

OBVYKLÉ NÁKLADY NA OPRAVU MOTOROVÉHO VOZIDLA

Příspěvek XV. mezinárodní konference soudních znalců – Brno, leden 2006.

Každý rok vyplácí pojišťovny, které působí na území České republiky, pojistné plnění z několika set tisíc pojistných událostí spojených se škodou na motorovém vozidle. Část těchto pojistných plnění je vyplácena v rámci havarijního pojištění, kde se výše pojistného plnění odvíjí od pojistných podmínek dohodnutých mezi majitelem vozidla a pojišťovnou. Větší část pojistných událostí je však likvidována v rámci pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pojistné plnění vyplácené z tohoto pojištění odpovídá tzv. skutečné škodě a právě pro její výpočet je nejčastěji určující stanovení nákladů na opravu. Tyto náklady na opravu, resp. z nich vycházející skutečná škoda na vozidle, se mimo jiné odvíjejí od stáří a technického stavu poškozeného vozidla. V podstatě lze říci, že tak jako v případě totální škody vychází pojistné plnění z obvyklé ceny vozidla, tak v případě partiální škody vychází pojistné plnění z obvyklých nákladů na opravu. V posledním období má na tyto náklady významný vliv i tzv. bloková výjimka.

NOVÉ VERSUS OJETÉ

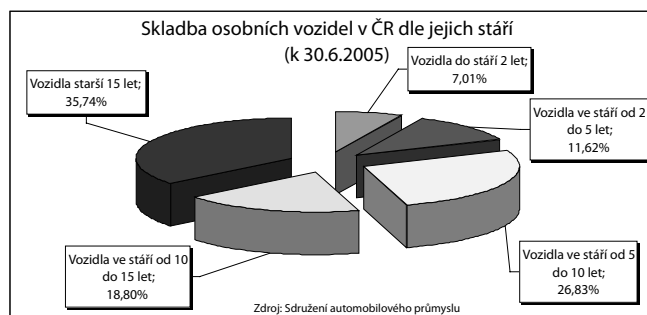
Stanovování nákladů na opravu u „nových“ vozidel není z pohledu skutečné škody až tak velkým problémem. Při jejich určování se vychází z technologických postupů stanovených výrobcem vozidla a zvažuje se použití originálních náhradních dílů.

Při stanovování skutečné škody u „ojetého“ vozidla je situace již složitější, protože v těchto případech je nutno brát v úvahu korekci nákladů na materiál dle Znaleckého standardu č. I/2005, tj. náhradu starých náhradních dílů novými díly. Proto při stanovování konečných nákladů na opravu „ojetého“ vozidla je třeba zohlednit i obvyklé náklady na opravy. Tzn. náklady, které se běžně vynakládají na opravu poškození u vozidla daného stáří a technického stavu.

Z pohledu skutečné škody na vozidle je pohled na slovní spojení „nové vozidlo“ a „ojeté vozidlo“ poměrně široký a zjednodušeně je lze shrnout následovně:

- „nové“ vozidlo – osobní vozidlo do 7 let stáří (počet najetých kilometrů do 100.000),
- „ojeté“ vozidlo – osobní vozidlo starší 7 let (počet najetých kilometrů nad 100.000).

Při určení přesné hranice se samozřejmě vychází z určení technické hodnoty vozidla dle Znaleckého standardu č. I/2005. Hranicí mezi „novým“ a „ojetým“ vozidlem je 40 % technické



Graf 1 Skladba osobních vozidel v ČR dle jejich stáří

hodnoty. Pokud je technická hodnota vozidla nižší než 40%, jedná se z pohledu skutečné škody o „ojeté“ vozidlo.

Skutečnost, že mezi „ojetá“ vozidla spadá většina vozidel, která se pohybují na našich silnicích, dokládá graf 1. Dle dat, které tento graf shrnuje, se na našich silnicích pohybuje více než 2/3 vozidel, u kterých je nutné při jejich poškození stanovovat skutečnou škodu, resp. se zabývat otázkou obvyklých nákladů na jejich opravu.

