

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ve správním řízení zahájeném z vlastního podnětu dne 30. 3. 1999 podle ustanovení § 18 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád) a v souladu s § 12 zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb., ve věci možného porušení § 9 odst. 3 zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb., účastníkem řízení, jímž je Česká pojišťovna a.s., se sídlem Spálená 16, Praha, vydává po zjištění skutkového stavu a získání potřebných podkladů pro rozhodnutí a poté, co byla účastníkovi řízení dána možnost vyjádřit se k výsledkům šetření, toto

**rozhodnutí:**

1. Česká pojišťovna a.s., se sídlem Spálená 16, Praha:

- a) tím, že v období od 1.7.1996 do 9. 2. 1999 při likvidaci pojistných událostí zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v souladu s interní směrnicí - oběžníkem M-293/96 Směrnice pro likvidaci odpovědnostních pojistných událostí na motorových vozidlech - nepřiznávala svým klientům-spotřebitelům částku za znehodnocení vozidla opravou automaticky, ale jen těm klientům-spotřebitelům, kteří o přiznání částky za znehodnocení vozidla požádali, přičemž klienti-spotřebitelé nebyli účastníkem řízení o možnosti požádání o výplatu částky za znehodnocení vozidla prokazatelně informováni, čímž došlo k újmě těch klientů-spotřebitelů, kteří o přiznání částky za znehodnocení vozidla nepožádali,
- b) tím, že v období od 1.7. 1996 do dne vydání rozhodnutí při likvidaci pojistných událostí zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla a výpočtu pojistného plnění prováděla v řadě případů odpočet za znehodnocení vozidla opravou i z ceny těch při opravě vyměněných dílů, které nemají na znehodnocení vozidla vliv, čímž docházelo v těchto případech ke snížení pojistného plnění a poškození klientů - spotřebitelů,

zneužila svého monopolního postavení na trhu zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, a to na újmu spotřebitelů, čímž porušila § 9 odst. 3 zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb.,

2. podle § 11 odst. 1 písm. d) zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb. se společností Česká pojišťovna a. s., se sídlem Spálená 16, Praha, další (pokračující) zneužívání monopolního postavení zakazuje,
3. za porušení povinností stanovených v § 9 odst. 3 zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb., se společností Česká pojišťovna a.s., se sídlem Spálená 16, Praha ukládá podle § 11 odst. 1 písm. h) a § 14 odst. 4 tohoto zákona pokuta ve výši 10 000 000,- Kč, slovy deset milionů korun českých. Pokuta je splatná do 15 dnů ode dne nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na účet České národní banky v Brně, číslo účtu 3754 - 24825 - 621/0710, konstantní symbol 1148, jako variabilní symbol se uvede kmenová část daňového identifikačního čísla účastníka řízení.

## **O d ů v o d n ě n í**

### **1. Zahájení a průběh správního řízení**

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen "úřad") zahájil dne 30. 3. 1999 správní řízení ve věci možného porušení § 9 odst. 3 zákona č. 63/1991 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění zákona č. 495/1992 Sb. a zákona č. 286/1993 Sb. (dále jen "zákon") účastníkem řízení, jímž je Česká pojišťovna a.s., se sídlem Spálená 16, Praha (dále jen "ČP a.s.").

Zahájení správního řízení předcházely podnět, obsahující sdělení o existenci vnitřní směrnice společnosti Česká pojišťovna a. s., podle níž jsou likvidátoři škod v oblasti zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla (dále jen „zákonné pojištění“) (citace) „povinni v případě škody na vozidle odečíst od nákladů nutných na uvedení vozidla do původního stavu amortizaci, pokud je vozidlo: - starší 5 let, - má najeto více než 100 000 km, - výše opravy přesáhne 30 % obecné ceny vozidla. V případě splnění těchto tří podmínek musí likvidátoři vždy snížit náhradu za opravu o amortizaci“ (konec citace). Dále podnět uvádí, že platnost směrnice dopadá plošně na všechny spotřebitele vlastníci starší automobily a je jim tak oproti spotřebitelům vlastnícím nové automobily způsobována finanční újma, takže ČP a. s. uplatňuje v oblasti pojištění odpovědnosti nerovné podmínky. Dále podnět konstatuje, že likvidátoři ČP a. s. výpočet zhodnocení či znehodnocení vozidla opravou vůbec neprovádějí a jejich činnosti popisuje takto: (citace)

„Jejich postup je naprosto odlišný a v rozporu s právními předpisy. Likvidátoři provedou výpočet nákladů nutných na opravu vozidla jako celku stanovením jeho technického opotřebení. Jako třetí krok pak od nákladů na všechny náhradní díly, jež je třeba vyměnit, odečtou procenta vyjadřující výši takto stanovené amortizace vozu, bez ohledu na to, zda a které jednotlivé díly hodnotu vozidla jako celku skutečně zvýšily.

Pro názornost je možno uvést: jestliže jde o vůz starší 5 let a má najeto 120 000 km snížila se jeho technická hodnota oproti původní o 40 % (což je amortizace). Při předložení

faktury za opravu, kde cena za nové náhradní díly činila 50 000,- Kč, bude ČP a. s. vyplaceno namísto 50 000,- Kč o 40 % méně, tj. 30 000,- Kč a poškozený přijde o 20 000,- Kč.

Sama amortizace přitom pouze vyjadřuje o kolik procent došlo užíváním vozu ke snížení jeho technické hodnoty oproti stavu nového nepoužitého automobilu. Tohoto ukazatele se používá k určení obecné ceny vozidla, jakožto jednoho z více relevantních faktorů.

ČP a. s. tedy vypočte amortizaci vozu a o ni pokrátí plnění poškozeným, namísto aby s pomocí amortizace určila zhodnocení či znehodnocení vozu jako celku. Takovýto postup obhajují likvidátoři tím, že namísto starých náhradních dílů jsou nové a oni musí odečíst rozdíl mezi hodnotou starých a nových náhradních dílů. Ani tento argument neobstojí, neboť podle platné právní úpravy se hradí škoda na věci, a to je pouze automobil, zatímco náhradní díly tvoří pouze jeho součásti. I z tohoto aspektu je postup ČP a. s. při odškodnění vzniklé škody nelogický a v rozporu s Občanským zákoníkem a její jednání účelově směřuje pouze ke snížení pojistného plnění.“(konec citace)

Podnět dále odkazuje na judikáty soudů a vyjadřuje se k otázce zhodnocení vozidla opravou, přičemž uvádí některé konkrétní náhradní díly, které dle názoru podavatele nemají na zhodnocení vozidla opravou vliv, např. nárazník, čelní sklo, blatník.

V další části podnětu bylo uvedeno, že likvidátoři škod v oblasti zákonného pojištění jsou povinni v případě škody na vozidle odečíst amortizaci od nákladů nutných na uvedení vozidla do původního stavu, pokud je vozidlo starší 5 let, má najeto více než 100 000 km a výše opravy přesáhne 30 % obecné ceny vozidla. Dále podnět uvádí, že v této souvislosti je spotřebitelům, vlastnícím starší automobily způsobována finanční újma oproti spotřebitelům vlastnícím nové automobily, čímž dochází k uplatňování nerovných podmínek.

Dále podnět uvádí na podporu svých tvrzení konkrétní případy, které řešila ČP a. s. v návaznosti na zmíněnou vnitřní směrnici.

Úřad si v rámci šetření vyžádal příslušné dokumenty od ČP a. s. Byly mu předloženy oběžníky M-293/96 „Směrnice pro likvidaci odpovědnostních poj. událostí na motorových vozidlech“, účinný od 1.7.1996 (dále jen „oběžník M-293/96“) a H-14/98 „Směrnice pro likvidaci odpovědnostních pojistných událostí na motorových vozidlech“, účinný od 10.2.1999 (dále jen „oběžník H-14/98“). Úřad dále obdržel sdělení, určené k rukám ředitele úseku pojištění motorových vozidel a dopravy ze dne 10.2.1999, v němž se uvádí: (citace)

„Znalecký standard striktně nevymezuje, kdy se má či nemá zhodnocení odečítat, ale pouze uvádí, že zhodnocení se zvažuje tehdy, jestliže opravou vozidla se jeho technická hodnota zvýšila natolik, že se projeví na zvýšení obecné ceny.

Aby se při likvidaci pojistných událostí postupovalo shodně, byla vypracována kritéria, která jsou uvedena ve směrnících.

ČP a. s. zhodnocení provedenou opravou neprovádí v těchto případech:

1. U vozidel ve stáří do 5 let s počtem ujetých km do 100 000 včetně – u parciálních škod.
2. Bylo-li jedno z kritérií z bodu 1 překročeno, provádí se výpočet THS, při čemž při výsledné hodnotě 50 % či vyšší se ani zde zhodnocení neodčítá- u parciálních škod .
3. Pokud výpočtem bylo prokázáno, že THS je nižší než 50 % a dle Znaleckého standardu by již odpočet proveden byl, zavedla ČP a. s. další kritérium, kdy je porovnáván čistý náklad na opravu z obecnou cenou vozidla, přičemž nepřekročí-li tento náklad 30ti % hranici ceny obecné, ani zde ČP a. s. odpočet neuplatní – u parciálních škod.

Pokud však náklad na opravu překročí hranici 30 % obecné ceny, odpočet zhodnocení se provede dle tabulky uvedené ve ZS (Znalecký standard č.1 - poznámka úřadu).

U pojistné události, kde dochází k výměně celé skupiny, je pro odpočet zhodnocení stanovena hranice 70 % THS (technická hodnota skupiny – poznámka úřadu). Je-li hranice nižší 70 %, provede se odpočet.

Jak z výše uvedeného vyplývá, nepostupuje ČP a. s. při likvidaci škod na motorových vozidlech v rozporu s metodikou ani s právními předpisy. Naopak z uvedených zásad lze vidět, že ČP a. s. při uplatňování odpočtu výše zhodnocení vychází poškozeným vstříc ve srovnání s kritérii ZS.

Pro osvětlení celého problému je nutno podotknout, že u vozidla, které má obecnou cenu ve výši 100 000,- Kč a oprava překročí hranici 30 %, tj. 30 000,- Kč, dojde bezpochyby k jeho zhodnocení. Totéž platí např. u vozidla vyšší cenové hladiny, obecná cena 500 000,- Kč a oprava přesahující 150 000,- Kč atd. Uvedená kritéria a hodnocení vychází z dlouhodobé praxe a sledování trhu s motorovými vozidly.

Pro úplnost ještě dodávám, že ČP a. s. uznává i v oprávněných případech tzv. znehodnocení provedenou opravou, což je opak zhodnocení, tedy finanční dorovnání, které naopak vyjadřuje snížení obecné ceny.“ (konec citace)

Úřad dospěl k závěru, že existuje podezření na možné zneužívání monopolního postavení ČP a. s. v oblasti zákonného pojištění a dne 30.3.1999 proto zahájil správní řízení ve věci nedovoleného narušování soutěže podle § 9 odst. 3 zákona účastníkem řízení společností ČP a. s.

V rámci správního řízení vyžádal úřad od účastníka řízení doklady a informace, které jsou obsahem správního spisu.

Vzhledem k tomu, že správní orgán je povinen zjistit přesně a úplně skutečný stav věci a za tím účelem si opatřit potřebné podklady pro rozhodnutí, požádal úřad o stanovisko státní dozor nad pojišťovnictvím, který vykonává Ministerstvo financí, ustanovil soudního znalce a zadal mu vypracování znaleckého posudku ve věci. Dále úřad požádal JUDr. Michala Rezka, advokáta, který se zabývá problematikou zákonného pojištění a v jednání s ČP a. s. své klienty zastupuje, o poskytnutí podkladů a informací, vztahujících se k nevyplacení částky za zhodnocení vozidla opravou, i když by podle jeho názoru na ni měl klient nárok a o poskytnutí podkladů a informací, vztahujících se k vyplacení částky za znehodnocení vozidla.

Na den 27. 5. 1999 nařídil úřad ústní jednání s účastníkem řízení. Ve smyslu § 12 odst. 6 zákona vyzval úřad účastníka řízení k tomu, aby se vyjádřil k předmětu řízení. Vzhledem k tomu, že účastník řízení v průběhu jednání sdělil, že dále nedoplňuje své vyjádření a souhlasí s tím, aby po seznámení se s celým obsahem správního spisu se uskutečnilo seznámení s výsledky šetření před vydáním správního rozhodnutí ve smyslu ust. § 33 odst. 2 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád) a v souladu s ust. § 12 odst. 6 zákona, přistoupil správní orgán k seznámení s výsledky šetření ve věci. Účastník řízení požádal o lhůtu k vyjádření a správní orgán ji stanovil do 3.6.1999. Zároveň byla druhostupňovým orgánem prodloužena lhůta pro vydání rozhodnutí do 9.6.1999.

Po posouzení vyjádření účastníka řízení k výsledkům šetření úřad ve věci rozhodl.

## **2. Vymezení relevantního trhu**

Relevantní trh obecně je místem, kde se setkává nabídka s poptávkou. Relevantní trh byl pro účely správního řízení vymezen z hlediska věcného, geografického a časového.

### **Věcné vymezení relevantního trhu**

Pro účely tohoto správního řízení byl relevantní trh vymezen po věcné stránce jako trh služby – poskytování zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Poněvadž se jedná o zákonné pojištění, poskytované na základě právního předpisu, není tato služba nahraditelná jiným druhem pojištění. Rovněž jediný soutěžitel na tomto trhu je stanoven právním předpisem.

