

Znalec:

ING. VÁCLAV BETKA

IČ: [REDACTED]

Přítkovská 606, 417 12 Proboštov

znalec z oboru ekonomika, odvětví ceny a odhady motor. vozidel,  
z oboru strojírenství, odvětví strojírenství všeobecné, specializace  
posuzování technického stavu motor. vozidel, autoopravárenství

Zadavatel:

Hasičský záchranný sbor Ústeckého kraje

IČ: 70886300

Horova 1340/10, 400 01 Ústí nad Labem

Usnesení / žádost:

telefonická, objednávka R2313326

Ze dne:

18.08.2023

Z N A L E C K Ý   P O S U D E K

č. 051928 / 2023

v oboru ekonomika, odvětví oceňování movitých věcí hmotných,  
ve specializaci oceňování silničních a zvláštních vozidel a  
v oboru strojírenství, odvětví strojírenství všeobecné,  
ve specializaci autoopravárenství a technický stav vozidel

Označení: 6040 / 2023

Předmětem znaleckého posudku je posouzení  
výše majetkové újmy vzniklé poškozením osobního automobilu:  
**Ford Ranger, registrační značka [REDACTED]**

Datum zpracování:	15.09.2023
Termín vypracování posudku:	nestanoven
Datum ocenění, posouzení:	26.07.2023
Číslo vyhotovení posudku:	1
Celkový počet vyhotovení:	1
Počet stran:	28    včetně příloh
Počet příloh / počet stran:	3 / 12

# 1 Zadání

## 1.1 Znalecký úkol – otázka znalci

Jaká je k datu ocenění (době události) způsobená majetková újma na vozidle v důsledku jeho poškození při posuzované události, stanovte vyčíslení škody na vozidle po dopravní nehodě NA Ford Ranger, registrační značky [REDACTED]

1.2 Účel vyžádání posudku Stanovení majetkové újmy pro náhradové řízení o škodě

## 1.3 Skutečnosti sdělené zadavatelem

- provoz v těžších provozních podmínkách
- zvláštní druh užívání (hasičský IZS)
- údržba a servis odpovídající druhu provozu prostřednictvím vlastních sil i autorizovaného servisu
- plně funkční, předchozího rozsáhlého poškození dopravní nehodou na počátku provozu
- skupiny vozidla původní bez předchozí výměny či opravy v rozsahu CO, GO

# 2 Výčet podkladů

## 2.1 Popis postupu znalce

Znalec si vyžádal od zadavatele podklady - data k předmětu posudku, následně provedl prohlídku ke zjištění stavu předmětu posudku - sběr dat. Po provedené prohlídce využil dostupných ceníků prodejců nových a ojetých vozidel pro porovnání cen, dále posoudil potřebné náklady na opravu odstranění následků poškození, zpracoval kalkulaci nákladů na opravu pomocí kalkulačního systému SilverDAT, provedl revizi předložených nákladů na opravu, stanovil hodnotu vozidla před poškozením ke zhodnocení rentabilnosti příp. opravy, následně stanovil majetkovou újmu způsobenou poškozením vozidla, čímž zpracoval analýzu dat dle účelu vyžádání znaleckého posudku.

## 2.2 Výčet vybraných zdrojů dat

- Osvědčení o registraci vozidla část II (Technický průkaz č. [REDACTED])
- provozní a účetní evidence držitele
- Katalog nákladní automobilů (IBS expert 2009)
- ceník pneumatik (zbozi.cz 2023)
- Kalkulační systém oprav SilverDAT (DAT Czech a Slovak s.r.o.)
- webové stránky prodejců nových vozidel
- webové stránky prodejců ojetých vozidel

*Věřohodnost podkladů znalec ověřil prohlídkou vozidla a zpracováním kalkulace nákladů na opravu.*

### 3 Nález

#### 3.1 Spisové podklady

##### 3.1.1 Základní údaje o vozidle podle technického osvědčení

<i>Technický průkaz serie, číslo:</i>	[REDACTED]
<i>Registrační značka (RZ) vozidla:</i>	HZS Ústeckého kraje, Ustí n.L.
<i>Vlastník vozidla:</i>	0
<i>Počet předchozích vlastníků:</i>	dtto. vlastník vozidla
<i>Provozovatel vozidla:</i>	0
<i>Počet předchozích provozovatelů:</i>	10.08.2009
<i>Datum první registrace:</i>	21.07.2024
<i>Platnost osvědčení o techn. způsobilosti vozidla do:</i>	4407-015-04
<i>Číslo typového/individuálního schválení vozidla:</i>	nákladní automobil double cab
<i>Druh vozidla:</i>	N1G
<i>Kategorie vozidla:</i>	Ford
<i>Továrni značka:</i>	Ranger
<i>Obchodní označení:</i>	2AW / 8F1 / 2J
<i>Typ/Varianta/Verze:</i>	[REDACTED]
<i>Identifikační číslo vozidla:</i>	Ford Werke GMBH, Německo
<i>Výrobce vozidla:</i>	Mazda Motor Corp., Japonsko
<i>Motor výrobce:</i>	WL / NM
<i>Motor typ/palivo:</i>	105 kW / 2500 ccm
<i>Motor max. výkon / zdvihový objem:</i>	dtto. výrobce vozidla
<i>Karoserie výrobce:</i>	rámová
<i>Karoserie druh:</i>	červená
<i>Karoserie barva:</i>	235/75R15 - 235/75R15
<i>Kola pneumatiky - přední, zadní:</i>	2 - 2
<i>Kola počet náprav - z toho poháněných:</i>	tažné zařízení
<i>Schválené změny oproti původnímu typu:</i>	

#### 3.2 Další použité podklady

- Znalecký standard I/2022 oceňování silničních a zvláštních vozidel (Vysoké učení technické v Brně - Ústav soudního inženýrství)

#### 3.3 Údaje zjištěné na vozidle

##### 3.3.1 Prohlídka a identifikace vozidla

<i>Stav vozidla zjišťován prohlídkou dne:</i>	06.09.2023
<i>Za účasti:</i>	zástupce vlastníka
<i>Stav počítadla ujetých kilometrů při prohlídce:</i>	68.726
<i>Údaje o počtu ujetých kilometrů dle sdělení provozovatele:</i>	SOUHLASÍ
<i>Údaje na vozidle s údaji v dokumentaci:</i>	SOUHLASÍ

##### 3.3.2 Údaje o opravách a poškozeních vozidla

Provedení oprav rozsahu SO a GO prohlídkou nezjištěno, dle zástupce vlastníka opravy uvedeného rozsahu SO a GO neprovedeny, proto s touto alternativou znalec nepočítá. Dle prohlášení zástupce vlastníka, vozidlo bylo k datu ocenění poškozeno při dopravní nehodě s následky většího rozsahu na levou, pravou a přední část, proto s touto skutečností znalec počítá a upravuje rozsah zpracovaného posudku.