OBVYKLÉ NÁKLADY NA OPRAVU

Pojem obvyklá cena motorového vozidla se za léta používání vžil do podvědomí nejen odborné veřejnosti. Výklad pojmu „obvyklá cena“ obsahuje mimo jiných publikací i Znalecký standard č. I/2005: „Obvyklá cena je cena, která by byla dosažena při prodeji stejné nebo obdobné služby v obchodním styku v tuzemsku k datu ocenění. Přitom se zvažují všechny skutečnosti, které mají na cenu vliv, ...“.

Obecný výklad pojmu „obvyklá cena“ lze tedy použít i ve spojení s náklady na opravu. Vždyť za posledních uplynulých několik let se zcela jasně vyprofilovala situace na trhu oprav motorových vozidel tak, že lze vcelku přesně určit, jak vyšší obvyklé ceny opravy vozidla daného stáří, tak i formy oprav, které jí naplňují.

Faktory ovlivňující obvyklou cenu opravy vozidla:

- autorizované servisy využívají v průměru vozidla do pěti let stáří – tzn. většina vozidel registrovaných v ČR využívá pro svůj servis či opravy neautorizované servisy s nižší hodinovou sazbou za práci,
- část autorizovaných servisů poskytuje pro starší vozidla slevu ze standardních hodinových sazeb, často dosahuje tato sleva i desítek procent,

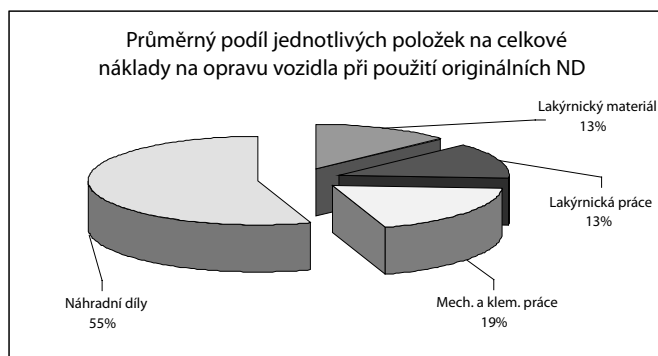
- na trhu náhradních dílů je široká nabídka kvalitativně rovnocenných náhradních dílů, které jsou často v nižší cenové hladině než díly originální – tyto díly jsou využívány zejména pro opravy starších vozidel a právě pro ně je i jejich nabídka nejširší,
- pro starší vozidla nabízejí výrobci či importéři vozidel velmi výrazné slevy na některé vybrané náhradní díly.

Autorizovaný/neautorizovaný servis

Dle všech dostupných informací využívají služeb autorizovaných servisů majitelé vozidel do pěti let stáří. Majitelé starších vozidel pak ve své drtivé většině využívají pro servis a opravy svých vozidel servisy neautorizované. Z pohledu nákladů na opravu je hlavní rozdíl mezi využitím opravy v autorizovaném či neautorizovaném servisu hodinová sazba daného servisu. Sazba v neautorizovaném servisu je často až o několik desítek procent nižší ve srovnání se servisem autorizovaným. Tato skutečnost by se měla proto přímo odrazit ve stanovování nákladů na opravu vozidla.

V případě určování majetkové újmy by kalkulace nákladů na opravu staršího vozidla (nejpozději od stáří pěti let) měla vycházet z hodinových sazeb neautorizovaných servisů v daném regionu. V současné době se však nezřídka stává, že tyto kalkulace obsahují sazby autorizovaných servisů dané značky, a to bez ohledu na to, že vozidlo daného stáří by v tomto servisu nebylo obvyklé nikdy opravováno.

O významu správně stanovených výchozích hodinových sazeb pro kalkulace nákladů na opravu celkem jasně vypovídá graf 2. Z tohoto grafu vyplývá, že správně nastavená hodinová sazba má průměrně vliv na více než 30 % celkových nákladů na opravu vozidla.