### **Geografické a časové vymezení relevantního trhu**

Geografický trh zahrnuje území, kde podmínky soutěže jsou homogenní a které může být odlišeno od ostatních území zejména tím, že podmínky soutěže na těchto jiných územích jsou zřetelně odlišné. Po vyhodnocení těchto podmínek byl trh z hlediska geografického vymezen územím České republiky.

Z hlediska časového jde o trh trvalý, charakterizovaný průběžným poskytováním služeb zákonného pojištění, který byl zkoumán v časovém úseku od 1.7.1996 až do data vydání tohoto rozhodnutí.

#### **Vymezení relevantního trhu**

**Věcné** poskytování zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla

**Geografické** území České republiky

**Časové** trh trvalý, charakterizovaný průběžným poskytováním služeb zákonného pojištění.

Na vymezeném relevantním trhu zaujímala a zaujímá ČP a. s. monopolní postavení, neboť na základě právních předpisů je jedinou pojišťovnou, která tyto služby na území ČR poskytuje, což je dáno zákonem č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví a vyhláškou ministerstva financí České republiky č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, v platném znění.

### **3. Rozhodné skutečnosti a důkazy**

#### **3.1. Právní normy a předpisy**

Danou problematiku upravují následující **právní normy a předpisy**:

- Zákon č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví,
- vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích,
- vyhláška Ministerstva financí České republiky č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla,
- zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, v platném znění,
- judikáty,
- Znalecký standard č. 1.

K těmto předpisům uvádí úřad následující

Zákon č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví, vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích

ČP a. s. je jedním ze subjektů, podnikajících na základě zákona č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví, ve znění zákona 320/1993 Sb., zákona č. 60/1995 Sb. a zákona č. 149/1995 Sb. Podle § 8 ve spojení s § 17 tohoto zákona je orgánem státního dozoru nad pojišťovnictvím Ministerstvo financí ČR. V § 18 odst. 1 písm. a) stanoví, že výkon státního dozoru spočívá mimo jiné v kontrole dodržování i dalších obecně závazných právních předpisů, upravujících pojištění. Ustanovení § 26 téhož zákona obsahuje zmocnění pro dozorčí orgán stanovit vyhláškou rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, včetně sazeb pojistného a určení pojišťovny, která bude pojištění odpovědnosti provozovat. Obdobné zmocnění obsahuje i vládní nařízení č. 54/1993 Sb., o provozu na silnicích, v platném znění, které jako mj. stanovilo v § 11 povinné pojištění osob, odpovědných za provoz motorových vozidel proti následkům zákonného pojištění.

Vyhláška Ministerstva financí České republiky č. 492/1991 Sb.

V souladu se shora uvedeným zmocněním vydalo Ministerstvo financí České republiky vyhlášku č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, v platném znění, která od 1. 1. 1992 nahradila předchozí právní úpravu. V § 1 se určuje k výkonu zákonného pojištění ČP a.s.

## Zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník

Základní úprava vzniku odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků jako právní vztah je upravena § 427 a násl., zákona č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Způsob a rozsah náhrady škody upravuje § 442 a 443 téhož zákona.

### **§ 442 Způsob a rozsah náhrady**

- 1) Hradí se skutečná škoda a to, co poškozenému ušlo (ušlý zisk)
- 2) 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.

Ustanovení se týká škod na věcech, t.j. jako celku - součástí věci je vše, co k ní podle její povahy náleží a nemůže být odděleno, aniž by se tím věc znehodnotila. Součástí není předmětem samostatné věci, ani když je oddělitelná po stránce technické. Tyto škody se dělí na škody skutečné a na ušlý zisk.

Skutečná škoda, na jejíž náhradu je dán nárok obecně, znamená zmenšení majetku poškozeného. Zda jde o skutečnou škodu, je třeba vždy posoudit vzhledem ke konkrétním okolnostem. Za těchto okolností lze za skutečnou škodu považovat např. i náklady nezbytně nutné k novému pořízení věci, a to i tehdy, jestliže tyto náklady přesahují cenu věci v době škody.

### **§ 443 - Při určení výše škody na věci se vychází z ceny v době poškození.**

Ustanovení určuje, jak se stanoví skutečná škoda, pokud jde bezprostředně o škodu vzniklou na věci. Při určení ceny v době vzniku škody se zásadně vychází z cenového předpisu nebo z ceny pořizovací, potom je třeba zohlednit pokles hodnoty věci v důsledku jejího opotřebení, stáří nebo vad, které na ni vznikly. Současně je však třeba zvážit náklady, kterými byla věc zhodnocena.

## Judikáty

Podle judikatury R 55/71- **škoda** (jako kategorie občanského práva) se chápe jako újma, která nastala v majetkové sféře poškozeného a je objektivně vyjádřitelná všeobecným ekvivalentem - tj. penězi a je tedy – nedochází-li k naturální restituci – napravitelná poskytnutím majetkového plnění, především poskytnutí peněz. **Skutečnou škodou** se rozumí újma spočívající ve zmenšení majetkového stavu poškozeného a reprezentující majetkové hodnoty, které bylo nutno vynaložit, aby došlo k uvedení věci do předešlého stavu. (Pramen Občanský zákoník, 2. vydání 1994, C.H.Beck/SEVT, str. 219)

Judikát 1 CZ 19/91 NS ČR stanoví: Výše škody vzniklé poškozením motorového vozidla se vypočte tak, že od částky vyfakturované za opravu vozidla se odečte bezdůvodné obohacení poškozeného, které se rovná rozdílu ceny vozidla před havárií a po jeho opravě. Je-li poškozená věc opravitelná a opravu provede poškozený nebo nebyla provedena, je třeba při stanovení peněžité náhrady vycházet z ceny opravy, potřebné k odstranění následků škodné události, kterou by v době vzniku škody správně účtovala zákazníkovi v daném místě fyzická či právnická osoba, oprávněná poskytovat danou službu. Výše škody a tomu odpovídající rozsah její peněžité náhrady nemohou být závislé na tom, zda a v jaké výši platí poškozený z náhrady škody daň z obrátu. (Pramen: JUDr. Jaroslav Bičovský, JUDr. Milan Holub:

Náhrada škody podle Občanského, obchodního, pracovního a správního práva, 2. Aktualizované vydání, Linde Praha a. s. 1997 str. 123)

V dokumentu „Zbierka súdnych rozhodnutí a stanovísk, časť 2-3, ročník 1984“ se v kapitole „Spôsob a rozsah náhrady škody“ uvádí: 2.Pri škode spôsobenej na starších opotrebovaných vozidlách správne postupujú súdy tak, že po vyjadrení znalca s odboru automobilizmu odpočítajú amortizáciu u tých nových častí a súčiastok vozidla, zamontovaných do nich pri oprave, ktorými sa hodnota vozidla po oprave zvýšila. (Pramen: Zbierka súdnych rozhodnutí a stanovísk, časť 2-3, ročník 1984, vydal Nejvyšší súd ČSSR, str. 102)

Z výše uvedených zákonných předpisů a judikátů učinil úřad závěr, že dle platné judikatury má být předmětem úhrady skutečná škoda, při čemž od částky, vynaložené na opravu vozidla má být odečteno bezdůvodné obohacení poškozeného, které však nastane pouze tehdy, jestliže se cena vozidla po opravě zvýší. Dále pak, že amortizace se odečítá pouze u těch nových dílů vozidla, kterými se hodnota vozidla zvýšila, tedy, že i zhodnocení vozidla opravou má být odečteno pouze u těch dílů, které mají na zhodnocení vozidla vliv.

### Znalecký standard č.1

Ministerstvo spravedlnosti ČR schválilo dne 29. ledna 1990 pod čj. 36/90 - org. jako závazný pokyn pro znalce, zapsané v seznamech krajských soudů ČR a Městského soudu v Praze a Ministerstva spravedlnosti ČR „ZNALECKÝ STANDARD č. 1“ - Oceňování motorových vozidel. Závaznost Znaleckého standardu č. 1 byla zrušena, a to Oznámením o zrušení Znaleckého standardu č. 1 – Oceňování motorových vozidel jako závazného pokynu pro výkon znalecké činnosti na straně 45 Ústředního věstníku České republiky, ročník 95 částka 4, který byl vydán dne 20.12.1995: „Ministerstvo spravedlnosti zrušilo dne 27. ledna 1995 pod čj. 25/95-OOD schválení Znaleckého standardu č. 1 – Oceňování motorových vozidel jako závazného pokynu pro výkon znalecké činnosti, které bylo publikováno v částce 1/1990 Ústředního věstníku České republiky.“

Úřad konstatuje, že Znalecký standard č. 1 dle výše uvedeného již není závazný, na druhou stranu je však soudními znalci i nadále používán při vypracování znaleckých posudků, týkajících se motorových vozidel.

### 3.2. Stanovisko Ministerstva financí

Vzhledem k tomu, že Ministerstvo financí je podle zákona č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů, orgánem státního dozoru, vyžádal si úřad v rámci správního řízení stanovisko Ministerstva financí.

Ministerstvo financí sdělilo, že v roce 1996 provedlo u účastníka řízení kontrolu, jejímž předmětem bylo i posouzení interních předpisů, upravujících likvidaci pojistných událostí v oblasti zákonného pojištění, přičemž v nich nebyly nalezeny závady. Dále sdělilo, že pokud jde o výpočet pojistného plnění, byla posuzována pouze správnost postupu, nikoli jeho výše v konkrétních případech a že oblast konkrétního výpočtu pojistného plnění pro zhodnocení nebo znehodnocení vozidla opravou nebyla a nemůže být předmětem kontroly státního dozoru.



Dále se Ministerstvo financí vyjádřilo k příslušným ustanovením Občanského zákoníku a zákona č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví, (viz strana 374-377 spisu).

Úřad konstatuje, že posouzení předmětu tohoto správního řízení není dle sdělení Ministerstva financí v kompetenci tohoto orgánu státního dozoru. Dále úřad konstatuje, že v interních předpisech účastníka řízení, upravujících likvidaci pojistných událostí, neshledalo Ministerstvo financí při kontrole v roce 1996 závady.

### 3.3. Interní směrnice ČP a. s.

Podnět, který úřad obdržel a údaje o konkrétních pojistných událostech, které úřad během správního řízení obdržel a vyžádal, se týkaly období platnosti následujících interních směrnic účastníka řízení:

#### 1. Oběžník M-293/96

Směrnice pro likvidaci odpovědnostních poj. událostí na motorových vozidlech  
Účinnost 1. 7. 1996 pro nevyřízené pojistné události k datu účinnosti (dále jen „oběžník M-293/96“)

#### 2. Oběžník H-14/98

Směrnice pro likvidaci odpovědnostních pojistných událostí na motorových vozidlech  
Účinnost 10. 2. 1999  
ČP a. s. v oběžníku H 14/98 uvádí, že „v souladu s novými směrnicemi budou likvidovány nároky poškozených v pojistných událostech, nevyřízených do 9.2.1999“ (dále jen „oběžník H-14/98“)

Proto úřad posoudil obsah těchto směrnic a předložil je v rámci zadání znaleckého posudku soudnímu znalci. Úřad dále zjistil, že do doby účinnosti oběžníku M-293/96 byl účastníkem řízení vydán a používán oběžník M-210/92/pob.208 „Směrnice pro likvidace pojistných událostí ze zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla“ s účinností od 1.12.1992. Analýzou této směrnice úřad zjistil, že tato směrnice neobsahuje konkrétní ustanovení, zabývající se zhodnocením či znehodnocením vozidla opravou. Úřad tuto směrnici v rámci správního řízení nezkoumal.

### 3.4. Posudek ustanoveného soudního znalce

Úřad ustanovil v předmětném správním řízení soudního znalce v oboru ekonomika, strojírenství, doprava, se specializací ceny a odhady motorových vozidel, autoopravy, techn. stav motorových vozidel, technické posudky o příčinách silničních nehod, oceňování, opravárenství a technický stav veškerých zemědělských strojů Ing. Josefa Horského, který vypracoval znalecký posudek č. 3238/188/99 ze dne 15.4.1999. Úřad soudnímu znalci předložil interní směrnice ČP a. s. – oběžník M-293/96 a oběžník H-14/98 a dokumentaci konkrétních případů - vyřízení pojistných událostí, která byla součástí podnětu.

Úřad požadoval ve znaleckém posudku se zaměřit zejména na otázky:  
(citace)

- „ 1. Posouzení interních předpisů ČP a. s.
- oběžník M – 293/96, účinnost od 1. 7. 1996
  - oběžník H – 14/98, účinnost 10. 2. 1999

Ke každému z uvedených oběžníků je třeba zodpovědět následující dotazy:

- a) je postup ČP uvedený v části 3.5 v souladu se Znaleckým standardem ?
- b) poškozuje tento předpis klienty ČP a. s. a pokud ano, tak v čem ?
- c) byla ČP oprávněna k rozhodnutí podle 3.5, bod 5) oběžníku M-293/96 – „Nepřiznává však znehodnocení automaticky, ale na žádost poškozeného“.

2. Posouzení správnosti vyřízení pojistných událostí Českou pojišťovnou, zejména pokud se jedná o snížení plnění o částku za zhodnocení vozidla opravou.