**3.3.3 Pneumatiky vozidla**

Na vozidle jsou při prohlídce vozidla znalcem použity pneumatiky

PNEU	Konstrukce (R/D)	Značka výrobce ozn. dezénu	Rozměr	Druh (prvovýroba /protektor)
LP	D	HIFLY	235/75R15	prvovýroba
PP	D	HIFLY	235/75R15	prvovýroba
LZ	D	HIFLY	235/75R15	prvovýroba
PZ	D	HIFLY	235/75R15	prvovýroba

V souvislosti s předmětným poškozením vozidla k poškození pneumatik nedošlo, stav pneumatik se nezměnil, pravděpodobný celkový technický stav pneumatik vozidla před poškozením: *bez vážných funkčních závad*.

**3.3.4 Výbava vozidla**

Z prohlídky vozidla znalec prohlašuje, že výbava vozidla odpovídá základní a doplňkové výbavě dle údajů výrobce pro hodnocený typ vozidla, zjištěno i osazení další mimořádnou výbavou, zahrnutou v Hodnotě výchozí vozidla, jde zejména o pohon 4x4, ABS, airbagy, el. ovládání oken a zrcátek, autorádio, klimatizace, hagusy, hardtop, speciální výbava vozidla IZS (světelné výstražné a rozhlasové zařízení, radiostanice z vozidla demontováno), její stav je úměrný době provozu, znalec ji samostatně neocenuje.

V souvislosti s předmětným poškozením vozidla nedošlo k poškození prvků výbavy vozidla, stav těchto prvků mimořádné výbavy vozidla se nezměnil, pravděpodobný celkový technický stav prvků mimořádné výbavy bezprostředně před poškozením: *bez vážných funkčních závad, stav úměrný základní amortizaci*.

**3.3.5 Ostatní skupiny**

Z prohlídky vozidla znalec konstatuje, že v souvislosti s předmětnou dopravní nehodou se změnil technický stav u skupin karoserie, výbava karoserie, vyžadující opravu většího rozsahu s nutností odstranění následků poškození dopravní nehodou k obnovení jejich správných funkcí a vzhledových vlastností. U těchto skupin je nutné k odstranění následků provedení výměny poškozených součástí v levé, přední a pravé části příp. opravy poškozených nosných součástí včetně následného lakování (levý bok, levý práh, oba sloupky, podlaha, oboje levé dveře, LP blatník, přední nárazník a krycí prvky levé, přední a pravé části, levý světlomet), u přední části a pravého boku lakování podřetných součástí (přední víko, blatník, PP dveře) z uvedeného rozsahu poškození nelze vyloučit další poškození nezjištěné vizuální prohlídkou, zejména v uložení skupin přední a zadní náprava, příp. motor, a převodovka. Znalec proto hodnotí: *technický stav ostatních skupin v souvislosti s předmětným a výše neuvedeným poškozením, se nezměnil*.

Rozsah poškození jednotlivých skupin znalec uvádí v kapitole 4.3 znaleckého posudku při stanovení nákladů na opravu poškození.

*Popis jednotlivých skupin zjištěný prohlídkou příp. z vyjádření zástupce držitele, popis jejich předpokládaného technického stavu bezprostředně před poškozením dle kap. 2.1.4 Znaleckého standardu, stanovení, zdůvodnění srážek, přírážek oproti stavu úměrnému základní amortizaci pro výpočet zbytkové užitnosti skupin (ZUs) dle kap. 2.2.3 Znaleckého standardu.*

**a) motor + spojka**

Stav skupiny úměrný základní amortizaci. Startovatelnost, rovnoměrnost chodu dobrá, hlučnost pohyblivých částí mírně zvýšená, poréznost mazací soustavy mírně zvýšená. Chladicí a palivový systém bez zjevných závad, výfukové potrubí a výfuk s místní korozií,

kouřivost motoru nezvýšená, kvalita údržby dobrá. Spojka plně funkční s rovnoměrným záběrem, spojkový pedál funkční.

Znalec hodnotí skupinu - 20.

#### b) převodové ústrojí

Stav skupiny úměrný základní amortizaci. Převodovka v provedení manuální s přídatnou převodovkou a uzávěrkou, řazení převodových stupňů a režimů bez obtíží, vůle nezvýšená, hlučnost převodů mírně zvýšená, zjištěna mírná poréznost, kvalita údržby na dobré úrovni.

Znalec hodnotí skupinu - 20.

#### c) zadní náprava

Stav skupiny úměrný základní amortizaci. Těsnost nápravy bez závad, hlučnost mírně zvýšená, zejména u rozvodovky uložení a stav ložisek s mírně zvýšenými vůlemi, funkčnost prvků pérování mírně snížena – listová pera s počáteční korozí, stav prvků brzdové soustavy s místní korozí, úměrným opotřebením brzdových segmentů, její těsnost bez zjevných závad. Stav diskových kol s mírnou korozí a podřením, poklice neosazené.

Znalec hodnotí skupinu - 20.

#### d) přední náprava

Stav skupiny úměrný základní amortizaci. Stav nápravnice, závěsných ramen a celkové uložení s mírně zvýšenými vůlemi, vůle ložisek mírně zvýšená, hlučnost nápravy mírně zvýšená, zejména hnacích hřídelů, těsnost nápravy bez zjevných závad. Řízení vykazuje zvýšené vůle, vůle na volantu v mezích, stav stabilizátoru bez závad, funkce tlumičů pérování mírně snížena. Stav brzdové soustavy s místní korozí prvků, její těsnost, bez zjevných závad. Brzdové segmenty opotřebené v mezích. Stav diskových kol s mírnou korozí a podřením, poklice neosazené.

Znalec hodnotí skupinu - 20.

#### e) rám

Stav skupiny úměrný k základní amortizaci. Stav podélníků v zadní části vykazují místní napadení korozí, ostatní prvky rámu s místním napadením korozí, zejména ve spojích, výrazné deformace nezjištěny.

Znalec hodnotí skupinu - 20.