Graf 2 Průměrný podíl jednotlivých položek na celkové náklady na opravu vozidla při použití originálních ND

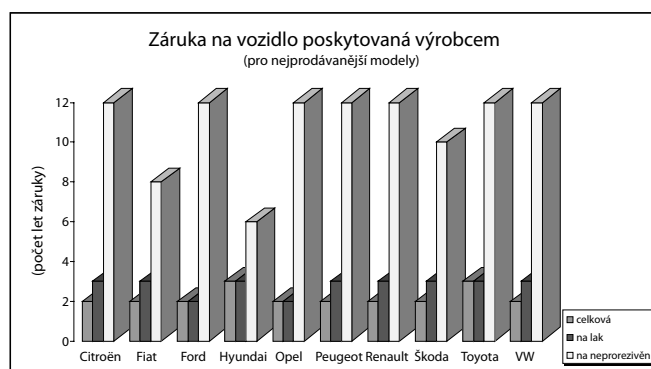
Trh s náhradními díly v ČR

Právní úprava tzv. blokové výjimky, která před více než rokem vstoupila v platnost, upravila poměry na českém trhu s náhradními díly pro motorová vozidla. V současné době jsou na našem trhu náhradní díly děleny do následujících kategorií:

- originální náhradní díly 1. kategorie – díly vyráběné přímo automobilkou,
- originální náhradní díly 2. kategorie – díly vyráběné pro automobilku jiným výrobcem, mohou být opatřeny logem výrobce dílu i logem výrobce vozidla,

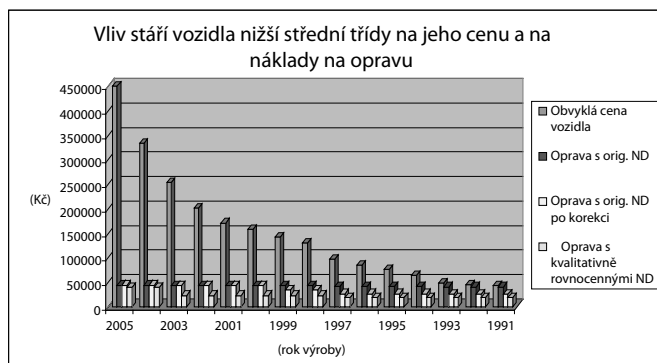
- originální náhradní díly 3. kategorie – díly vyráběné dle standardů a postupů automobilky, ale výrobce je automobilce nedodává,
- kvalitativně rovnocenné náhradní díly – výrobce těchto dílů je schopen vydat osvědčení (certifikát kvality), že tyto díly dosahují kvality dílů použitých při montáži nových vozidel,
- ostatní náhradní díly – díly bez certifikátu kvality nebo použité náhradní díly (použití této kategorie náhradních dílů se při určování případné majetkové újmy na vozidle nepředpokládá).

Použití kvalitativně rovnocenných náhradních dílů je možné ve všech případech s výjimkou záručních oprav, „svolávacích“ akcí a servisních akcí zdarma. Pouze v těchto případech může výrobce vozidla totiž vyžadovat použití originálních dílů první nebo druhé kategorie. Ve všech ostatních případech je volba druhu náhradního dílu na majiteli vozidla či na servisu. Přes tuto skutečnost však panují obavy o případné zachování záruky na vozidlo, pokud k jeho opravě po nehodě budou použity jiné než originální náhradní díly. Tato obava je zcela zbytečná, jak z pohledu práva, tak i z pohledu obvyklých nákladů na opravu. Reálné opravy s využitím kvalitativně rovnocenných náhradních dílů totiž nejčastěji probíhají až u vozidel starších minimálně 3 let. Rovněž použití korekce nákladů na materiál (KNM) dle Znaleckého standardu č. I/2005, které vede k použití kvalitativně rovnocenných dílů, připadá v úvahu nejčastěji až u vozidel starších 7 let. Vozidla tohoto stáří jsou již mimo většinu standardních záruk poskytovaných výrobcem vozidel (viz graf 3). Výjimku tvoří záruka na neprozrezivění, která může u některých značek být až 12 let. Pro splnění této záruky však musí majitel vozidla splnit řadu podmínek. V případě jejich splnění a prokázání tohoto splnění by toto mělo být zhodnoceno při stanovování obvyklých nákladů na opravu, resp. majetkové újmy.