- PU 1998-103856
- PU 1998 104094
- PU 1998-104662

Ke každé uvedené pojistné události je třeba zodpovědět následující dotazy:

- a) došlo opravou ke zhodnocení vozidla? Pokud ne, tak proč.
- b) v případě, že ano, je procento odečtu a částka, o kterou se snižuje plnění ČP a. s., vypočítané:
  - v souladu s interními předpisy ČP a. s.
  - v souladu se Znaleckým standardem a dalšími postupy
- c) došlo postupem ČP a. s. k poškození klientů?“ (konec citace)

Znalec k těmto otázkám v první části svého posudku I. Nález uvedl následující: (citace)

**„ 1. 1. Oběžník M-293/96 Směrnice pro likvidaci odpovědnostních pojistných událostí na motorových vozidlech**

V hlavě 2. LIKVIDACE PU, ve stati 2.2.1 Náležitosti zápisu o poškození motorového vozidla se m.j. uvádí pod písmenem a/IDENTIFIKACE v odstavci I/SPZ písmeno b/: u dovezeného vozidla zjišťuje likvidátor první přidělení SPZ v zahraničí. Pokud nelze zjistit, vychází likvidátor z data 1. 1. daného roku výroby odečteného z kódu VIN. Pod písmenem b/ POSOUZENÍ TECHNICKÉHO STAVU v odstavci - stav vozidla - likvidátor zapíše skutečný stav vozidla zjištěný při prohlídce vozidla. Např.: opotřebení, prokázané opravy, atd. Stav označený stupni 1 až 5 - likvidátor zakroužkuje stav jednotlivých skupin. Jednotlivé stupně označují: 1-výrazně lepší, 2-lepší, 3-průměrný, 4-horší, 5-výrazně horší.

V hlavě 3. ZJIŠTĚNÍ SKUTEČNÉ ŠKODY PODLE §442 - §443 o.z., ve stati 3.1 Likvidace podle dokladů za opravu se uvádí, že se hradí jen skutečná škoda ve smyslu §442 a §443 obč. zákoníku, a to zásadně v penězích, a jen za podmínek tam uvedených, uvedením v předešlý stav. V odstavci 3.1.2 Likvidace škody na vozidle po předložení účtu od neautorizovaného opravce se m.j. píše: Pro stanovení sazby za opravárenské práce se použije nejnižší hodinová sazba autorizovaného opravce v příslušném regionu, popřípadě

sazba autorizovaného opravce vozidel srovnatelné tovární značky v příslušném regionu. Ve stati 3.3 Likvidace totálních (úplných) škod se m.j. píše: Jde o případy kdy rozsah poškození vozidla je takového charakteru, že jeho oprava je technicky nemožná, případně čistý náklad na jeho opravu by jednoznačně převýšil obecnou cenu vozidla. Stanovení tohoto nákladu se provede vždy z maximálních cen materiálu a sazeb prací. Ve stati 3.5 Zhodnocení, znehodnocení vozidla opravou je m.j. uvedeno: Při posuzování zhodnocení (znehodnocení) postupuje likvidátor v souladu se Znaleckým standardem č. 1/90 (dále jen ZS č.1). Zhodnocení vozidla představuje hodnotu o níž se obvyklá cena vozidla po opravě zvýší oproti stavu před poškozením. Znehodnocení je stav opačný. Nutno zvážit, že stanovení výše zhodnocení je velmi obtížné, poněvadž již obvyklá cena vozidla před poškozením se zpravidla pohybuje v určitém rozmezí a v tom případě nelze výpočtem stanovit přesnou částku. Nutno tedy vycházet ze zásady, že zhodnocení vozidla lze namítat jen tehdy, kdy opravou vozidla bude jeho technická hodnota natolik vyšší, že se projeví i prokazatelným zvýšením obvyklé ceny. K tomuto rozhodnutí slouží níže uvedený metodický postup:

1/ Vozidla ve stáří do 5ti let s počtem ujetých km do 100000 včetně. U těchto vozidel se odpočet zhodnocení neuplatňuje. Tento postup se vztahuje na škody parciální včetně poškození čelních skel, t.j na škody, kde nebyla přiznána výměna skupiny. Neprovádí se výpočet THS (technické hodnoty skupiny). Je-li jedno z kritérií překročeno (5 let nebo 100000 km), je nutno provést výpočet THS. Zjistí-li se výpočtem, že THS je 50 % nebo vyšší, odpočet zhodnocení se neprovede. Jen v případě, kdy se prokáže výpočtem THS nižší jak 50 %, postupuje se při stanovování výše zhodnocení podle bodu 2.

2/ Oprava vozidla výměnou jednotlivých dílů (parciální škoda). Při likvidaci parciální škody, kde výpočtem bylo prokázáno, že THS je nižší než 50 % (již by byl uplatněn odpočet zhodnocení) nebude ještě zhodnocení uvažováno, a to tehdy jestliže náklady na opravu poškození nepřekročí 30 % obvyklé ceny vozidla před poškozením. V opačném případě se stanoví výše zhodnocení dle tabulky 3.2 ve ZS č.1 na str.73. Tato 30 %-ní hranice neplatí při poškození čelních skel.

3/ Postup při stanovování procentuální výše zhodnocení u enormně opotřebovaného dílu. V případech, že se prohlídkou zjistí, že se jedná o silně opotřebovaný díl podléhající rychlému opotřebování s nedoloženým stářím, určí likvidátor výši zhodnocení odlišně od výše uvedených zásad (bez ohledu na výši THS nebo 30% - ní hranici v Kč z obvyklé ceny). Tato zásada platí i u výměny jediného dílu, přestože opravou nedojde ke zhodnocení vozidla jako celku.

4/ Znehodnocení vozidla provedenou opravou. Výpočet znehodnocení provedenou opravou se provádí v souladu s metodikou uvedenou ve ZS č.1. Pokud je výpočtem prokázáno, že poškozený má nárok na částku připadající na znehodnocení vozidla provedenou opravou, ČP a.s. tuto skutečnost akceptuje. Nepřiznává však znehodnocení automaticky, ale na žádost poškozeného.

## **1.2 Oběžník H-14/98 Směrnice pro likvidaci odpovědnostních pojistných událostí na motorových vozidlech**

**V hlavě 3.** Zjištění skutečné škody podle § 442-§ 443 o.z., ve stati 3.1 Likvidace nákladů na opravu se m.j. uvádí, že skutečnou škodou se podle uvedených paragrafů o.z. rozumí náklad spojený s opravou vozidla, jeho zhodnocení případně znehodnocení provedením opravy. Náklad na opravu je limitovaný obvyklou cenou vozidla. Provedením opravy určité

skupiny vozidla (v likvidaci se převážně jedná o skupinu karoserie) může též dojít k znehodnocení vozidla jako celku. V odstavci 3.1.1 Zhodnocení, znehodnocení vozidla opravou je postup likvidace škody popsán stejně jako v předcházejícím oběžníku; pouze v bodě 2/ (parciální škoda) není vyjmuta z tohoto postupu (30 %-ní hranice) čelní sklo, a v bodě 4/(znehodnocení vozidla) je uvedeno, že se znehodnocení přiznává automaticky dle ZS č.I.V odstavcích 3.1.3 Likvidace škody na vozidle po předložení účtu od neautorizovaného opravce, a 3.1.4 Likvidace rozpočtem nákladů na opravu je postup shodný jako v předcházejícím oběžníku. Nejnižší hodinová sazba autorizovaného opravce v regionu se použije jen při likvidaci škody rozpočtem. U materiálových položek "je nutno přihlídnout k cenové úrovni v regionu". Ve stati 3.2 Likvidace totálních škod je postup stejný jako v předcházejícím oběžníku, pouze je vypuštěna věta: stanovení nákladů na opravu se provede vždy z maximálních cen materiálu i sazeb prací. Dále je uvedeno, že při likvidaci totálních škod se vychází z obvyklé ceny a přihlíží se k tomu, zda je možno pořídit za tuto cenu vozidlo srovnatelné kvality jako bylo vozidlo zničené.

### **1.3 Znalecký standard č.1**

Znalecký standard č.1 se zabývá stanovením výše majetkové újmy způsobené poškozením vozidla ve stati 3. Akceptuje právní úpravu náhrady skutečné škody. Píše se zde m.j.: Poškození vozidla je odstraňováno opravou. Ve většině případů není technicky možné dosáhnout toho, aby vlastnosti vozidla po opravě poškození byly naprosto shodné s vlastnostmi vozidla před poškozením; vlastnosti vozidla se provedenou opravou mohou zlepšit nebo zhoršit. U továrně nového vozidla se nezlepší, zpravidla zhorší. Zlepšení či zhoršení vlastností vozidla provedením oprav vyjadřuje rozdíl mezi technickou hodnotou, event. obvyklou cenou vozidla před poškozením a po jeho odstranění. Nutno upozornit, že jen takové opravy, které výrazně zlepšují základní vlastnosti některé ze skupin vozidla, mohou zvýšit technickou hodnotu vozidla jako celku. Pokud se týká ceny vozidla před poškozením a po jeho opravě, nutno v zásadě stanovit ceny obvyklé. Pokud technická hodnota skupiny skříň karoserie před poškozením byla méně než 50 % bude znamenat oprava této skupiny obvykle její zhodnocení. Pokud se provede celková oprava skupiny skříň karoserie bude její technická hodnota po opravě 50 % technické hodnoty nové skupiny. Při výměně čelního skla se uvažuje zhodnocení skupiny výbava karoserie v penězích o 20% z ceny čelního skla v případech, kdy THS skupiny "výbava karoserie" před poškozením byla méně než 50 %. Výměnou ostatních skel ke zhodnocení skupiny nedojde.

### **1.4 Občanský zákoník**

Technickému znalci nepřísluší hodnotit otázky právní, přesto podepsaný znalec považuje za nutné alespoň základní ustanovení citovat. V občanském zákoníku se píše o způsobu a rozsahu náhrady škody v § 442, kde se m.j. píše: Hradí se skutečná škoda, a to co poškozenému ušlo (ušlý zisk). Škoda se hradí v penězích; požádá-li poškozený a je-li to možné a účelné, hradí se škoda uvedením do předešlého stavu. V komentáři k § 442 se uvádí: Skutečná škoda je majetková újma, jejímž důsledkem je zmenšení majetku poškozeného.“

(konec citace)

V části II. Posudek pak znalec uvedl:

(citace)

### **„2.1 Obecně k posouzení zhodnocení (znehodnocení)**

Dle výše uvedené právní normy se hradí skutečná škoda v penězích, event. se škoda hradí uvedením do předešlého stavu. Je zřejmé, a bylo již výše uvedeno, že opravou vozidla většinou vozidlo do předešlého stavu, tedy do stavu bezprostředně před poškozením, uvést nelze. Opravou může dojít k zhodnocení nebo znehodnocení vozidla, ale rovněž však k zajištění (obnovení) provozuschopnosti a funkčnosti vozidla. Taková oprava pak neprodlužuje životnost vozidla, ani nezlepšuje jeho základní vlastnosti. Takovou opravou tedy nedochází k zhodnocení ani k znehodnocení vozidla. Z technického hlediska se tedy jedná o uvedení vozidla do předešlého stavu.

Hovoříme-li o zhodnocení (znehodnocení) vozidla nemyslí se jen zhodnocení (znehodnocení) z technického hlediska (vyjádřené technickou hodnotou skupin vozidla), ale především zhodnocení (znehodnocení) hlediska ekonomického vyjádřeného cenou vozidla v penězích. Z uvedeného vyplývá, že i to vozidlo, které bylo z technického hlediska uvedeno do předešlého stavu, z hlediska ekonomického může být znehodnoceno.

Např.: vozidlo, jehož stáří je asi 6 roků a má ujetu asi 120000 km (jeho technická hodnota je menší než 50 %) a nebylo havarováno, je prodáno na trhu s ojetými vozidly zpravidla za vyšší cenu než stejné vozidlo opravené, byť po menší havárii. Při posuzování výše majetkové újmy (náhrady škody) je tedy nutno vždy zvážit, zda konkrétní vozidlo po opravě poškození je prodejné v místě a čase za stejnou cenu jako bezprostředně před poškozením, nebo za nižší event. za vyšší cenu. Rozdíl těchto cen (obvyklých) - před poškozením a po jeho opravě - vyjadřuje zhodnocení, event. znehodnocení vozidla provedené opravou v penězích. Je zřejmé, že stanovení zhodnocení (znehodnocení) vozidla či skupiny je nesnadné a někdy i diskutabilní, protože i obvyklá cena vozidla v místě a čase se pohybuje v určitém, byť malém, rozmezí. Proto je nutno přihlídnout ke ZS č.1, kde je m.j. psáno, že jen takové opravy, které výrazně zlepšují vlastnosti vozidla, mohou zvýšit technickou hodnotu vozidla jako celku, a tím i zvýšit obvyklou cenu vozidla.

## **2.2 Posouzení interních předpisů ČP a. s. pro likvidaci škody na vozidle a porovnání se ZS č.1**

### **2.2.1 Oběžník M-293/96, účinnost od 1.7.1996**

#### **2.2.1.1 Rozbor postupů při likvidaci jednotlivých škod**

Za jednu z možností, na základě které by mohlo docházet k poškození klientů, lze považovat formulaci v odstavci 3.1.2 (likvidace škody na vozidle po předložení účtu od neautorizovaného opravce), kde se píše: „pro stanovení sazby za opravárenské práce se použije nejnižší hodinová sazba autorizovaného opravce v příslušném regionu,...“. Stejná formulace je v odstavci 3.2.2 (likvidace škody na ostatních vozidlech). Tento předpis sám o sobě by nemusel ještě jednoznačně vést k poškozování klientů. Neautorizovaný opravce má většinou nižší hodinovou sazbu než autorizovaný, i když naopak může účtovat za stejnou opravu více normohodin (např. v důsledku nižší vybavenosti klempírny). V tomto případě nelze rozhodnout jednoznačně. Ale v souvislosti s odstavcem 3.3 (likvidace totálních škod), ve kterém je m.j. uvedeno: "stanovení tohoto nákladu (na opravu poškození) se provede vždy z maximálních cen materiálu a sazeb prací", již napovídá, že ČP a.s. se snaží postupovat tak, aby vyplatila klientům pokud možno méně než při použití průměrných cen v obou případech. Viz příklad uvedený dále.