#### f) karosérie

Stav skupiny zhoršený k základní amortizaci. Stav nosných částí skeletu kabiny s místním napadením korozí, zejména ve spojích obou prahů, podlahy a všech podběhů, výrazné deformace nezjištěny. Vnější části karoserie napadeny počáteční korozí v hranách dveří, lemů zadních blatníků a hraně zadního víka, bez výrazných deformací, zjištěno místní mírné podřenění laku provozními oděrkami, výrazněji v lemech blatníků, hran dveří, dále v oblasti klik dveří, nakládací hrany zadního víka a vnitřních podběhů. Stav krycích plastů s místním podřením. Lak dobrý, nezmatnělý s místními provozními oděrkami, bez odlišných odstínů laku se samolepícím polepem.

Znalec hodnotí skupinu - 30.

#### g) výbava karosérie a příslušenství

Stav skupiny zhoršený k základní amortizaci. Stav zasklení vozidla dobrý, čelní sklo s podřením, ostatní skla bez poškození. Vnější osvětlení plně funkční a nepoškozeno, přední světlomety zašlé. Seřízení světlometů neprověřeno, hydrokorektor funkční. Vnější zpětná zrcátka s drobným podřením. Mechanizmy dveří s mírně zvýšenými vůlemi. Sedadla místně prosezená a podřená. Volant s drobným podřením věnce. Čalounění opotřebené úměrně, elektroinstalace nevykazuje žádných závad, přístrojová deska s místním podřením a provrtáním, celkový vzhled zhoršený, podlaha vozidla s místním podřením. Činnost topení (ventilace) bez závad, činnost oštrikovačů a stěračů bez závad, akumulátor vykazuje dobrou kapacitu. Oba nárazníky s mírným podřením provozními oděrkami, zadní výrazněji. Chladič s mírnou oxidací ve spojení.

Znalec hodnotí skupinu - 30.

**h) nástavba**

Stav skupiny úměrný k základní amortizaci. Nástavba v provedení pickup s hardtopem a zadním výklopným horním proskleným víkem. Stav nosných částí nástavby s místním napadením koroze, zejména ve spojích podlahy, výrazné deformace nezjištěny, v nákladovém prostoru mírně podřené a zašpiněné. Vnější části nástavby napadeny počáteční koroze v hranách a lemech zadních blatníků a dolní hraně zadního víka, bez výrazných deformací, zjištěno místní mírné podřené laku provozními oděrkami, výrazněji lemech blatníků, nakládací hrany zadního víka a vnitřních bočnic. Stav krycích plastů s místním podřením. Lak dobrý, nezmatnělý s místními provozními oděrkami, bez odlišných odstínů laku se samolepícím polepem, obě zadní víka plně funkční, stav uzávěrů dobrý, sklo s podřením.

Znalec hodnotí skupinu - 20.

**3.3.6 Jízdní zkouška**

*Z důvodu poškození vozidla, jízdní zkouška s vozidlem nebyla provedena.*

**3.4 Údaje o vozidlech použitých při porovnání**

Znalec využil dostupné zdroje webových stránek prodejců ojetých vozidel, přičemž konstatuje, že jde o data cen nabídkových, přičemž prodejní ceny jsou založeny na poptávce a následně sjednané smluvní tržní hodnotě. Vlastní analýzu tržních údajů pro dovození koeficientu prodejnosti znalec uvádí v příloze posudku.

## 4 Posudek

S ohledem k zadanému znaleckému úkolu, znalec uvádí náležitosti se zaměřením na výpočty ke stanovení tržní hodnoty vozidla příp. pro stanovení majetkové újmy způsobené vlastníku (provozovateli) vozidla jeho poškozením je využito metodiky Znaleckého standardu I/2022 Oceňování silničních a zvláštních vozidel, která vychází z právní úpravy náhrady skutečné škody na věcech.

### 4.1 Způsob stanovení výše majetkové újmy (metodika řešení)

#### 4.1.1 Ocenění se provádí pro účely při kterých není nutné použít způsoby oceňování podle zákona č. 151/1997 Sb. o oceňování majetku

Dosažitelná cena prodejní vozidla je vyjádřena jeho hodnotou tržní.

Tržní hodnota se v souladu s ustanovením § 2 odst. 4 zákona č. 151/1997 Sb. v platném znění (zákon o oceňování majetku) rozumí „odhadovaná částka, za kterou by měly být majetek nebo služba směněny ke dni ocenění mezi ochotným kupujícím a ochotným prodávajícím, a to v obchodním styku uskutečněném v souladu s principem tržního odstupu, po náležitém marketingu, kdy každá ze stran jednala informovaně, uvážlivě a nikoli v tísní. Principem tržního odstupu se pro účely tohoto zákona rozumí, že účastníci směny jsou osobami, které mezi sebou nemají žádný zvláštní vzájemný vztah a jednají vzájemně nezávisle.

### 4.2 Stanovení hodnoty tržní vozidla

#### 4.2.1 Základní amortizace

Základní amortizace se vypočte jako aritmetický průměr srážky za dobu provozu (DP) a srážky za počet ujetých kilometrů (ZAP)

Doba provozu DP = 13 let, 11 měsíců ZAD = 90 %

Pramen, ev. zdůvodnění: dle záznamu v Osvědčení o registraci vozidla.

Počet ujetých km ZAP = 68.726 ZAP = 32,6 %

Pramen, ev. zdůvodnění: prohlídkou nezjištěno, dle prohlášení zástupce vlastníka souhlasí.

$$ZA = \frac{ZAD + ZAP}{2} = \frac{90 + 32,6}{2} = 61,3 \%$$

*V souladu s kap. 2.2.2 bod a) Znaleckého standardu I/2022, doba provozu nepřesahuje 15 let, s ohledem na vypočtenou výši základní amortizace, znalec stanovuje základní amortizaci ve výši ZA = 61,3 %.*

#### 4.2.2 Zbytková užitnost redukovaného vozidla

##### Zbytková užitnost skupiny ZUs (%)

Zbytková užitnost skupiny (ZUs) se posuzuje u jednotlivých skupin samostatně. Skupiny se stejnými charakteristikami, vyjádřenými stejnými hodnotami veličin výchozí užitnost skupiny (VUs), základní amortizace skupiny (ZAs), přírážka či srážka k základní amortizaci skupiny (PSs), se sloučí.