Graf 3 Záruka na vozidlo poskytovaná výrobcem

Obvykle nižší cena kvalitativně rovnocenných dílů ve srovnání s díly originálními umožňuje snižovat náklady na opravu starších vozidel. Díky tomu s poklesem obvyklé ceny vozidla, resp. s jeho stářím, klesají obvyklé náklady na opravu. Cena opravy s využitím originálních náhradních dílů na tento pokles obvyklé ceny vozidla téměř vůbec nereaguje. Oprava s originálními náhradními díly je skoro stejně nákladná u nového vozidla a u vozidla patnáctiletého. Přitom obvyklá cena takto starého vozidla je pouze zlomkem ceny vozidla nového. Oprava poškození u staršího vozidla může proto lehce překročit jeho obvyklou cenu nebo se k ní velmi přiblížit (viz grafy 4 a 5).



Graf 4 Vliv stáří vozidla nižší střední třídy na jeho obvyklou cenu a na náklady na opravu

Graf 4 dokumentuje pokles obvyklé ceny typického představitele osobních vozidel nižší střední třídy. V poklesu obvyklé ceny je zohledněna i změna modelů (celkem 3 modely během 15 let) a jeden facelift modelu.

Grafy 4 a 5 dále dokumentují vývoj nákladů na opravu osobního vozidla nižší střední třídy s následujícím poškozením:

- přední nárazník (výměna),
- přední kapota (výměna),
- pravý přední blatník (výměna),
- rovnání pravé přední části (podběh, přední stěna – 4 Nh),
- přední maska (výměna),
- pravý světlomet (výměna),
- pravý přední ukazatel směru (výměna).

V grafu jsou porovnávány náklady na opravu s využitím originálních náhradních dílů s náklady na opravu s využitím kvalitativně rovnocenných náhradních dílů. Pro srovnání byl graf doplněn o maximální hranici pojistného plnění v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (tj. náklady na opravu s využitím originálních náhradních dílů s odečtením korekce nákladů na materiál u vozidla s technickou hodnotou pod 40 %). Ve všech kalkulacích byla pro možnost přímého posouzení vlivu cen náhradních dílů použita stejná hodinová sazba. Pokles nákladů na opravu s využitím kvalitativně rovnocenných náhradních dílů je značně ovlivněn jejich dostupností pro nejnovější model porovnávaného vozidla. V tomto případě jsou na trhu z poškozených šesti dílů nabízeny v kategorii kvalitativně rovnocenných náhradních dílů pouze tři.



Graf 5 Vliv stáří vozidla nižší střední třídy na náklady na jeho opravu

Použití kvalitativně rovnocenných náhradních dílů je ve srovnání s originálními náhradními díly většinou cenově výhodnější, jejich použití má však některá omezení:

- nedostupnost pro nejnovější modely na trhu,
- nižší nabídka těchto dílů pro opravy bočních a zadních částí vozidel,
- občasná nutnost vícepráce při jejich montáži,
- občasná zvýšená náročnost při jejich lakování.

V současné době v oblasti použití kvalitativně rovnocenných náhradních dílů zůstává otázkou, jakou roli bude hrát tzv. „ochrana designu“, kterou v současné době projednává příslušná komise parlamentu Evropské unie.