#### **2.2.1.2 Likvidace parciální škody**

Jedná-li se o likvidaci parciální škody (náklady na opravu poškození nepřevyšší obvyklou cenu vozidla) je věc jasná a není třeba dalšího podrobného vysvětlení, či ilustrace a lze říci, že aplikací postupu uvedeného v oběžníku nemusí docházet k poškozování klientů. Některé podrobnosti, při jejichž aplikaci dochází k poškozování klientů, jsou uvedeny v posouzení konkrétních pojistných událostí v další části posudku. Nikde totiž není uvedeno, které díly mají na zhodnocení vozidla vliv a které nikoliv.

### 2.2.1.3 Likvidace totální škody

Jedná-li se o likvidaci totální škody, nemusí být výše naznačený záměr ČP a.s.(vyplácet méně) jasně viditelný. Pro ilustraci uvádím příklad výpočtu. Dříve než bude proveden, je třeba zjistit minimální a maximální sazby za opravárenské práce v regionu. Pro zjištění sazby za opravárenské práce bylo kontaktováno 13 autorizovaných servisů Škoda, 4 autorizované servisy Ford (pouze v Brně), 4 autorizované servisy Volkswagen, 4 autorizované servisy Fiat (jeden odmítl sdělit sazbu). V některých servisech je rozlišována sazba za mechanickou práci (ta je nižší), klempířskou práci (ta je poněkud vyšší) a lakýrnickou práci (ta je nejvyšší).

Do klempířské práce jsou zahrnovány všechny demontážní a montážní práce souvisící s klempířskou opravou, včetně odstrojení a zpětného nastrojení. Podíl samostatné mechanické práce na opravách vozidel po havárii je minimální. Proto pokud servisy rozdělovaly ceny oprav mechanických a klempířských prací, byla použita cena klempířských prací. V případě vozidel Škoda bylo zjištěno, že nejnižší hodinovou sazbu má Horácké autodruženstvo ve Velké Bíteši a ve Velkém Meziříčí, a to 268,- Kč. (Všechny uváděné ceny jsou včetně DPH). Nejvyšší hodinovou sazbu má Michl Motorsport Kuřim, a to 439,- Kč. V případě vozidel Ford má nejnižší sazbu FORD ATOMA AUTOCENTRUM, Sladkovského, a to 427,- Kč, nejvyšší sazbu má FORD CARENT, a.s. Bělohorská 793,- Kč. U vozidel Volkswagen má nejnižší sazbu AUTO-BAYER, s.r.o Slavkov u Brna, a to 463,- Kč, nejvyšší sazbu má AUTODANTON, s.r.o. Kounicova ul. Brno, a to 610,- Kč.

#### **Příklad výpočtu pro rozhodnutí, zda jde o totální nebo parciální škodu.**

Uvažujme vozidlo Škoda Favorit, r.v. 1994, počet ujetých km do 90000 km. Jeho technická hodnota bezprostředně před poškozením je více než 50 %, (provedenou opravou by nedošlo k zhodnocení ani k znehodnocení vozidla). Je průměrně opotřebeno (dle oběžníku ČP a.s.) - stav označen číslicí **3**. Jeho obvyklá cena je asi 100000,- Kč. Předpokládáme, že při havárii došlo ke značnému poškození přední části vozidla - více vlevo. Na základě zkušeností činí náklady na opravárenské práce asi 35 až 45 % z ceny opravy, 55 až 65 % jsou náklady na materiál. Pro zjištění, zda oprava poškození nepřevyšší obvyklou cenu vozidla, se stanoví cena opravy rozpočtem. Při stanovení nákladů rozpočtem se vychází z výpočtu dle AVN nebo se použije nejnižší hodinová sazba v regionu (viz odstavec 3.2 Oběžníku M-293/96)" tedy konkrétně:

|  |                            |
|--|----------------------------|
| Náklady na materiál:                                       | 58000,- Kč                 |
| Náklady na opraváren. práce:                               | 268,-. 115 Nh = 30820,- Kč |
| Celkové náklady na opravu.poškození = výše majetkové újmy: | <b>88820,- Kč.</b>         |

Tato částka by měla být klientovi vyplacena.

Pokud se má stanovit náklad na opravu z maximálních cen materiálu a sazeb prací,vychází náklady na opravu následovně: Jelikož nelze jednoznačně stanovit nejvyšší ceny za materiál (opravná, která má nejvyšší hodinovou sazbu nemá nejvyšší cenu za materiál a naopak), je použita cena za materiál stejná jako v předešlém případě.

|                      |            |
|----------------------|------------|
| Náklady na materiál: | 58000,- Kč |
|----------------------|------------|

Náklady na opraváren. práce: 439,- . 115 Nh = 50485,- Kč  
Celkové náklady na opravu poškození: 108485,- Kč.

Cena za opravu v tomto případě převýšila obvyklou cenu vozidla (100000,-Kč), jedná se tedy o totální škodu. Výše majetkové újmy se v tomto případě vypočítá tak, že se od obvyklé ceny vozidla odečte cena využitelných zbytků z poškozeného vozidla. Z výše popsaného poškození lze odvodit, že z uvedeného vozidla lze vytěžit následující díly a skupiny (cena použitých dílů a skupin je stanovena na základě dotazu v autovrakovištích Žebětín, Tuřany a Holasice):

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| motor (nekompletní)                | 5000,- Kč  |
| zadní náprava (kompletní)          | 3000,- Kč  |
| zadní nárazník                     | 800,- Kč   |
| zadní sdružené svítilny á 400,-    | 800,- Kč   |
| zadní svítilny (vnitřní) á 200,-   | 400,- Kč   |
| páté dveře (kompletní)             | 2800,- Kč  |
| dveře (kompletní) 3ks á 1800,-     | 5400,- Kč  |
| sedačky (sada)                     | 1200,- Kč  |
| kolo kompletní 3ks á 500,-         | 1500,- Kč  |
| součet - cena využitelných zbytků: | 20900,- Kč |

Výše majetkové újmy se pak vypočítá tak, že se od obvyklé ceny vozidla odečte cena využitelných zbytků, t.j.: 100000 - 20900 = **79100,- Kč**.

Tato částka by měla být klientovi vyplacena. Porovnáním zjistíme, že by klient obdržel **o 9720,- Kč méně** než při výpočtu rozpočtem z nejnižších cen.

U jiných typů vozidel (VW, Ford) je výsledek výpočtu obdobný.

#### 2.2.1.4 Znehodnocení vozidla provedenou opravou

Při provádění oprav po havárii dochází k znehodnocení převážně skupiny „skříň karoserie“. Pokud technická hodnota této skupiny před poškozením byla 70 % a více ze skupiny továrně nové, znamená provedení opravy nosné části karoserie (skeletu) vždy znehodnocení skupiny, a tím i snížení obvyklé ceny vozidla. Pokud ČP a.s. postupuje tak, že nepřizná klientovi částku za znehodnocení automaticky, ale na žádost klienta, může dojít k poškození klienta. Klient o této možnosti často ani neví a pokud ví, obtížně může posoudit, zda na vyplacení částky za znehodnocení vozidla má nárok. Praxe byla taková, že klient musel kontaktovat soudního znalce, který posoudil a event. stanovil výši znehodnocení. Tato oblast posuzování je již v oblasti právní, a proto se k ní znalec dále nevyjadřuje. Z technického hlediska lze říci, že nepřiznáním znehodnocení automaticky docházelo k poškozování klientů.

#### 2.2.2 Oběžník H 14/98, účinnost od 10.2.1999

##### 2.2.2.1 Rozbor postupů při likvidaci jednotlivých škod

Uvedený oběžník je upravenou a novelizovanou formou oběžníku M - 293/96. Z postupů uvedených v tomto oběžníku nevyplývá, že by jejich aplikací docházelo k poškozování klientů, i když tento oběžník jednoznačně nevyklučuje aplikování postupů předcházejících. (Např.: u sazeb za opravárenské práce není jednoznačně stanoveno, z jakých sazeb se má vycházet při likvidaci škody, pouze při likvidaci škody na ostatních vozidlech, t.j. které nejsou v systému AVN, se rozsah práce stanoví podle ceníku Eurotax-Schwacke a hodinová sazba se použije nejnižší v regionu, event. srovnatelná). Pro jednoznačné rozhodnutí by bylo nutno provést přezkoumání několika konkrétních pojistných událostí. Rovněž v tomto oběžníku není jednoznačně stanoveno, které díly mají vliv na zhodnocení vozidla a které

nikoliv.

### **2.3.1 Obecně k posouzení jednotlivých pojistných událostí**

Výpočet technické hodnoty vozidla (THV), event. jednotlivých skupin (THS) a následné stanovení procentuálního odpočtu za zhodnocení je stanoven dle ZS č. 1 správně. Jedinou věc, kterou lze vytknout, je ta skutečnost, že ani v jednom případě není popsán technický stav vozidla bezprostředně před poškozením (škálou 1 až 5). Navíc není nikde uvedeno, jestli vozidlo nebylo již obdobným způsobem poškozeno havárií. Pokud ano, není nikde uvedeno v jaké kvalitě byla oprava provedena. Všechny tyto aspekty mohou ovlivnit THS, a tím i procentuální odpočet zhodnocení (znehodnocení). Pro další hodnocení bude uvažován průměrný stav (dle ČP a.s. označen číslicí 3). Likvidátoři ČP a.s. při likvidaci pojistných událostí tak uvažovali automaticky. Jelikož není popsán technický stav vozidel bezprostředně před poškozením, nelze jednoznačně rozhodnout zda ke zhodnocení vozidel (u rozporovaných pojistných událostí) došlo. Uvažujeme-li průměrný stav (jak je uvedeno výše), lze říci, že pravděpodobně došlo ke zhodnocení vozidel ve všech rozporovaných pojistných událostech. Dále je třeba zdůraznit, že výměnou plastových dílů nedojde ke zhodnocení skupiny. Konkrétně výměnou předního nárazníku a přední plastové mřížky chladiče nedojde v žádném případě ke zhodnocení skupiny a tedy ani ke zhodnocení vozidla jako celku, pokud uvedené díly nebyly poškozeny již před havárií. U těchto dílů se posuzuje, pouze funkčnost event. nefunkčnost. Výměnou těchto dílů se pouze obnovuje funkčnost vozidla, neprodlužuje se životnost, ani se nezlepšují základní vlastnosti vozidla. Stejně se postupuje v případě světlometů a zadních skupinových světil. Pokud má vozidlo v době nehody platnou technickou kontrolu, tedy světlometry byly funkční (a likvidátorem není při prohlídce upraveno jinak), jsou-li vyměněny za nové, jsou zase jen funkční. Tedy obecně výměnou těchto dílů nedochází ke zlepšení základních vlastností vozidla ani k prodloužení jeho životnosti, a tedy nedochází k zhodnocení vozidla. Naopak pravděpodobnější bude, že vozidlo po výměně přední mřížky, nárazníku, světlometů, event. po malé klempířské opravě a lakování bude na trhu s ojetými vozidly levnější než stejné vozidlo původní - neopravené. Proto tyto položky nelze zahrnovat do ceny materiálu, který má vliv na zhodnocení vozidla. Procento odečtu za zhodnocení vozidla je u všech rozporovaných pojistných událostí stanoveno správně, ale cena materiálu, který má na zhodnocení vliv, není stanovena správně. Do této ceny jsou zahrnuty i položky, které na zhodnocení vozidla nemají vliv. V tomto nesprávném hodnocení vidí podepsaný znalec hlavní původ poškození klientů.

### **2.3.2 Likvidace pojistné události 1998-103856 Mitsubishi Colt 1,3**

Jedná se o parciální škodu (nebyla měněna žádná skupina a náklad na opravu nepřevýšil obvyklou cenu vozidla). Náklady na opravu činily 89180,- Kč. Z toho odpočet za zhodnocení činil 40 % z ceny materiálu. Jelikož není dodán rozpis jednotlivých položek za práci a především za materiál, nelze jednoznačně rozhodnout, zda byla do zhodnocení účtována i cena za plastové díly. Vzhledem k celkové ceně za materiál (48704,- Kč) a poměru podílu materiálu a práce na celkové ceně za opravu (45 % práce a 55 % materiál) lze s dostatečnou pravděpodobností dovodit, že cena 48704,- Kč je za veškerý materiál nutný k opravě vozidla. Z této částky měly být vyloučeny položky, které jsou označeny v Zápise o poškození motorového vozidla pozicí 4, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 18, 19 a materiál na lakování. Tyto na zhodnocení vozidla nemají vliv. Pokud tyto položky byly započteny do ceny materiálu, který zhodnotil vozidlo, byl klient poškozen.“ (konec citace)



## Závěr úřadu

Úřad provedl komplexní zhodnocení této pojistné události až po obdržení znaleckého posudku 116/99 Ing. Lubomíra Prince (dále popsán v části 2.5. tohoto rozhodnutí). Příloha č.2 tohoto posudku (strana 419 - 420 spisu ) obsahuje výpočet plnění účastníka řízení, kde jsou (strana 420 spisu) pracovníkem účastníka řízení označeny při opravě vyměněné díly, u nichž není účastníkem řízení uplatněna amortizace, tedy odpočet za zhodnocení vozidla opravou. Úřad konstatuje, že vzhledem k odlišnému označení dílů ve výpočtu plnění účastníka řízení a v Zápise o poškození vozidla (strana 417 spisu – Příloha č. 1 znaleckého posudku 116/99 Ing. Lubomíra Prince) nelze provést jednoznačné porovnání se znaleckým posudkem ustanoveného soudního znalce. Úřad však zjistil, že v tomto případě byly účastníkem řízení určeny konkrétní díly vyměněné při opravě vozidla, které neměly na zhodnocení vozidla vliv.