Zbytková užitnost jednotlivé skupiny (ZUs) anebo více skupin se stejnými charakteristikami se vypočte podle vztahu.

$$ZUs = \frac{VUs \cdot (100 - ZAs) \cdot (100 \pm PSs)}{10^4} = (\%)$$

kde značí: VUs ..... výchozí užitnost skupiny (%)  
 ZAs ..... základní amortizace skupiny (%)  
 PSs ..... přírážku či srážku k základní amortizaci skupiny (%)

**Poměrný díl skupiny PDs (%)**

Poměrný díl skupiny je poměrná část, kterou v cenovém vyjádření reprezentuje skupina ve stavu továrně novém z továrně nového vozidla. Uvažuje se pro vozidlo bez pneumatik vozidla a mimořádné výbavy. Poměrný díl skupiny se pro jednotlivé skupiny stanoví podle druhu vozidla z tabulek v části 3 příloh č. 1.2 až 1.8 Znaleckého standardu.

motor + spojka	(M)	.....	22	%
převodové ústrojí	(P)	.....	7	%
zadní náprava	(ZN)	.....	6	%
přední náprava, řízení	(PN)	.....	11	%
rám	(R)	.....	5	%
karoserie	(K)	.....	18	%
výbava karoserie	(VK)	.....	21	%
nástavba	(N)	.....	10	%

**Poměrná zbytková užítlost skupiny PZUs (%)**

Poměrná zbytková užítlost skupiny (PZUs) je poměrná část, kterou v cenovém vyjádření reprezentuje skupina ve stavu k datu ocenění z továrně nového vozidla. Uvažuje se pro vozidlo bez pneumatik vozidla a mimořádné výbavy.

Poměrná zbytková užítlost jednotlivé skupiny (PZUs) anebo sloučených skupin vozidla se stejnými charakteristikami se vypočte podle vztahu.

$$PZUs = \frac{ZUs \cdot PDsi}{100} = (\%)$$

kde značí: ZUs ..... zbytková užítlost jednotlivé skupiny (%)  
anebo sloučených skupin vozidla se stejnými charakteristikami  
PDs ..... poměrný díl jednotlivé skupiny (%)  
anebo sloučených skupin vozidla

**Zbytková užítlost redukovaného vozidla ZURV (%)**

Zbytková užítlost redukovaného vozidla (ZURV) vyjadřuje míru zbylých užitných vlastností vozidla k datu ocenění v porovnání s vozidlem továrně novým a jeho výchozí užítlostí (VURV = 100 %). Uvažuje se pro vozidlo redukované o pneumatiky vozidla a prvky mimořádné výbavy.

Zbytková užítlost redukovaného vozidla (ZURV) se vypočte jako součet poměrných zbytkových užítlostí jednotlivých skupin (PZUsi) podle vztahu.

$$ZURV = \sum PZUsi (\%)$$

kde značí: PZUsi ..... poměrnou zbytkovou užítlost jednotlivé skupiny (%)

Skupina	Výchozí užítlost VUs %	Základní amortizace ZAs %	Přirážka srážka PSS +/- %	Zbytková užítlost ZUs %	Poměrný díl PDS %	Poměrná zbytk. už. PZUs %
motor + spojka	100	61,3	-20	31,0	22	6,8
převodové ústrojí	100	61,3	-20	31,0	7	2,2
zadní náprava	100	61,3	-20	31,0	6	1,9
přední náprava + řízení	100	61,3	-20	31,0	11	3,4
rám	100	61,3	-20	31,0	5	1,5
karoserie	100	61,3	-30	27,1	18	4,9
výbava karoserie	100	61,3	-30	27,1	21	5,7
nástavba	100	61,3	-20	31,0	10	3,1
<b>Zbytková užítlost redukovaného vozidla - ZURV</b>					<b>%</b>	<b>29,5</b>



#### 4.2.3 Hodnota výchozí vozidla HNv

Hodnota výchozí vozidla CN = 795.066,61 Kč včetně DPH

Pramen, ev. zdůvodnění: dle účetní a provozní dokumentace držitele (hodnota nezahrnuje speciální výbavu IZS), porovnáno s Katalogem IBS expert (803.988,-Kč cena v době výroby), zjištěná srovnatelná cena je oproti použité hodnotě plně odpovídající, dále porovnáno s aktuálním akčním ceníkem vozidel Ford (999.990,-Kč z důvodu vyběhlého typu použit nový typ Ranger 4x4) zjištěná srovnatelná cena je oproti použité hodnotě výchozí vozidla výrazně vyšší, znalec uvedenou skutečnost zohlední při stanovení tržní hodnoty vozidla.

#### 4.2.4 Hodnota výchozí pneumatik prvomontáže HMPP

Hodnota výchozí pneumatik prvomontáže:

$$HN_{PP} = 4 \text{ ks} \times 2.246,- \text{ Kč} = \underline{\underline{8.984,- \text{ Kč včetně DPH}}}$$

#### 4.2.5 Hodnota časová pneumatik vozidla před poškozením

##### Zbytková užitnost pneumatik vozidla ZUPV (%)

Zbytková užitnost pneumatik vozidla (ZUPV) se posuzuje pro jednotlivé pneumatiky samostatně. Zbytková užitnost pneumatik vozidla (ZUPV) vyjadřuje míru zbylých užitných vlastností pneumatiky na vozidle k datu ocenění v porovnání s pneumatikou továrně novou (nebo protektorovaného pláště v porovnání s novým protektorem) a její (jeho) výchozí užitností.

Hodnota časová pneumatik vozidla (HČPV) je součtem hodnot časových jednotlivých pneumatik vozidla (HČPvi). Vypočte se podle vztahu.

$$H\check{C}PV = \sum H\check{C}Pvi = \sum \frac{HN_{Pvi} \cdot ZUPvi}{100} \quad (\text{Kč})$$

kde značí: HČPvi ..... hodnotu časovou jednotlivé pneumatiky vozidla (Kč)  
 HN<sub>Pvi</sub> ..... hodnotu výchozí jednotlivé pneumatiky vozidla (Kč)  
 ZUP<sub>Pvi</sub> ..... zbytkovou užitnost jednotlivé pneumatiky vozidla (%)

PNEU	Konstrukce (R/D)	Značka výrobce ozn. dezénu	Rozměr	Druh (prvovýroba /protektor)	Hodnota výchozí HN <sub>PV</sub> (Kč)	Zbytková užitnost ZUPV (%)	Hodnota časová HČPV (Kč)
LP	D	HIFLY	235/75R15	prvovýroba	2 246	10	225
PP	D	HIFLY	235/75R15	prvovýroba	2 246	10	225
LZ	D	HIFLY	235/75R15	prvovýroba	2 246	10	225
PZ	D	HIFLY	235/75R15	prvovýroba	2 246	10	225
R					0	0	0

Hodnota časová pneumatik vozidla HČPV

900 Kč

#### 4.2.6 Hodnota časová mimořádné výbavy před poškozením

##### Zbytková užitnost mimořádné výbavy ZUMV (Kč)

Zbytková užitnost mimořádné výbavy (ZUMV) se posuzuje pro jednotlivé prvky (příp. více prvků) samostatně.

