové případy, při kterých jde o náklady na demolice, které by ale měly vzniknout teprve v budoucnu. Zde je třeba myslet např. na daňové problémy v souvislosti s tvorbou rezervních fondů na budoucí demolice.

Dle příslušné právní souvislosti to pro pověřeného znalce tedy znamená, že odpovídá za účel posudku, dle jemu předané

objednávky na vypracování posudku, také tehdy pokud má v posudku zohlednit náklady na demolici, i kdyby neexistovala aplikace § 20 odst. 1 věty 2 WertV. Potíže s posudky pověřených znalců v těchto ojedinělých případech, kdy také přibudou náklady na demolice, jsou praktické. Kdo jim totiž řekne, jak jsou vlastně vysoké náklady na demolici? Odborná literatura vztahující se ke stanovování tržní hodnoty nemovitostí pomůže jen velmi málo. Zatím existuje k tomuto tématu pouze jedna monografie od *Stock/Gütter*. Přes její pozoruhodnou stručnost, pouze 57 stran, umožňuje, uveřejněním problematiky nákladů na demolice při oceňování nemovitostí, sledování struktury nákladů.

Dále se autor článku zmiňuje o podnikání v oboru provádění demolic, snaží se tento obor více přiblížit, zabývá se nutností vydání demoličního výměru a rovněž i způsoby provádění demolic. V závěru se vrací k otázce odhadu nákladů na demolice – současných i budoucích, člení demoliční práce a stanovuje rozhodující parametry klasifikace nákladů.

Stavební fyzika – Durst, F., *Stavebně fyzikální průzkumy pro zajištění funkčnosti stavebních konstrukcí, díl 1: Odvětrávání střešních konstrukcí*

Na katedře mechaniky proudění Univerzity Friedrich-Alexander v Erlangen-Nürnberg byly provedeny průzkumy, které se zabývaly otázkami pokládanými při navrhování střešních konstrukcí. V následujících třech příspěvcích autor souhrnně uvede nejdůležitější získané poznatky. Doufá, že tak poskytne ucelený obraz o stavebně fyzikálních znalostech, které jsou pro tyto účely vyžadovány v daleko větší míře, než pro příležitostné pozorování využití stavební fyziky v praxi. V tomto prvním příspěvku autor např. rozvíjí teoretické úvahy o odvětrávání střech, zabírá se difúzí, konvekčním a difúzním transportem atd.