Úřad dále konstatuje, že účastník řízení u řady dílů, vyměněných při opravě vozidla, provedl odpočet za zhodnocení vozidla opravou, ač dle znaleckého posudku 116/99 Ing. Lubomíra Prince nedošlo ke zvýšení obecné ceny vozidla opravou.

K druhé konkrétní události uvedl ustanovený soudní znalec ve svém posudku následující: (citace)

### **„2.3.3 Likvidace pojistné události 1998-104094 Renault 25**

Jedná se o parciální škodu. Náklady na opravu činily 54270,- Kč. Náklady na materiál bez materiálu na lak 29295,70 Kč. Odpočet za zhodnocení činil 50 % z ceny materiálu.

Materiál, který nemá vliv na zhodnocení:

|                          |            |
|--------------------------|------------|
| mřížka masky chladiče    | 2099,- Kč  |
| L Př. blikač             | 986,- Kč   |
| L světlomet kompletní    | 7003,- Kč  |
| kompletní před. nárazník | 8806,- Kč  |
| přední spoiler           | 5311,- Kč  |
| součet:                  | 24205,- Kč |

Cena materiálu, který má vliv na zhodnocení vozidla:

$$29295,70 - 24205 = 5090,70 \text{ Kč}$$

Odpočet za zhodnocení:  $50 \% \text{ z } 5090,70 = 2545,40 \text{ Kč}$

Náhrada škody (výše majetkové újmy):  $54270 - 2545,40 = \mathbf{51724,60 \text{ Kč}}$ .

Tato částka měla být klientovi vyplacena.“ (konec citace)

## Závěr úřadu

Dle podkladů předložených podavatelem podnětu a zpracovaných účastníkem řízení, byla prokazatelně účastníkem řízení stanovena nižší náhrada škody (strana 16 spisu).

Rozdíl vznikl uplatněním odpočtu za zhodnocení vozidla opravou i u těch při opravě vyměněných dílů, které dle posudku ustanoveného soudního znalce neměly na zhodnocení vozidla opravou vliv. Došlo tak k újmě – poškození spotřebitele – klienta a účastník řízení takto zneužil svého

monopolního postavení.

K třetí předložené pojistné události se ve svém posudku ustanovený soudní znalec vyjádřil takto: (citace)

#### **„2.3.4 Likvidace pojistné události 1998-104682-632**

Jedná se o parciální škodu. Náklady na opravu činily 60849,- Kč. Náklady na materiál bez materiálu na lak činily dle opisu z výpočtu ČP a.s. 42224,- Kč, dle výpočtu znalce 40487,40 Kč.

(V dalším je uvažována celková cena za materiál dle ČP a.s.) Odpočet za zhodnocení činil 50% z ceny materiálu.

Materiál, který nemá vliv na zhodnocení:

|                       |                          |
|-----------------------|--------------------------|
| přední nárazník       | 8246,- Kč                |
| reflektor             | 5432,10 Kč               |
| blikač                | 2x á 912,70 Kč = 1825,40 |
| víčko rozdělovače     | 850,80 Kč                |
| část k filtru vzduchu | 1935,- Kč                |
| součet:               | 18289,30 Kč              |

Cena materiálu, který má vliv na zhodnocení vozidla:

$$42224 - 18289,30 = 23934,70 \text{ Kč}$$

Odpočet za zhodnocení: 50 % z 23934,70 = 11967,40 Kč

Náhrada škody (výše majetkové újmy): 60849 - 11967,40 = **48881,60 Kč**“ (konec citace)

#### Závěr úřadu

Dle podkladů předložených podavatelem podnětu stanovil účastník řízení nižší náklad na opravu (strana 24 spisu). Rozdíl vznikl uplatněním odpočtu za zhodnocení vozidla opravou i u těch při opravě vyměněných dílů, které neměly na zhodnocení vozidla vliv. Účastník řízení tímto zneužil svého monopolního postavení a došlo k újmě spotřebitele – klienta.

Dále ve svém posudku ustanovený soudní znalec provedl následující vyhodnocení: (citace)

#### **„2.4 Vyhodnocení výsledků rozborů**

Z rozborů podkladů ČP a.s. a srovnáním se ZS č.1 vyplývají zřejmé rozdíly ve vnímání cen za materiál a sazby za práci. Znalecký standard č.1 (protože vznikl v době totality) neřeší problém rozpětí cen. Tohoto rozpětí využívá ČP a.s. především v dříve vydaném oběžníku M-293/96. ČP a.s. tedy postupuje metodicky podle ZS č.1, ale využívá cenového rozpětí ve svůj prospěch. (Markantní je příklad výpočtu výše škody rozpočtem pro rozhodování, zda jde o totální škodu).

V oblasti posuzování zhodnocení (znehodnocení) vozidla provedenou opravou postupuje ČP a.s. v zásadě dle ZS č.1. Pouze v případě, kdy nevyplácí znehodnocení automaticky, ale na žádost poškozeného, využívá neznalosti klientů. Toto by bylo již hodnocení právní, a proto se k němu podepsaný znalec již dále nevyjadřuje. Pokud ČP a.s. nevyplatí částku za znehodnocení vozidla z technického hlediska, dojde k poškození klienta.

Jako hlavní příčinu oprávněných sporů ze strany klientů vidí podepsaný znalec nesprávné

posuzování materiálových položek, které mají vliv na zhodnocení vozidla. Výměnou některých dílů se pouze obnovuje (zachovává) funkčnost skupiny či vozidla. Výměnou těchto dílů se neprodlužuje životnost vozidla, ani se nezlepšují jeho základní vlastnosti. (Např. plastové nárazníky, plastové mřížky chladičů, ale i světlometry a zadní svítlny.) Započítáním těchto dílů (které v dnešní době představují značnou finanční částku) do materiálových položek zhodnocujících vozidlo, dojde v konečné fázi ke značnému odpočtu za zhodnocení vozidla, které nemá reálný podklad.“ (konec citace)

Na otázky položené úřadem odpověděl ustanovený soudní znalec takto: (citace)

### „2.5.2 Odpovědi na otázky

- 1. Oběžník M-293/96** v obecných postupech souhlasí se Znaleckým standardem č. 1. Konkrétní postup při likvidaci již není jednoznačný. ZS č.1, který vznikl v době totalitní, neřešil problém cenového rozpětí za materiál a především sazby za práci. Tohoto rozpětí pak ČP a.s. využívala. Viz příklad v počtu pro zjištění, zda se jedná o totální škodu.  
**la, b)** Postup ČP a.s. ve statí 3.5 v obecných postupech souhlasí se ZS č.1. Proto nelze jednoznačně rozhodnout, zda a konkrétně v čem poškozuje klienty. Jedna z možností, např. využívání cenového rozpětí, je uvedena v odstavci 2.2.1.3.  
**lc)** Oprávněnost postupu ČP a.s. ve statí 3.5, bod 5 je více otázkou právní než technickou, a proto se k ní znalec nevyjadřuje. Z technického hlediska lze říci, že nevyplacením částky za znehodnocení vozidla docházelo k poškozování klientů.
- 1. Oběžník H-14/98** je upravenou a novelizovanou formou předcházejícího. Jsou z něho vypuštěny věty a odstavce, které by mohly jednoznačně vést k poškozování klientů a lze říci, že je v souladu se ZS č.1. Nelze jednoznačně rozhodnout otázku využívání cenového rozpětí.
- 2.** U všech posuzovaných pojistných událostí není popsán technický stav vozidla bezprostředně před poškozením (škálou 1 až 5). Z tohoto důvodu nelze jednoznačně stanovit technickou hodnotu skupiny (THS) před poškozením a tedy nelze ani jednoznačně stanovit zhodnocení skupiny. Z předložených podkladů nelze jednoznačně rozhodnout. Uvažujeme-li, že stav vozidla (skupin před poškozením byl průměrný - označen **3** (úměrný stáří a počtu ujetých km) došlo k zhodnocení vozidla u všech posuzovaných pojistných událostí.  
Procentuální odpočet je stanoven dle interních předpisů ČP a.s. i podle ZS č.1 správně ve všech třech případech.  
Finanční částka, o kterou se snižuje plnění ČP a.s., je stanovena v rozporu se ZS č. 1, a dá se říci i v rozporu s obecnými zásadami interních předpisů ČP a.s. Do finanční částky jsou účtovány i díly, které nemají vliv na zhodnocení vozidla. Blíže viz stať 2.4 poslední odstavec.  
**2c.** Výše popsáním postupem likvidace pojistných událostí došlo z technického hlediska k poškození klientů. Jako hlavní příčinu vidí znalec v nesprávném započítání materiálových položek, určujících zhodnocení vozidla. Blíže viz stať 2.4 poslední odstavec.“ (konec citace)

### Závěr úřadu ke znaleckému posudku ustanoveného soudního znalce

Úřad považuje za prokázané, že v oběžníku M-293/96 je uvedeno, že poškozený má nárok na částku, připadající na znehodnocení vozidla provedenou opravou a ČP a. s. tuto skutečnost akceptuje. Nepřiznává však zhodnocení automaticky, ale na žádost poškozeného.

V tom úřad spatřuje poškozování klientů - spotřebitelů a porušení zákona. Úřad se plně ztotožňuje se závěry znaleckého posudku v části 2.2.1.4. a považuje tento postup účastníka řízení za prokázaný. Zároveň považuje za prokázanou úpravu oběžníku H-14/98, odstraňující tento vadný stav od 10.2.1999. Úřad konstatuje, že se tak stalo v době předběžného šetření úřadu ve věci.

Úřad dále považuje za prokázané, že ani v jedné analyzované směrnici není uvedeno, které díly mají na zhodnocení vozidla vliv a které nikoliv. Ztotožňuje se a jako důkazy přijímá závěry znalce, uvedené v závěru částí 2.2.1.2. a 2.2.2.1. znaleckého posudku. Úřad dále konstatuje, že provádění odpočtu za zhodnocení vozidla opravou i za ty vyměněné díly, které neměly vliv na zhodnocení vozidla, je poškozováním spotřebitelů - klientů účastníka řízení a porušením zákona. Úřad považuje za prokázané, že řada dílů, které nemají vliv na zhodnocení vozidla existuje. Úřad zde uvádí část 2.3.1. posudku ustanoveného soudního znalce, který některé z těchto dílů přímo uvedl. Úřad v této souvislosti také uvádí bod 3.5. směrnice – oběžníku M-293/96 účastníka řízení, který je citován na straně 11- bod 1/ tohoto rozhodnutí, kde se odpočet zhodnocení neuplatňuje za daných podmínek při poškození čelních skel. Důkazem je také pojistná událost 1998-103856 (strana 16-17 tohoto rozhodnutí), kdy součástí přílohy č. 2 znaleckého posudku Ing. Lubomíra Prince (str. 419-420 spisu) je výpočet plnění účastníka řízení, kde jsou účastníkem řízení vyznačeny díly vyměněné při opravě, u nichž nebyla uplatněna amortizace (odpočet za zhodnocení vozidla opravou).

Úřad se plně ztotožňuje se závěry posudku soudního znalce v částech 2.2.1.4., 2.4. a 2.5.2.

Úřad rovněž považuje za prokázaný výše uvedený postup účastníka řízení při likvidaci konkrétních pojistných událostí č. 1998-104094 a č. 1998-104682-632, a to s odvoláním na posudek soudního znalce v částech 2.3.3. a 2.3.4. V těchto konkrétních případech došlo k finanční újmě spotřebitelů – klientů účastníka řízení a k porušení zákona účastníkem řízení.

U pojistné události č. 1998-103856 považuje úřad za prokázané, že účastník řízení určil díly, vyměněné při opravě vozidla, které neměly na zhodnocení vozidla vliv, i když nelze jednoznačně posoudit, zda se jednalo o tytéž díly, které znalec označil v části 2.3.2. posudku.

Úřad dále po posouzení znaleckého posudku konstatuje, že účastník řízení neporušil zákon tím, že stanovil v interních směrnících – oběžnících M-293/96 a H-14/98 určitá kritéria, při jejichž splnění či překročení byl a je vždy uplatňován odpočet za zhodnocení vozidla opravou. Na tato kritéria upozornil podnět, který úřad obdržel (strana 2 a 3 tohoto rozhodnutí).

### 3.5. Další důkazy a znalecké posudky předložené úřadu

Stěžovatel ve svém původním podání uvedl 4 případy pojistných událostí. Tři z nich se staly předmětem znaleckého posudku, zadaného úřadem. Čtvrtá se týká pojistné události, u níž účastník řízení nejdříve uplatnil v rozporu s interní směrnicí odečet za zhodnocení vozidla opravou z ceny náhradních dílů, namontovaných při opravě, ale po stížnosti tuto

částku dodatečně vyplatil a omluvil se za chybu pracovníků. Tento případ úřad přijal pouze jako důkaz snahy účastníka řízení dodržovat interní směrnici – oběžník M-293/96.