Zbytková užitnost jednotlivého prvku mimořádné výbavy (ZUMV) vyjadřuje míru zbylých užitných vlastností prvku mimořádné výbavy k datu ocenění v porovnání s prvkem továrně novým a jeho výchozí užitností. Vypočte podle vztahu.

$$ZUMvi = \frac{(100 - ZAMvi) \cdot (100 \pm PSMvi)}{10^4} = (\%)$$

kde značí:  $Z_{AMVi}$  ..... základní amortizace jednotlivého prvku mimořádné výbavy (%)  
 $P_{SMVi}$  ..... přírůžku či srážku k základní amortizaci jednotlivého prvku mimořádné výbavy (%)

**Hodnota časová mimořádné výbavy ( $H_{\check{C}MV}$ )** je součtem hodnot časových jednotlivých prvků mimořádné výbavy ( $H_{\check{C}MVi}$ ) podle vztahu.

$$H_{\check{C}MV} = \sum H_{\check{C}MVi} = \sum \frac{H_{N_{MVi}} \cdot Z_{U_{MVi}}}{100} \quad (\text{Kč})$$

kde značí:  $H_{\check{C}MVi}$  ..... hodnotu časovou jednotlivého prvku mimořádné výbavy (Kč)  
 $H_{N_{MVi}}$  ..... hodnotu výchozí jednotlivého prvku mimořádné výbavy (Kč)  
 $Z_{U_{MVi}}$  ..... zbytkovou užitnost jednotlivého prvku mimořádné výbavy (%)

*Mimořádná výbava specifikující vozidlo IZS nepoškozena, při prohlídce již z vozidla demontována, mezi zbytky vozidla nebude zahrnuta, proto ji znalec samostatně nehodnotí.*

*Vozidlo další mimořádnou výbavou nezahrnutou do Hodnoty výchozí vozidla neosazeno, proto ji znalec samostatně nehodnotí,  $H_{\check{C}MV} = 0, -\text{Kč}$ .*

#### 4.2.7 **Hodnota časová vozidla před poškozením – $H_{\check{C}V}$ (Kč)**

Hodnota časová cena vozidla ( $H_{\check{C}V}$ ) je součtem hodnoty časové redukovaného vozidla ( $H_{\check{C}RV}$ ), hodnoty časové pneumatik vozidla ( $H_{\check{C}PV}$ ) a hodnoty časové mimořádné výbavy ( $H_{\check{C}MV}$ ) podle vztahu.

$$H_{\check{C}V} = H_{\check{C}RV} + H_{\check{C}PV} + H_{\check{C}MV} \quad (\text{Kč})$$

kde značí:  $H_{\check{C}RV}$  ..... hodnotu časovou redukovaného vozidla (Kč)  
 $H_{\check{C}PV}$  ..... hodnotu časovou pneumatik vozidla (Kč)  
 $H_{\check{C}MV}$  ..... hodnotu časovou mimořádné výbavy (Kč)

Hodnota výchozí vozidla	$H_{NV}$	795 067,00 Kč
Hodnota výchozí pneumatik prvomontáže	$H_{NPP}$	8 984,00 Kč
Hodnota výchozí redukovaná vozidla	$H_{NRV}$	786 083,00 Kč
Zbytková užitnost redukovaného vozidla	$Z_{URV}$	29,5 %
Hodnota časová redukovaného vozidla	$H_{\check{C}RV}$	231 894,49 Kč
Hodnota časová pneumatik vozidla	$H_{\check{C}PV}$	900,00 Kč
Hodnota časová mimořádné výbavy	$H_{\check{C}MV}$	0,00 Kč
Hodnota časová vozidla	$H_{\check{C}V}$	232 794,49 Kč
<b><u>Hodnota časová vozidla po zaokrouhlení <math>H_{\check{C}V}</math></u></b>		<b><u>232 800 Kč</u></b>

#### 4.2.8 **Hodnota tržní vozidla před poškozením – $H_{TV}$ (Kč)**

Koeficient prodejnosti vozidla  $KP = 0,78$ .

Znalec pro provedení analýzy dat ke stanovení hodnoty tržní vozidla, použil metody porovnání cen prodejních porovnatelného provedení s vozidlem oceňovaným, tj. stanovením průměrného koeficientu prodejnosti.

Znalec využil dostupné zdroje webových stránek prodejců ojetých vozidel, přičemž konstatuje, že jde o data cen nabídkových, přičemž prodejní ceny jsou založeny na poptávce a sjednané smluvní ceně, tuto skutečnost znalec při stanovení koeficientu prodejnosti zohlednil částečným snížením průměrného koeficientu prodejnosti, následně uvádí přehled porovnávaných vozidel, včetně použitých zdrojů.

Porovnání prodejních cen pro stanovení výpočtu koeficientu prodejnosti KP v příloze tohoto znaleckého posudku, přičemž průměrný koeficient prodejnosti činí 0,83.

Odůvodnění: Znalec zohlednil vypočtenou základní amortizaci, odpovídající použitou výchozí cenu oproti ceně katalogové, pro skutečnost podprůměrné poptávky po obdobném druhu a vyběhlém typu v místě a době rozhodné, úměrnému vzhledovému stavu a zvláštnímu druhu užívání, neprovedené zkoušce funkčnosti, dále použitím metody porovnání prodejních cen, pro uvedený etalon hodnoceného předmětu, kdy bylo použito cen z celé ČR i sousedních států EU, zohledněním provedenému porovnání nabídkových cen oproti cenám prodejních, stanovuje koeficient prodejnosti ve výši 0,78.

**Hodnota tržní vozidla před poškozením - HTv (Kč)**

Hodnotu tržní vozidla znalec dovodil ze zjištěného stavu trhu srovnatelných vozidel, vyjádřeného zjištěnou hodnotou koeficientu prodejnosti (KP), a užitné hodnoty oceňovaného vozidla, vyjádřené hodnotou časovou vozidla (HČv). Dosažitelná cena prodejní oceňovaného vozidla se v závislosti na možnostech při analýze trhu vyjadřuje hodnotou tržní vozidla (HTv) podle vztahu.

$$HTv = HČv \cdot KP = 232.800 \cdot 0,78 = 181.584,-Kč$$

**Hodnota tržní vozidla HTv (zaokrouhleno) 181.600,- Kč včetně DPH**

slovy: **jednoosmdesátjednatísíc šestset korun**

**4.3 Náklady na opravu vozidla po poškození**

Náklady na opravu – NO se v souladu s bodem 3.2 Znaleckého standardu stanoví rozpočtem na základě předpokládané technologie opravy a jsou tvořeny náklady na materiál (náhradní díly) a náklady na opravárenské práce. Pro stanovení nákladů na materiál se vychází z cen náhradních dílů určených ve shodě s výrobcem příslušného vozidla k opravám v autorizovaných opravnách. Pro stanovení nákladů na opravárenské práce se vychází z podmínek stanovených výrobcem příslušného typu vozidla k opravám v autorizovaných opravnách. Je nutno respektovat takové provedení oprav, které požaduje výrobce vozidla pro zachování záručních podmínek. Pro kalkulaci nákladů na opravu – NO lze využít dostupných expertních systémů (software).