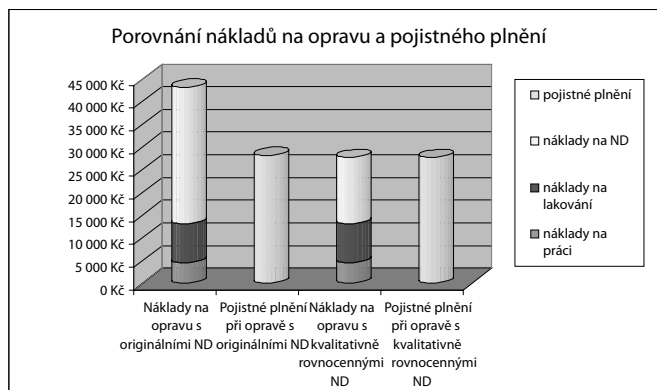
POJISTNÉ PLNĚNÍ VERSUS KVALITATIVNĚ SROVNATELNĚ NÁHRADNÍ DÍLY

V případě stanovení pojistného plnění v rámci pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se vychází ze skutečné škody, resp. nejčastěji z výše majetkové újmy dle Znaleckého standardu č. I/2005. Dle této metodiky je nutné při opravách vozidel s technickou hodnotou menší než 40% zohlednit náhradu starých dílů díly novými. Využívá se přitom korekce nákladů na materiál. Znalecký standard č. I/2005 však umožňuje za splnění určitých podmínek od této korekce ustoupit: „V případě, že k opravě poškození byly použity či uvažovány díly, které nejsou výrobcem určené k opravám v autorizovaných opravárnách, lze výši KNM (korekce nákladů na materiál) eventuelně upravit.“ Použití kvalitativně rovnocenných dílů lze považovat za splnění této podmínky a výše této korekce může být proto upravena. Konečná výše korekce na materiál se pak nejčastěji odvíjí od poměru mezi cenou originálního náhradního dílu a cenou náhradního dílu kvalitativně rovnocenného. V některých případech se pak může od této korekce na materiál i úplně ustoupit.

Porovnání pojistného plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s náklady na opravu vozidla s použitím originálních náhradních dílů, resp. kvalitativně rovnocenných náhradních dílů, je znázorněno na příkladu v grafu 6. Za příklad bylo vzato osobní vozidlo střední třídy ve stáří deseti let s 155.000 najetými kilometry (koeficient náhrady dílu – KND = 0,5) a s následujícím poškozením:

- přední nárazník (výměna),
- přední kapota (výměna),
- levý přední blatník (oprava – 1 Nh),
- přední stěna (výměna),
- levý přední podběh (oprava – 1 Nh),
- přední maska (výměna),
- pravý světlomet (výměna),
- levý světlomet (výměna),
- levý přední ukazatel směru (výměna).

Z porovnání nákladů na opravu s maximální hranicí pojistného plnění vyplývá, že pokud by byla oprava provedena s využitím kvalitativně rovnocenných náhradních dílů, odpovídalo by pojistné plnění zcela nákladům na odstranění poškození. Byla by tak kompenzována korekce nákladů na materiál, resp. náhrada starých dílů díly novými.



Graf 6 Porovnání nákladů na opravu s pojistným plněním z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

LITERATURA

- [1] KREJČÍŘ P., BRADÁČ A.: Znalecký standard číslo I/2005. *Akademické nakladatelství CERM, Brno, 2004.*
- [2] ANSELM D., DEUTSCHER Ch., GROSSMANN H.: *PKW-Unfallreparatur mit Nachbauteilen. Allianz Zentrum für Technik – Geschäftsbereich Kraftfahrzeugtechnik, Ismaning, 2002.*

SHRNUTÍ

Z pohledu současně platné právní úpravy a zároveň i z pohledu reálné situace v autoopravárenství je obvyklé opravu poškození staršího vozidla realizovat i s využitím kvalitativně rovnocenných náhradních dílů. Tato skutečnost by měla být proto zohledněna i při stanovování výše majetkové újmy, resp. při stanovování skutečné škody na vozidle.