Stěžovatel dále doplnil své původní podání „Doplněním podnětu z 2. 2. 1999“, doručeným včetně příloh úřadu dne 4. 2. 1999 (strana 32-53 spisu). Toto doplnění obsahuje dokumentaci 4 případů pojistných událostí. V 1. případě se opět jednalo o dodatečnou změnu v odečtu za zhodnocení vozidla opravou, kdy po nesouhlasu poškozeného byla dodatečně vyplacena poškozenému určitá finanční částka. Tři další případy dokládají používání interní směrnice – oběžníku účastníka řízení. Výše uvedené případy úřad přijal pouze jako důkazy používání interní směrnice – oběžníku účastníkem řízení i důkaz snahy o nápravu chyb v jednotlivých případech.

Dne 17.5. 1999 stěžovatel požádal, aby jeho stížnost a všechny její přílohy byly zařazeny do spisového materiálu a sloužily jako podklad pro rozhodnutí úřadu ve věci (str. 389 spisu). Zároveň předložil tři znalecké posudky (str. 390-441 spisu), zpracované soudním znalcem v oboru doprava, ekonomika, strojírenství, Ing. Lubomírem Princem. Mezi nimi se nacházel znalecký posudek č. 117/99, týkající se v původním podání doložené pojistné události PÚ 1998 - 104682, kterou se částečně zabýval úřadem ustanovený soudní znalec v části 2.3.2. posudku soudního znalce, jak je již dříve uvedeno.

Znalecký posudek č. 116/99 Ing. Lubomíra Prince vychází z totožných podkladů, jako obsahoval původní podnět (str. 12, 13, 14 spisu) včetně podkladů účastníka správního řízení. Úřad považuje za prokázané, že se posudek soudního znalce Ing. Lubomíra Prince vztahuje k pojistné události PÚ 1998 - 103856 a přijal tento posudek jako důkazní materiál. Ze závěru posudku vyplývá : (citace) „Rozdíl - pokles obecné ceny motorového vozidla tovární značky Mitsubishi Colt, SPZ BZI 55-04, po poškození havárií, oproti stavu před poškozením, činí 1200,- Kč vč. DPH. Provedená oprava v důsledku poškození vozidla havárií, zahrnující kromě jiného i výměnu dílů - části za továrně nové, nemá v konečném důsledku vliv na zvýšení obecné ceny vozidla. Naopak, na fakt poškození vozidla havárií tržní mechanismy reagují poklesem obecné ceny oproti stavu před poškozením.“ (konec citace).

V daném případě považuje úřad za prokázané, že od nákladů na opravu odečetl účastník řízení, v rozporu se znaleckým posudkem, částku odpovídající zhodnocení vozidla opravou (str. 12, 13 spisu), ač dle znaleckého posudku Ing. Lubomíra Prince ke zhodnocení vozidla opravou nedošlo.

Další znalecký posudek č.125/99 znalce Ing. Lubomíra Prince, se týká případu, který nebyl obsažen v podání stěžovatele ani v jeho doplnění. Znalecký posudek „ve věci posouzení míry zhodnocení opravené skupiny výbava karoserie vč. příslušenství motorového vozidla tovární značky AUDI 100 2.3E , SPZ BZC 14-06 a jejího vlivu na obecnou cenu vozidla po opravě“, činí v konkrétní věci výměny čelního skla (str. 396 spisu) tento závěr: (citace): „V důsledku výměny čelního skla nedojde ke změně obecné ceny motorového vozidla tovární značky AUDI 100 2.3E , SPZ BZC 14 - 06, ve srovnání se stavem před poškozením. Provedená oprava zahrnující výměnu čelního skla za továrně nové, nemá v konečném důsledku z důvodu působení tržních mechanismů vliv na změnu, v daném případě zvýšení obecné ceny vozidla.“ (konec citace).

Z dokladů účastníka řízení (příloha 3 posudku - str. 399 spisu) vyplývá, že v tomto případě účastník řízení neoprávněně uplatnil odpočet za zhodnocení vozidla opravou, čímž poškodil klienta-spotřebitele a tím porušil zákon.

Znalecký posudek, týkající se pojistné události „č. 1998 -104682-632 (z původního podání) „ve věci posouzení míry zhodnocení opravených skupin motorového vozidla tovární značky Ford Sierra 2.0 Ghia, SPZ BOJ 25 - 80 a jejího vlivu na obecnou cenu vozidla po poškození v důsledku havárie“ (strana 425-441 spisu), činí v konkrétní věci opravy výše uvedeného vozidla tento závěr : (citace) „Rozdíl - pokles obecné ceny motorového vozidla tovární značky Ford Sierra 2.0 Ghia, SPZ BOJ 25 - 80, před a po poškození havárií činí 1397,- Kč vč. DPH. Provedená oprava v důsledku poškození vozidla havárií, zahrnující kromě jiného i výměnu dílů - částí za továrně nové, nemá v konečném důsledku vliv na zvýšení obecné ceny vozidla. Naopak, na fakt poškození vozidla havárií, tržní mechanismy reagují poklesem obecné ceny, oproti stavu před poškozením.“ (konec citace).

Z dokladů účastníka řízení (Příloha 2 znaleckého posudku č. 117/99 - spis str. 438) vyplývá, že v rozporu se znaleckým posudkem odečetl účastník řízení z nákladů na opravu částku za zhodnocení vozidla opravou, kterou nevyplatil a tím poškodil klienta-spotřebitele. Úřad přijal shora uvedené znalecké posudky jako důkazní materiál.

Pojistnou událost č. 1998-104682-632 Ford Sierra 2.0 Ghia, SPZ BOJ 25–80 posuzoval soudní znalec ustanovený úřadem a soudní znalec Ing. Lubomír Princ. Znalecký posudek zadaný úřadem hodnotil především postup účastníka řízení ve vazbě na existující interní směrnici účastníka řízení a prokázal, že došlo k nesprávnému posuzování některých materiálových položek a jejich vlivu na zhodnocení vozidla. Znalecký posudek Ing. Lubomíra Prince prokázal rovněž, že opravou došlo ke znehodnocení vozidla a navíc konstatuje, že: (citace) „Provedená oprava v důsledku poškození vozidla havárií, zahrnující kromě jiného i výměnu dílů – částí za továrně nové, nemá v konečném důsledku vliv na zvýšení obecné ceny vozidla. Naopak, na fakt poškození vozidla havárií, tržní mechanismy reagují poklesem obecné ceny, oproti stavu před poškozením.“ (konec citace) Oba znalecké posudky v daném případě dokazují nesprávný postup účastníka řízení, jehož výsledkem je poškození klienta-spotřebitele, neboť oba znalecké posudky ve svém důsledku konstatují, že účastník řízení nevyplatil celou částku, na kterou měl klient nárok. Úřad nehodnotil, v jaké výši k poškození klienta došlo, ale považuje za prokázané, že účastník řízení při určování pojistného plnění, v tomto případě výplatou nižší částky než spotřebiteli – klientovi náležela, způsobil spotřebiteli – klientovi újmu a porušil zákon.

Na výzvu úřadu na základě skutečností úřadu známých z dřívější praxe předložil JUDr. Rezek případy čtyř svých zahraničních klientů. Uvedenými případy dokládá své konstatování z průvodního dopisu, v němž uvádí: (citace)

„Také pokud jde o meritorní vyřízení, Česká pojišťovna většinou paušálně odečítá od náhrad paušálně amortizaci a zásadně odmítá platit tzv. znehodnocení vozidla. Zcela zjevně tak dochází k zneužití monopolního postavení České pojišťovny a. s., která tak může činit i pro malou výkonnost českých soudů, u nichž prosazení oprávněných nároků klientů trvá léta.“ (konec citace)

Dva konkrétní případy dokládá JUDr. Rezek rozhodnutími soudu, a to Krajského soudu v Ostravě z 23.12.1998 a (viz strana 447-449 spisu) a Okresního soudu ve Žďáře nad Sázavou (strana 455-456 spisu). Další dva případy dokládá korespondencí.

K těmto čtyřem případům úřad přihlédl, ovšem pouze v rozsahu, že potvrzují odečítání zhodnocení vozidla také od těch dílů, které na zhodnocení vozidla neměly vliv.

#### Zhodnocení důkazů

Úřad konstatuje, že další důkazy a znalecké posudky předložené úřadu ve věci, potvrzují závěry úřadu uvedené v části Závěr úřadu ke znaleckému posudku ustanoveného soudního znalce. Úřad přijal jako důkazy tři předložené znalecké posudky Ing. Lubomíra Prince a přihlédl i ke čtyřem případům, předloženým JUDr. Rezkem.

#### Z judikátů úřadu, potvrzených rozsudky Vrchního soudu

Rozhodnutí ministra pro hospodářskou soutěž čj. R 12/94 ze dne 24.3.1995, jimž bylo změněno rozhodnutí Ministerstva čj. 12/94-240-MP ze dne 29.7.1994, uvádí, že Jihočeský chovatel a. s., se sídlem v Českých Budějovicích zneužil své dominantní postavení na relevantním trhu v prodeji a skladování inseminačních dávek skotu a provádění inseminačních úkonů vůči konkrétnímu účastníkovi trhu tím, že po určitou dobu podmiňoval uzavření smlouvy na uskladnění inseminačních dávek uzavřením smlouvy na počítačové zpracování dat pro ústřední evidenci za úplaty. Zneužití dominantního postavení bylo zakázáno a taktéž došlo k uložení pokuty. Rozhodnutí ministra bylo potvrzeno rozsudkem Vrchního soudu v Praze dne 29.1.1999 pod čj. 6A 78/95-24.

Rozhodnutí ministra pro hospodářskou soutěž čj. R 26/95 ze dne 20.5.1996, kterým bylo změněno rozhodnutí úřadu čj. 843/95-230 ze dne 22. 6. 1995, konstatuje, že společnost Škoda, a.s. zneužila svého dominantního postavení na příslušném relevantním trhu tím, že zastavila výrobu plechových náhradních dílů, aniž by řádně zajistila zásobování trhu jejich výrobu u jiného výrobce, a to na újmu spotřebitelů, čímž porušila zákaz takového jednání uvedeného v § 9 odst. 3 zákona. Za toto zneužití byla uložena pokuta. Rozhodnutí ministra bylo potvrzeno rozsudkem Vrchního soudu v Olomouci ze dne 14.11.1996 pod čj. 2A 6/96 i nálezem Ústavního soudu České republiky čj. III. ÚS 31/97-35 ze dne 29.5.1997.

#### **4. Vyjádření účastníka řízení**

Na dotaz úřadu ze dne 23.4.1999, který se týkal celkových počtů pojistných událostí a stížností na postup účastníka řízení, sdělil účastník řízení ve svém vyjádření ze dne 5.5.1999, že v období od 1.7. do 31.12.1996 bylo vyřízeno celkem 152 801 pojistných událostí zákonného pojištění, vyplacená plnění činila 2 179 495 000,- Kč se zahrnutím celoročních regresů, z toho za plnění za škodu na motorovém vozidle 1 897 771 000,- Kč. V období roku 1997 bylo vyřízeno celkem 344 915 pojistných událostí a vyplaceno 5 450 856 000,- Kč, z toho za plnění za škodu na motorovém vozidle 4 677 248 000,- Kč. Podle předběžných údajů k 5.5.1999 vyřídila ČP a. s. v roce 1998 celkem 373 909 pojistných událostí zákonného

pojištění, za tyto události vyplatila celkem 6 221 669 000,- Kč, z toho plnění za škodu na motorovém vozidle činilo 5 332 026 000,- Kč.

V dopise ze dne 23.4.1999 (strana 379 spisu) úřad mimo jiné požadoval následující informace: (citace)

„2. Pojistné události zákonného pojištění, v nichž se vyskytuje **zhodnocení nebo znehodnocení** vozidla opravou

- a) počet vyřízených PÚ
  - od 1.7.96 do 31.12.96
  - v roce 1997
  - v roce 1998
- b) počet stížností občanů na výpočet náhrady škody PÚ uvedených v bodě 2a)
  - od 1.7.96 do 31.12.96
  - v roce 1997
  - v roce 1998
- c) počet PÚ, uvedených v bodě 2b), jejichž náhradu škody ČP a. s. na základě stížnosti zvýšila a stížnosti tak vyhověla
  - od 1.7.96 do 31.12.96
  - v roce 1997
  - v roce 1998
- d) objem vyplacených finančních prostředků na náhradu škody PÚ
  - od 1.7.96 do 31.12.96
  - v roce 1997
  - v roce 1998.“ (konec citace)

K této žádosti účastník řízení v dopise ze dne 5.5.1999 (strana 384) sdělil, že: (citace)

„ K bodu 2 – pojistné události zákonného pojištění, v nichž se vyskytuje zhodnocení nebo znehodnocení vozidla opravou.

Požadované informace nelze ze statistických přehledů zpracovávaných Českou pojišťovnou a. s. vyspecifikovat, jelikož to současné provozní systémy prozatím neumožňují. Údaje, resp. statistika ohledně pojistných událostí ve sledované formě pojištění je zpracovávána souhrnně s tím, že metodika zpracování neumožňuje následné vyhodnocení údajů podle požadavku Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Analytické členění totiž neobsahuje požadované kategorie.“ (konec citace)

Ve svém vyjádření ze dne 5.5.1999 (strana 385 spisu) účastník řízení závěrem poznamenal: (citace)

„V České pojišťovně jsou stížnosti evidovány podle data jejich doručení České pojišťovně a. s., nikoli data vyřízení či vzniku pojistné události, ke které se stížnost váže. Dále je třeba zdůraznit, že ze zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla jsou v některých případech likvidovány pojistné události postupně, tedy v různých časových intervalech (škody na majetku, odškodnění úrazu, trvalé následky), a proto datum stížnosti nekoresponduje s rokem vyřízení pojistné události.“ (konec citace)

Následně dopisem úřadu čj. 637/99-230 ze dne 10.5.1999 (strana 387 spisu) úřad požádal o informace, týkající se počtu stížností občanů na výpočet náhrady škody a počet pojistných událostí, kde účastník řízení náhradu škody na základě stížnosti zvýšil a stížnosti tak vyhověl.