**4.3.1 Popis technologie opravy**

Znalec na základě provedené prohlídky s ohledem na rozsah poškození, kdy odstranění následků by si vyžádalo technologii opravy výměnou či opravou poškozených součástí u skupin karoserie a výbava karoserie. U skupin motor, převodovka, přední a zadní náprava vizuálně poškození nezjištěno, nelze jej však zejména v uložení zcela vyloučit.

**4.3.2 Celkové náklady na opravu**

Znalec ze zjištěného stavu poškození zpracoval kalkulaci nákladů na opravu pomocí kalkulačního systému SilverDAT (příloha znaleckého posudku), kde uvádí rozsah poškození v členění soupis poškozených náhradních dílů, soupis nutných prací k odstranění následků jako mzdu za práci a celkový přehled, z něhož znalec konstatuje, že náklady na opravu vozidla činí celkem 249.006,50 Kč bez DPH tj. 301.297,87 Kč včetně 21% DPH. Do kalkulovaných nákladů, pro zjištěnou výši, znalec nezahrnul příp. náklady na výměnu poškozených součástí nezjištěných vizuální prohlídkou.

*Po provedení zpracování kalkulace nákladů na opravu znalec konstatuje, že skutečně vynaloženými náklady na odstranění nákladů jsou Náklady na opravu ve výši zaokrouhleně NO = 301.298,-Kč včetně DPH.*

**4.4 Posouzení ekonomičnosti opravy (vysvětlení)**

Znalec postupoval při výpočtu majetkové újmy takto:

1. stanovil hodnotu tržní vozidla před poškozením ( $HT_{v1}$ ),
2. stanovil náklady na opravu vozidla po poškození (NO),
3. porovnal výši nákladů na opravu (NO) a hodnotu tržní vozidla před poškozením ( $HT_{v1}$ ),
4. pokud platí, že  $NO \geq HT_{v1}$ , jedná se o úplné (totální) poškození vozidla, provedení opravy je neekonomické s předpokladem, že vozidlo nebude opravováno,
5. pokud platí, že  $NO \leq HT_{v1}$ , je provedení opravy ekonomické s předpokladem, že vozidlo bude opravováno.

*Z porovnání hodnoty tržní vozidla před poškozením ( $HT_{v1} = 181.600,-Kč$ ) a nákladů na opravu ( $NO = 301.298,-Kč$ ) je zřejmé, že náklady na opravu převyšují hodnotu tržní vozidla před poškozením,  $NO \geq HT_{v1}$ .*

*Provedení opravy tak lze považovat za neekonomické,  
jedná se o totální poškození vozidla.*

**4.5 Hodnota zbytků HZ (Kč)**

Pokud při opravě byly nahrazeny některé skupiny, mohou z nich zůstat nepoškozené samostatné technické celky vozidla nebo díly, které lze dále využít. Obdobně mohou zůstat použitelné části i v případě, kdy vozidlo nebude po poškození opravováno.

Praktické využití zbytků vozidla je závislé na řadě faktorů, zejména:

- na zbytkové užítosti dílu,
- na druhu a typu dílu s ohledem na jeho funkci na vozidle,
- na značce a typu vozidla, z něhož díl pochází, a na situaci v dodávkách náhradního dílu pro daný typ vozidla,
- na ceně použitelného dílu a jejím vztahu k ceně dílu nového.

Hodnota zbytků (HZ) vyjadřuje likvidační hodnotu poškozeného vozidla nebo jeho částí (skupin vozidla, dílů). Při stanovení její výše je potřebné též zohlednit, že použitelné zbytky musí být k praktickému využití nejprve odděleny (demontovány) od ostatních nepoužitelných částí vozidla, ošetřeny a následně zobchodovány.

*Několik ze skupin vozidla by byla jako celek, příp. ve značném rozsahu opravou nahrazena, rovněž několik ze samostatných celků vozidla by byl nahrazen, u zbylých a nepoškozených samostatných celků vozidla lze předpokládat jejich další možné využití.*

Pro následné stanovení zbytkové užítosti dílů ( $ZU_D$ ) znalec použil shodnou základní amortizaci před poškozením, přičemž hodnota časová dílů ( $HČ_D$ ) se vypočte podle vztahu:

$$HČ_D = \sum HČ_{Di} = \sum \frac{HN_{Di} \cdot ZU_{Di}}{100} \text{ (Kč)}$$

*Obdobně znalec stanovil hodnotu použitelných pneumatik vozidla ( $HČ_P$ ) a hodnotu použitelných prvků mimořádné výbavy ( $HČ_{MV}$ ) s případným přičtením k hodnotě zbytků dílů.*

*Znalec stanovil odhadem (vyjádřeno v Normohodinách dle ČNO jednotlivých skupin či samostatných celků vozidla) cenu prací potřebných k demontáži jednotlivých dílů a k jejich ošetření ( $NO_z$ ), s případným odečtením od hodnoty zbytků dílů.*

Pro stanovení celkové hodnoty zbytků dle bodu 3.13 Znaleckého standardu lze dovodit vztah:

$$HZ = HČ_D + HČ_P + HČ_{MV} - NO_z \text{ (Kč)}$$

Skupina	Hodnota vých. reduk. vozidla HNrv Kč	Poměrný díle skupiny PDS %	Poměrný díle skupiny PDS Kč	Zbytková užitnost ZUD %	Hodnota vých.skupin HND Kč	Zbytková užitn. před ZUs %	Hodnota časová skupin HČD Kč	
					121			
motor + spojka	786 083,00	22	172 938	70	056,78	31,0	37 527,60	
převodové ústrojí	786 083,00	7	55 026	70	38 518,07	31,0	11 940,60	
zadní náprava	786 083,00	6	47 165	70	33 015,49	31,0	10 234,80	
přední náprava + řízení	786 083,00	11	86 469	70	60 528,39	31,0	18 763,80	
rám	786 083,00	5	39 304	40	15 721,66	31,0	4 873,71	
karoserie	786 083,00	18	141 495	30	42 448,48	27,1	11 503,54	
výbava karoserie	786 083,00	21	165 077	40	66 030,97	27,1	17 894,39	
nástavba	786 083,00	10	78 608	70	55 025,81	31,0	17 058,00	
pneumatiky							900,00	
mimořádná výbava	(speciální výbava specifikující hasičský speciál demontována)							0,00
Náklady na demontáž zbytků z vozidla	(31 Nh á 1750,- Kč)							54 250,00
<b>Hodnota zbytků celkem (Kč) - zaokrouhleně</b>								<b>76 446 Kč</b>

Hodnota použitelných zbytků vozidla činí zaokrouhleně HZ = 76.400,- Kč včetně DPH

#### **Hodnota tržní vozidla po poškození - HZ<sub>T</sub> (Kč)**

Hodnotu tržní vozidla po poškození znalec dovedl ze zjištěného stavu trhu srovnatelných poškozených vozidel (vozidlo zvláštního určení), vyjádřeného hodnotou koeficientu prodejnosti (KP), a užitné hodnoty použitelných zbytků oceňovaného vozidla (HZ). Dosažitelná cena prodejní oceňovaného vozidla po poškození se v závislosti na možnostech při analýze trhu vyjadřuje hodnotou tržní vozidla (HZ<sub>T</sub>) podle vztahu.

$$HZ_T = HZ \cdot KP = 76.400 \cdot 0,75 = 57.300,-\text{Kč}$$

**Hodnota tržní vozidla po poškození HZ<sub>T</sub> (zaokrouhleno) 57.300,- Kč včetně DPH**

slovy: padesátsedmtisíc třista korun

#### **4.6 Výše majetkové újmy**

Výpočet výše majetkové újmy vychází ze vztahu:

$$VMU = HTVI - HZ_T \text{ (Kč)}$$

Hodnota tržní vozidla před poškozením	HTVI	181 600 Kč
Hodnota zbytků tržní	HZ <sub>T</sub>	57 300 Kč
Výše majetkové újmy	VMU	124 300 Kč
<b><u>Výše majetkové újmy po zaokrouhlení</u></b>	<b><u>VMU</u></b>	<b><u>124 300 Kč</u></b>

**Výše majetkové újmy VMU činí (zaokrouhleno) 124.300,- Kč včetně DPH**

slovy: jednostodvacetčtyřtisíc třista korun

## 5 Odůvodnění

### a) interpretace výsledků analýzy dat

Z provedeného posouzení vyplývá, že tržní hodnotu posuzovaného vozidla před poškozením lze dovozovat ve výši 181.600,- Kč včetně 21 % DPH, hodnotu posuzovaného vozidla po poškození lze dovozovat ve výši 57.300,- Kč včetně 21 % DPH. Při řádném způsobu provedení opravy by náklady na opravu dosáhly částky 301.298,- Kč včetně 21% DPH.

Tržní hodnotou se rozumí odhadovaná částka, za kterou by mělo být vozidlo směřeno ke dni ocenění mezi ochotným kupujícím a ochotným prodávajícím, a to v obchodním styku uskutečněném v souladu s principem tržního odstupu, po náležitém marketingu, kdy každá ze stran jednala informovaně, uvážlivě a nikoli v tísní. Principem tržního odstupu se rozumí, že účastníci směny jsou osobami, které mezi sebou nemají žádný zvláštní vzájemný vztah a jednají vzájemně nezávisle.

Majetkovou újmou je výše újmy vzniklé poškozením vozidla a je peněžním vyjádřením skutečné škody vzniklé posuzovaným poškozením vozidla.

Při stanovení předpokládaných nákladů na opravu znalec vycházel z předpokladu, že zjištěná poškození na vozidle budou odstraňována opravou prováděnou technologií, kterou pro provádění takovýchto oprav doporučuje výrobce vozidla tak, aby provedení opravy nemělo negativní vliv na základní vlastnosti vozidla, zejména na jeho bezpečnost.

Z porovnání hodnoty tržní vozidla před poškozením a předpokládaných nákladů na opravu je zřejmé, že náklady na opravu by převýšily hodnotu tržní vozidla před poškozením, provedení opravy by tak nebylo ekonomické, jedná se o úplné poškození vozidla (tzv. ekonomickou totální škodu).

Výše majetkové újmy vzniklé v důsledku poškození předmětného vozidla ze dne ocenění (posouzení), tak odpovídá hodnotě tržní vozidla před poškozením snížené o hodnotu využitelných zbytků. Výše majetkové újmy je tak vyjádřena částkou 124.300,- Kč.

### b) kontrola postupu znalce

Na základě provedené kontroly postupu lze konstatovat, že ve vztahu ke zdrojům dat měl znalec k dispozici potřebné podklady.

Znalec prováděl ocenění za obvyklých podmínek (měl k dispozici potřebné podklady, k datu ocenění mohl provést prohlídku vozidla, oceňoval vozidlo, které bylo plně způsobilé k provozu, ve stavu úměrném době provozu a počtu ujetých kilometrů).

Rozhodující informace pro ocenění zjistil z dokumentace vozidla, především Osvědčení o registraci vozidla a z dalších zdrojů a z údajů sdělených provozovatelem vozidla, vozidlo má platné osvědčení o technické prohlídce, podle kterého je způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

Základní prohlídkou vozidla provedenou v rozsahu doporučeném metodikou Znaleckého standardu č I/2022, byl ověřen skutečný stav vozidla. Zjištěný stav vozidla je popsán v kap. 3.3 znaleckého posudku. Provedené ocenění však nezohledňuje příp. skryté závady, které nelze základní prohlídkou zjistit. Ve vztahu k tržním informacím pro ocenění znalec vycházel z údajů uvedených v kap. 3.4 znaleckého posudku.

Pro ocenění vozidla znalec využil informací trhu s ojetými vozidly, jak prodejních transakcí, tak i širších cenových informací, z cenových databází prodejců ojetých vozidel, znalec uvádí v příloze posudku jako zdroje dat. Z těchto cenových informací znalec vypočetl průměrný koeficient prodejnosti, jehož použitím stanovil vlastní hodnotu tržní vozidla.

Skutečný rozsah poškození byl zjištěn prohlídkou vozidla. Na základě zjištěného stavu vozidla při prohlídce byl též přibližně dovozen pravděpodobný stav vozidla bezprostředně před poškozením.

Při stanovení výše majetkové újmy vycházel znalec z metodiky Znaleckého standardu č I/2022 Oceňování silničních a zvláštních vozidel.