Účastník řízení v dopise ze dne 26.5.1999 (strana 467-472 spisu) sdělil, že v 1. pololetí roku 1996 obdržel celkem 61 stížností, z toho 14 oprávněných, z celkového počtu bylo 32 stížností na výši náhrady škody ze zákonného pojištění a z toho 11 stížností bylo oprávněných. V období 2. pololetí 1996 celkem 46 stížností, z toho 8 oprávněných, z celkového počtu bylo 27 stížností na výši náhrady škody ze zákonného pojištění a z toho 6 stížností bylo oprávněných, přičemž do údajů za celý rok 1996 nejsou zahrnuty podání na bývalé pobočce Olomouc, jejíž spisy byly zničeny při záplavách v archivu.

V roce 1997 celkem 109 stížností, z toho 22 oprávněných, z celkového počtu bylo 71 stížností na výši náhrady škody ze zákonného pojištění a z toho 18 stížností bylo oprávněných

V roce 1998 celkem 105 stížností, z toho 21 oprávněných, z celkového počtu bylo 20 stížností na výši náhrady škody ze zákonného pojištění a z toho 9 stížností bylo oprávněných.

Od 1.1.1999 do 9.2.1999 celkem 7 stížností, z toho oprávněná 1 stížnost, z celkového počtu bylo 6 stížností na výši náhrady škody ze zákonného pojištění a z toho 1 stížnost byla oprávněná.

V období od 10.2.1999 do 30.4.1999 celkem 24 stížností, oprávněných 7; údaje o počtu oprávněných podání z tohoto období nejsou konečné, neboť u některých podání nebylo dosud ukončeno šetření a stížnost není tudíž uzavřena. Z celkového počtu stížností v období od 10.2.1999 do 30.4.1999 bylo 14 stížností na výši náhrady škody ze zákonného pojištění a z toho 5 stížností bylo oprávněných.

Dále účastník řízení v dopise z 26.5.1999 (strana 469 spisu) doplnil informace, sdělené úřadu dopisem z 5.5.1999 a to takto: (citace)

„K bodu 2b) a c) žádosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 23.4.1999. V evidovaných podáních nebyly v rámci celé ČP v daném časovém intervalu zjištěny žádné z uvedených případů.“ (konec citace)

V dopise ze dne 10. 5. 1999 čj. 637/99-230 (strana 387 spisu) úřad od účastníka řízení dále požadoval: (citace)

„3. Počet žádostí poškozených o vyplacení částky za znehodnocení vozidla ve smyslu bodu 3. 5. 5. směrnice M-293/96 v době její platnosti, tj. od 1.7.1996 do 9.2.1999. Informace čleňte podle jednotlivých poboček.

4. V kolika případech z žádostí podle bodu 3. ČP a. s. vyhověla a částku za znehodnocení vyplatila. Informace čleňte podle jednotlivých poboček a uveďte čísla PÚ.

5. V kolika případech byla částka za znehodnocení vozidla automaticky vyplacena v období od 10.2.1999 do 30.4.1999. Informace čleňte podle jednotlivých poboček a uveďte čísla PÚ.“ (konec citace)

Účastník řízení ve svém vyjádření ze dne 26.5.1999 sdělil: (citace)

„Pokud jde o informace, požadované v citovaném dopise pod body 3, 4, 5, je třeba konstatovat, že takové údaje se v ČP nenevidují a nikdy nenevidovaly. Lze je zjistit pouze velmi pracnou lustrací jednotlivých spisů PÚ na agenturách ČP. Podle našeho názoru se tato problematika týká zanedbatelného procenta všech vyřízených PÚ v odvětví zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.“ (konec citace)

Úřad konstatuje, že z informací poskytnutých účastníkem řízení vyplývá, že pojistné události jsou evidovány v ČP a. s. podle data oznámení, nikoli podle data vzniku pojistné události. Interní směrnice účastníka řízení – oběžníky M-293/96 a H-14/98 jsou určeny pro likvidaci nároků poškozených v pojistných událostech nevyřízených do data účinnosti. Z uvedeného vyplývá, že nelze stanovit, kolik pojistných událostí vyřídil účastník řízení podle oběžníku M- 293/96 a kolik podle oběžníku H-14/98.

Úřad konstatuje, že nelze z evidence účastníka řízení určit přesný počet případů, u kterých došlo k nepřiznání znehodnocení vozidla opravou za situace, kdy spotřebitel – klient za dobu platnosti směrnice - oběžníku M-293/96 o přiznání znehodnocení nepožádal. Nelze také stanovit přesný počet pojistných událostí, u nichž se za dobu platnosti interních směrnic – oběžníků M-293/96 a H-14/98 vyskytovalo zhodnocení nebo znehodnocení vozidla opravou. Počet uplatněných reklamací má v této souvislosti pouze omezenou vypovídací schopnost.

### Ústní jednání

Na ústním jednání úřadu s účastníkem správního řízení dne 27.5.1999 se účastník řízení k předmětu řízení (protokol, strana 478 spisu) vyjádřil takto: (citace)

„ČP a. s. v souladu s praxí ostatních pojišťoven i státních institucí jako jsou finanční úřady, soudy i státní notářství vychází při stanovování oceňování náhrad skutečné škody na motorových vozidlech ze Znaleckého standardu, který je vydán Ministerstvem spravedlnosti jako pomůcka pro účely shora uvedené. Postup uvedený ve Znaleckém standardu není nařízen, je pouze doporučen. Poskytuje při oceňování škod jisté rozpětí, které ČP a. s. i ostatní pojišťovny v zájmu stanovení přesnějších pravidel a zjednodušení likvidačních postupů, v některých případech i přístupu ke klientele, zpracovala ve formě pracovní směrnice. Tato směrnice sjednocuje likvidační praxi v této disciplíně s ohledem na počet zpracovávaných případů (kolem 400 tisíc případů ročně) a technologické možnosti zpracování při dodržení požadované kvality.“ (konec citace)

Na ústním jednání odpověděl účastník řízení na dotaz úřadu ve věci změny na automatické přiznání znehodnocení vozidla v interní směrnici – oběžníku H-14/98, že přehodnotil své stanovisko a praxi při způsobu uplatňování znehodnocení motorových vozidel po provedené opravě a to tak, že v současné době zahrnuje tuto část likvidace automaticky do výpočtu oproti dřívější praxi, kdy byl poškozený nucen dokládat kvalifikovaným způsobem (znalecký posudek) výši znehodnocení vozidla. Dále sdělil, že toto stanovisko považuje za správné, etické a morální.

Na dotaz úřadu, zda a jak byl za dobu platnosti oběžníku M-293/96 klient prokazatelně informován o možnosti požádat o přiznání pojistného plnění za znehodnocení vozidla opravou, zda byl pro tuto žádost vypracován formulář, zda byl vydán pokyn pracovníkům účastníka řízení, aby o této možnosti klienty informovali a zda o této informaci byl učiněn nějaký záznam, potvrzený klientem, účastník řízení sdělil: (citace)

„Likvidační služba v intencích směrnice M-293/96 akceptovala požadavky poškozených, pokud uplatnili a kvalifikovaně (znaleckým posudkem) prokázali výši svého nároku. Potvrzení, že klienti byli upozorněni na možnost tohoto nároku nebylo nikdy vyžadováno, ani žádný formulář nebyl pro tento účel zpracován. Přesto se ČP a. s. nebránila ani případům, kdy poškozený svůj nárok nedoložil posudkem a v rámci smírného narovnání vypočítala výši nároku sama a tento uhradila.“ (konec citace)

Úřad konstatuje, že změna v interní směrnici – oběžníku H-14/98 vycházela z přehodnocení stanoviska účastníka řízení a směřovala k nápravě vadného stavu.

Úřad dále konstatuje, že spotřebitelé – klienti nebyli za dobu platnosti interní směrnice – oběžníku H-14/98 prokazatelně informováni pracovníky účastníka řízení o možnosti požádat o přiznání částky za znehodnocení vozidla opravou.

Na dotaz úřadu, zda v případě, že docházelo k uplatnění odpočtu za zhodnocení vozidla opravou, byl tento odpočet proveden vždy ze všech jednotlivých dílů, vyměněných při opravě, odpověděl účastník řízení takto: (citace)

„V zásadě se takto v praxi postupuje, i když v řadě případů dochází k odchýlkám, protože u dílů na vozidle nedochází k stejnoměrnému opotřebení a jednotlivá vozidla, byť stejného typu, stáří i kilometrového průběhu mohou vykazovat diametrálně odlišný technický stav. Je na zvážení likvidační služby, aby tyto odchylky podchytila a zahrnula do likvidačního procesu.“ (konec citace)

Účastník řízení tedy potvrdil převládající praxi odpočtu zhodnocení vozidla opravou ze všech dílů, vyměněných při opravě, která byla potvrzena i znaleckými posudky.

Účastník řízení rovněž potvrdil, že nikdy nezpracoval seznam nových dílů, použitých při opravách vozidel, které nemají vliv na zhodnocení vozidla opravou.

Na ústním jednání účastník řízení své vyjádření k předmětu řízení dále nedoplnil a souhlasil po seznámení se s obsahem správního spisu s následným seznámením s výsledky šetření před vydáním rozhodnutí, které se uskutečnilo 27.5.1999.

### Seznámení s výsledky šetření

Úřad formuloval dosavadní výsledky šetření takto:

1.a) V období od 1.7. 1996 do 9. 2. 1999 při likvidaci pojistných událostí zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v souladu s interní směrnici - oběžníkem M-293/96 Směrnice pro likvidaci odpovědnostních pojistných událostí na motorových vozidlech účastník řízení nepřiznával svým klientům částku za znehodnocení vozidla opravou automaticky, ale jen těm klientům, kteří o přiznání částky za znehodnocení vozidla požádali.

b) V období od 1.7. 1996 do dnešního dne účastník řízení při provádění odpočtu za zhodnocení vozidla opravou prováděl v řadě případů odpočet i z ceny těch při opravě vyměněných dílů, které nemají na zhodnocení vozidla vliv.

Jednáním uvedeným v bodě 1a) a 1b) účastník řízení porušil povinnosti stanovené v § 9 odst. 3 zákona.

2. Účastník řízení neporušil zákon tím, že stanovil určitá kritéria, při jejichž splnění či překročení byl vždy uplatňován odpočet za zhodnocení vozidla opravou.

Při seznámení s výsledky šetření před vydáním správního rozhodnutí ve smyslu ustanovení § 33 odst. 2 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád) a v souladu s § 12 odst. 6 zákona dne 27.5.1999 požádal účastník řízení o možnost vyjádřit se k výsledkům šetření písemně ve lhůtě do 3.6.1999. Prvostupňový orgán požádal o prodloužení lhůty pro vydání rozhodnutí v souvislosti s tímto vyjádřením do 9.6.1999. Žádosti bylo vyhověno.

#### Vyjádření účastníka řízení k výsledkům šetření

Dne 3.6.1999 bylo úřadu doručeno písemné vyjádření účastníka řízení, v němž vyjádřil zásadní nesouhlas s výsledky šetření úřadu, a to z následujících důvodů: (citace)

„Z ustanovení § 9 odst. 3 zákona vyplývá, že monopolní nebo dominantní postavení nesmí být soutěžitelem zneužíváno na újmu jiných soutěžitelů nebo spotřebitelů, ani na úkor veřejného zájmu.

Uvedená zjištění pod bodem 1a) i 1b) zobecňují některá tvrzení ze znaleckého posudku, kterým byl posuzován postup České pojišťovny a. s. při složitém výpočtu pojistného plnění ze zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v několika jednotlivých případech z počtu cca 400 000 pojistných událostí. Přitom je nepochybné, že jednotlivé výpočty, prováděné různými odborníky, mohou vykazovat odlišnosti při výpočtu skutečné škody a dále, že poškozený má nárok na úhradu škody, kterou uplatní a prokáže.

Pojistné plnění z uvedeného pojištění představuje náhradu škody vzniklé poškozenému pojistnou událostí a pro její výpočet platí obecná pravidla pro určování výše škody. Tato pravidla platí a používají se ve všech druzích pojištění odpovědnosti za škodu a používají je i další pojišťovny při výpočtu pojistného plnění z tohoto druhu pojištění. Správnost výpočtu náhrady škody v těchto případech by měl objektivně posoudit soud v rámci soudního řízení, kde by byla dána možnost i pojišťovně, názorům znalce věcně i právně oponovat. Není však známo, že by v uváděných případech k soudnímu řízení došlo.