## 6 ZÁVĚR

### Znalecký úkol – otázka znalci

Jaká je k datu ocenění (době události) způsobená majetková újma na vozidle v důsledku jeho poškození při posuzované události, stanovte vyčíslení škody na vozidle po dopravní nehodě NA Ford Ranger, registrační značky [REDACTED]

Znalec nejprve stanovil dosažitelnou prodejní cenu posuzovaného vozidla jako hodnotou tržní před poškozením, na základě provedeného posouzení poškození, jehož vymezení je uvedeno v kap. 4.1 posudku, stanovil majetkovou újmu, podklady a použitá metoda analýzy, výpočtů a porovnání v souladu s odůvodněním v kap. 5 posudku, umožňuje vyslovit jednoznačný závěr, přičemž:

**Hodnotu tržní vozidla před poškozením**  
**lze dovozovat ve výši 181.600,- Kč včetně 21% DPH**

**Majetkovou újmu vzniklou poškozením vozidla**  
**lze dovozovat ve výši 124.300,- Kč**

**Oprava vozidla po poškození je neekonomická**

**Hodnotu tržní vozidla po poškození**  
**lze dovozovat ve výši 57.300,- Kč včetně 21% DPH**

**Posudek obsahuje následující přílohy:**

- Porovnání prodejních cen pro stanovení výpočtu koeficientu prodejnosti KP, (počet stran 1 – očíslováno v rámci počtu stran posudku).
- Kalkulace nákladů na opravu – Systém DAT / SD3 CalculatePro, (počet stran 4 – očíslováno mimo počet stran posudku).
- Fotodokumentace (počet stran 7 – očíslováno mimo počet stran posudku).

**Údaje ke zpracování znaleckého posudku**

- a) **Údaj o přibrání konzultanta - důvod** pro nedůvodnost konzultant nepřibrán
- b) **Údaj o přibrání jiných osob** jiné osoby se na zpracování posudku nepodíleli
- c) **Údaj o odměně znalce** znalečné a náhrada nákladů znalce byly vyúčtovány na základě sjednané dohody o ceně (objednávky zadavatele)
- d) **Doložka** s přihlédnutím k účelu vyžádání posudku znalec neuvádí doložku znalce o tom, že si je vědom následků vědomě nepravdivého znaleckého posudku

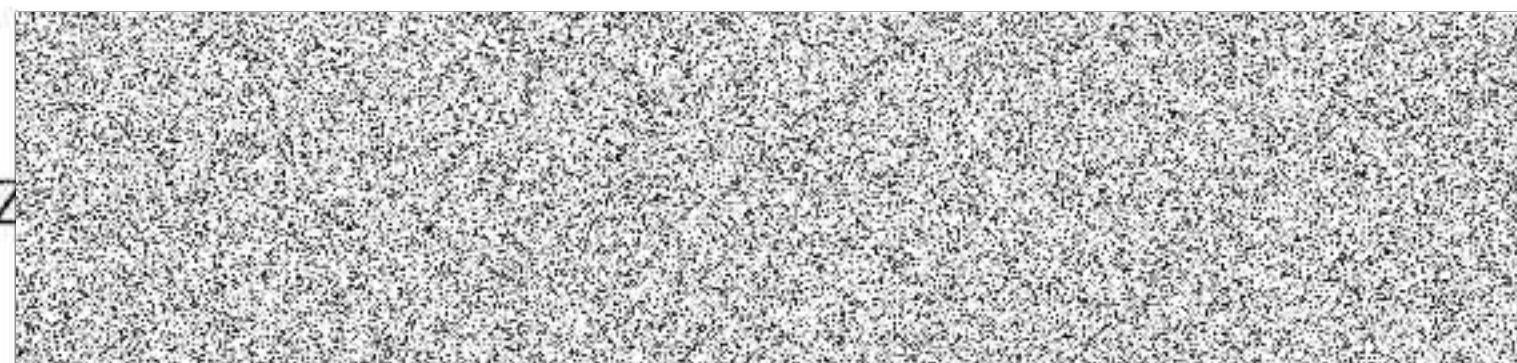
**Znalecká doložka**

Znalecký posudek jsem podal jako znalec jmenovaný krajským soudem v Ústí nad Labem ze dne 14.12.1998, pod číslem 287/98, pro základní obor ekonomika, odvětví ceny a odhady motorových vozidel a obor strojírenství, odvětví strojírenství všeobecné, specializace posuzování technického stavu motorových vozidel, autoopravárenství.

Znalecký posudek byl zapsán pod pořadovým číslem 051928 / 2023 znaleckého deníku.

V Proboštově dne 15.09.2023

**Ing. Václav BETKA**





**Porovnání prodejních cen pro stanovení výpočtu koeficientu prodejnosti KP**

Srovnávací etalon vozidel	1. vozidlo	2. vozidlo	3. vozidlo
Tovární značka	Ford	Ford	Ford
Obchodní značení	Ranger	Ranger	Ranger
Motor max. výkon / zdvihový objem:	130 kW / 2999 ccm	105 kW / 2499 ccm	105 kW / 2499 ccm
Zdroj dat	autoline.cz	autoscout24.cz	autoscout24.cz
Doba provozu DP (let/měsíců)	15 / 9	14 / 5	16 / 10
Srážka za dobu provozu ZAD (%)	90	90	90
Počet ujetých km PKM	138227	232830	190000
Srážka za počet ujetých km ZAP (%)	53,5	81,8	69,0
Vypočtená základní amortizace ZA (%)	71,8	85,9	79,5
Určená základní amortizace ZA (%)	71,8	85,0	79,5
Hodnota výchozí vozidla HNv (Kč)	803 990,00	803 990,00	803 990,00
Hodnota výchozí pneumatik HNPN (Kč)	9 000,00	9 000,00	9 000,00
Hodnota výchozí redukovaného vozidla HVRV (Kč)	794 990,00	794 990,00	794 990,00
Zbytková užítost redukovaného vozidla ZURV (%)	28,2	15,0	20,5
Hodnota časová redukovaného vozidla HČRV (Kč)	224 187,18	119 248,50	162 972,95
Hodnota časová pneumatik vozidla HČPV (Kč)	4 500,00	4 500,00	4 500,00
Hodnota časová mimořádné výbavy HČMV (Kč)	0,00	0,00	0,00
Odlišnosti mimořádné výbavy +/-	- hardtop - tažné zařízení	- hardtop - tažné zařízení	- hardtop - tažné zařízení
Hodnota časová vozidla HČV (Kč)	228 687,18	123 748,50	167 472,95
Nabídková cena vozidla (Kč)	103 344,00	144 906,00	146 370,00
Koeficient prodejnosti	0,45	1,17	0,87
<b>Průměrný koeficient prodejnosti</b>		<b>0,83</b>	