Z těchto skutečností vyplývá, že zmiňovaná tvrzení jsou jednak zpochybnitelná a zejména neopravňují k závěru, že Česká pojišťovna a. s. uvedeným jednáním zneužila svého monopolního postavení.“ (konec citace)

## Stanovisko úřadu

K námitkám k bodu 1a) shrnutí výsledků šetření (strana 482 spisu), který uvádí, že v období od 1.7.1996 do 9. 2. 1999 při likvidaci pojistných událostí zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, v souladu s interní směrnici - oběžníkem M-293/96 Směrnice pro likvidaci odpovědnostních pojistných událostí na motorových vozidlech, účastník řízení nepřiznával svým klientům částku za znehodnocení vozidla opravou automaticky, ale jen těm klientům, kteří o přiznání částky za znehodnocení vozidla požádali, úřad konstatuje, že se nejedná pouze o zobecnění závěrů znaleckého posudku, ale konkrétně prokázanou činnost účastníka správního řízení ve všech případech likvidace pojistných událostí zákonného pojištění za dobu platnosti oběžníku M-293/96, to je od 1.7.1996 do 9.2.1999, kdy účastník řízení sám provedl, i když již v době šetření úřadu před zahájením správního řízení, příslušnou změnu v postupu, tak jak je uvedeno v oběžníku H-14/98, s účinností od 10.2.1999.

Důkazem je vlastní zjištění úřadu, posouzení obou směrnic soudním znalcem i vyjádření účastníka řízení na ústním jednání dne 27.5.1999.

Úřad také prokázal, že spotřebitelé - klienti účastníka řízení nebyli prokazatelně informováni o možnosti požádat o vyplacení částky za znehodnocení vozidla opravou. Úřad toto dokládá také vyjádřením účastníka řízení z ústního jednání dne 27.5.1999.

Skutečnost, že spotřebitel – klient mohl jen obtížně zjistit, že má na vyplacení částky za znehodnocení vozidla nárok, vyplývá z části 2.2.1.4. posudku ustanoveného soudního znalce (strana 15 tohoto rozhodnutí).

Ze sdělení účastníka řízení dne 26.5.1999 (strana 469 spisu) vyplývá, že nelze přesně stanovit počet případů, kdy klienti měli na vyplacení částky za znehodnocení vozidla opravou nárok, dále v kolika případech za dobu platnosti interní směrnice – oběžníku M-293/96 tento nárok uplatnili a v kolika případech jim bylo vyhověno. Úřad však konstatuje, že za období od 1.7.1996 do 9.2.1999 byl postup účastníka plošný a vždy při neuplatnění nároku na částku za znehodnocení vozidla opravou došlo ve všech případech k újmě klienta – spotřebitele, a to tím, že pojistné plnění bylo o tuto částku sníženo.

V těchto případech zneužil účastník řízení své monopolní postavení, porušil § 9 odst. 3 zákona a způsobil svým jednáním újmu spotřebitelům – klientům. Toto plošné uplatnění by dle názoru úřadu bylo ve smyslu vyjádření účastníka řízení řešitelné soudem v jednotlivých konkrétních případech, pokud by spotřebitelé-klienti své nároky uplatnili.

K části 1b) shrnutí výsledků šetření, která uvádí, že v období od 1.7. 1996 do dnešního dne účastník řízení při provádění odpočtu za zhodnocení vozidla opravou prováděl v řadě případů odpočet i z ceny těch při opravě vyměněných dílů, které nemají na zhodnocení vozidla vliv, úřad konstatuje, že předmětem posuzování jednání účastníka řízení nebyl v zásadě postup při výpočtu pojistného plnění v jednotlivých případech a pokud se jím znalecké posudky zabývaly, nebyla konkrétní výše pojistného plnění předmětem šetření úřadu.

Úřad souhlasí s vyjádřením účastníka řízení, že konkrétní výše pojistného plnění by v případě sporu byla určena rozhodnutím soudu a konstatuje, že i rozhodnutí soudů jsou součástí důkazního materiálu.

Úřad akceptuje i možnost určitých odlišností při výpočtu skutečné škody. Úřad však zjistil, že v konkrétních případech docházelo při provádění odpočtu za zhodnocení vozidla

opravou k odpočtu i z ceny těch při opravě vyměněných dílů, které nemají na zhodnocení vozidla vliv. Protože evidence účastníka řízení dle jeho sdělení ze dne 5.5.1999 (strana 384 spisu) neumožňuje specifikovat počet příslušných případů, ani je dále kvantifikovat, úřad položil účastníku řízení na ústním jednání 27.5.1999 dotaz, týkající se praktického postupu.

Úřad zjistil, že praktický postup účastníka řízení směřoval v řadě případů, které nelze v evidenci účastníka řízení dále upřesnit, k odpočtu za zhodnocení vozidla opravou i z ceny těch při opravě vyměněných dílů, které neměly na zhodnocení vozidla vliv.

Není na posouzení úřadu, zda bylo možné obecně specifikovat díly vozidel, jejichž výměna při opravě nemá na zhodnocení vozidla vliv, nebo zda tak mělo být činěno případ od případu. Pokud obdobná pravidla a směrnice, které používá účastník řízení, používají i jiné pojišťovny, úřad konstatuje, že tyto subjekty působí na jiných trzích, než na v tomto správním řízení vymezeném relevantním trhu zákonného pojištění.

Úřad nezpochybnil a neshledal v rozporu se zákonem další části praxe účastníka řízení v oblasti likvidace pojistných událostí, vzal v potaz rovněž počet pojistných událostí i snahu účastníka řízení postupovat v souladu se Znaleckým standardem č.1.

Úřad však konstatuje, že účastník řízení porušil § 9 odst. 3 zákona způsobem specifikovaným ve výroku rozhodnutí, čímž způsobil újmu klientům – spotřebitelům. Úřad proto odmítl zásadní nesouhlas účastníka řízení s výsledky šetření z důvodů, jež jsou výše popsány. Úřad následně přistoupil k vydání rozhodnutí a závěry svých zjištění formuloval v jeho výroku.

## **5. Stanovení pokuty**

Úřad je dle § 14 odst. 4 zákona oprávněn za porušení ostatních povinností uvedených v tomto zákoně uložit soutěžitelům pokutu až do výše 10 000 000,- Kč nebo do výše 10 % z čistého obrátu za poslední ukončený kalendářní rok. Jestliže je prokázán majetkový prospěch soutěžitele v důsledku porušení povinností podle tohoto zákona, uloží se mu pokuta nejméně ve výši tohoto prospěchu.

Úřad se zabýval možností vyčíslit majetkový prospěch, který získal účastník řízení. K tomu si od něj vyžádal informace, týkající se počtu pojistných událostí, ve kterých pojištěnci uplatnili stížnost či reklamaci proti výši pojistného plnění. Úřad zjistil, že tyto reklamace nejsou u účastníka řízení vedeny centrálně. V první fázi účastník řízení sdělil pouze počty reklamací, řešených kontrolním útvarem centrály ČP a. s. v Praze, s tím, že další evidenci vedou pobočky. Proto úřad v další fázi vyžádal sdělení informací za celou společnost ČP a. s., tzn. včetně informací z evidence poboček. Úřad takto v průběhu správního řízení sice získal počet škodních událostí, které byly předmětem stížností či reklamací, ale posouzení objektivní správnosti jejich vypořádání by si vyžádalo další znalecké posudky či expertizy, což by vedlo k neúměrnému prodlužování správního řízení i dalším nákladům a bylo by v rozporu s hospodárností správního řízení.

Navíc účastník řízení ve svém sdělení uvedl k požadavku úřadu ohledně stanovení počtu pojistných událostí, při jejichž vypořádání bylo předmětem také zhodnocení či

znehodnocení vozidla opravou, že tento počet nelze určit, že vyčlenit tyto případy neumožňuje současný stav evidence ČP a. s. (str. 384 spisu). Úřad tedy ani v tomto případě neměl možnost zjistit objektivně majetkový prospěch účastníka řízení. Pro stanovení objemu prostředků, které nebyly vyplaceny jako náhrada za znehodnocení vozidla, z důvodu, že při vypořádání škody nebylo o vyplacení náhrady požádáno, by úřad v praxi při neexistenci samostatné evidence pro tyto případy musel prozkoumat všechny pojistné události, vypořádané v době platnosti směrnice M-293/96, tj. od 1.7. 1996 do 9.2. 1999, což se spolu s nutností provedení znaleckých expertíz znovu neslučuje se zásadou efektivnosti a ekonomičnosti řízení.

Úřad však pro potřebu stanovení výše sankce konstatuje, že za dobu platnosti směrnice M-293/96 existovaly případy, kdy došlo k nepřiznání znehodnocení vozidla za situace, kdy klient o toto nepožádal a zároveň, že po dobu platnosti směrnice M-293/96 a směrnice H-14/98 tj. od 1.7. 1996 do doby vydání rozhodnutí existovaly případy, že zhodnocení vozidla bylo odečítáno i u těch při opravě vyměněných dílů, které na zhodnocení vozidla neměly vliv. Úřad konstatuje, že přesný počet vypořádání škod, u nichž k výše uvedenému došlo, ani přesnou částku majetkového prospěchu, který tímto účastník řízení získal, stanovit nelze, a to z důvodu nedostatečné evidence u účastníka řízení a také z důvodu, že by toto zjišťování neodpovídalo efektivnosti a hospodárnosti řízení. Proto úřad při stanovení výše sankce použil správního uvážení, přičemž vzal v úvahu skutečnosti, zjištěné v průběhu správního řízení.

Úřad dále přihlédl k následujícím skutečnostem a zásadám:

- ⇒ Postavení účastníka řízení na relevantním trhu - monopolní postavení na výše vymezeném relevantním trhu, měl účastník řízení zajištěno dlouhodobě a s perspektivou, a to legislativní úpravou. Zároveň byla jeho pozice také posílena podstatnou tržní silou jako největší pojišťovny v ČR s dlouholetou tradicí a významnou tržní pozicí i v jiných oblastech pojištění. V této situaci považuje úřad prokázaný postup účastníka řízení za velmi závažné porušení zákona.
- ⇒ Veřejný zájem - pokud byla delegována na jeden subjekt pravomoc likvidovat pojistné události ze zákonného pojištění, dle vyhlášky Ministerstva financí č. 492/1991 Sb., bylo tak učiněno s cílem naplnění určitého veřejného zájmu s cílem poskytnout náhradu odpovídající skutečné výši škody. Účastník řízení tento veřejný zájem v celé šíři nenaplnil, proto i z tohoto hlediska považuje úřad zjištěné porušení zákona za velmi závažné.
- ⇒ Úřad považuje za prokázané, že případné znehodnocení vozidla nebylo klientovi podle oběžníku M-293/96 přiznáno automaticky, musel o něj požádat, přičemž nebyl o této možnosti prokazatelně informován. Účastník řízení nezpracoval ani neposkytl klientovi-spotřebiteli žádný formulář žádosti o přiznání částky, připadající na znehodnocení vozidla provedenou opravou. Potvrzení, že klienti byli upozorněni na možnost tohoto nároku, nebylo nikdy od likvidátorů ČP a. s. vyžadováno, ani žádný formulář nebyl účastníkem řízení pro tento účel zpracován. Bez kontaktu se soudním znalcem neměl klient-spotřebitel praktickou možnost sám usoudit, zda měl na vyplacení částky za znehodnocení vozidla nárok (viz část 2.2.1.4. znaleckého posudku ustanoveného soudního znalce). Pokud měli spotřebitelé – klienti na přiznání částky za znehodnocení vozidla opravou nárok a o tuto částku nepožádali, vznikla jim ve všech těchto případech následkem postupu účastníka řízení újma s plošným dopadem.

- ⇒ Účastník řízení v řadě případů postupoval tak, že při likvidaci pojistných událostí prováděl odpočet za zhodnocení vozidla opravou i z ceny těch při opravě vyměněných dílů, které neměly na zhodnocení vozidla vliv. V tomto případě účastník řízení potvrdil, že v zásadě se takto v praxi postupuje, i když v řadě případů dochází k odchylkám. Úřad konstatuje, že vždy, kdy bylo v praxi postupováno tak, že při zhodnocení vozidla opravou byl proveden účastníkem řízení odpočet z ceny všech při opravě vyměněných dílů a mezi těmito díly byly díly, nemající na zhodnocení vozidla vliv, došlo k újmě spotřebitele – klienta s plošným dopadem.
- ⇒ Zásada proporcionality - úřad v obdobných případech, kdy bylo prokázáno zneužívání dominantního nebo monopolního postavení a zároveň zjištěna výrazná tržní síla účastníka řízení, volil řádově odpovídající částky sankcí - Rozhodnutí ministra pro hospodářskou soutěž čj. R 20/95 z 11.4.96 ve věci zneužívání dominantního postavení společnosti Likérka STOCK Plzeň-Božkov, a. s. a Rozhodnutí ministra pro hospodářskou soutěž čj. R 26/95 z 20.5.96 (viz kapitola „Z judikátů úřadu, potvrzených rozsudky Vrchního soudu“, strana 23 tohoto rozhodnutí).
- ⇒ Úřad přihlédl k polehčující okolnosti, a sice ke změně oběžníku M-293/96 na H-14/98 ke dni 10.2. 1999, kdy v době předběžného šetření úřadu byla odstraněna část závadného stavu, neboť oběžník H-14/98 zavedl již automatické přiznání pojistného plnění za znehodnocení vozidla.

Úřad po zvážení všech shora popsanych skutečností rozhodl tak, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí.

#### **Poučení o opravném prostředku :**

Podle ustanovení § 61 odst. 1 zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), lze proti tomuto rozhodnutí do 15 dnů po jeho doručení podat rozklad k předsedovi Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Včas podaný rozklad má odkladný účinek.

Ing. Stanislav Hladík, CSc.  
pověřený řízením III. výkonného odboru



**Rozhodnutí obdrží:**

Česká pojišťovna a.s., se sídlem Spálená 16, Praha,  
spis