

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE  
PRÁVNICKÁ FAKULTA  
KATEDRA FINANČNÍHO PRÁVA A FINANČÍ

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou  
provozem vozidla

Vedoucí: **Doc. JUDr. Marie Karfíková, CSc.**

Zpracovatel: **Ondřej Voda**  
**nar. 19.8.1981**  
**Kosmická 750, 140 00 Praha 4 - Háje**

2006

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal způsobem ve vědecké práci obvyklým.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long tail, positioned to the right of the main text.

## Obsah

1. Úvod	1
2. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku	4
2.1. Obecný výklad	4
2.2. Prevence škod	4
2.3. Subjektivní a objektivní odpovědnost	5
2.3.1. Subjektivní odpovědnost	6
2.3.2. Objektivní odpovědnost	7
2.3.3. Liberace dle § 428 OZ a souběh subjektivní a objektivní odpovědnosti	11
2.3.4. Rozsah škody	15
2.3.5. Odpovědnost jiných subjektů	16
2.3.6. Střet provozů	17
2.3.7. Solidarita odpovědných subjektů	18
3. Vývoj právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla	20
3.1. Vývoj do vzniku samostatného Československa	20
3.2. Vývoj v letech 1918 – 1950	21
3.3. Období zákonného pojištění odpovědnosti	21
3.4. Období pojištění povinně smluvního	22
4. Právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla	26
4.1. Úvod	26
4.2. Pojistná smlouva	27
4.2.1. Povinnost k uzavření pojistné smlouvy	28
4.2.2. Výjimky z povinnosti uzavřít pojistnou smlouvu	29
4.2.3. Povinnost pojistitele k uzavření pojistné smlouvy	30
4.2.4. Obsah pojistné smlouvy	31
4.2.5. Limity pojistného plnění	32
4.2.6. Pojistné	33
4.3. Rozsah pojištění	34
4.3.1. Osobní a věcný rozsah pojištění	34
4.3.2. Územní rozsah pojištění	36
4.4. Povinnosti poškozeného v případě škodní události	37

4.5.	Likvidace pojistných událostí a pojistné plnění	39
4.6.	Škodní zástupce	40
4.7.	Regres pojistitele	41
4.8.	Zánik pojištění	42
4.9.	Hraniční pojištění	45
4.10.	Správní delikty na úseku pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a kontrola pojištění	46
5.	Česká kancelář pojistitelů	49
5.1.	Charakter ČKP a členská základna	49
5.2.	Působnost, orgány a činnost ČKP	50
5.2.1.	Působnost ČKP	50
5.2.2.	Orgány ČKP a vnitřní členění	51
5.2.3.	Vedení evidence pojištění	52
5.2.4.	Informační úlohy ČKP	53
5.3.	Garanční fond	55
5.3.1.	Úloha garančního fondu a jeho financování	55
5.3.2.	Plnění z garančního fondu	56
5.3.3.	Postižní právo ČKP	58
5.3.4.	Delegace vyřízení škodní události	59
5.3.5.	Náhradní plnění z garančního fondu	60
6.	Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v právu mezinárodním, právu komunitárním a právu Slovenské republiky	63
6.1.	Úvod	63
6.2.	Systemy dohod	63
6.3.	Směrnice ES	64
6.4.	Právní úprava Slovenské republiky	66
7.	Závěr	69
7.1.	Zhodnocení právní úpravy a skutečného stavu a očekávaný vývoj	69
7.2.	Úvahy de lege ferenda	70
7.2.1.	Harmonizace s pátou motorovou směrnicí	71
7.2.2.	Posílení vazby ZPOŠ a OZ	72
7.2.3.	Dílčí úpravy ZPOŠ	73
7.3.	Závěrečné slovo	74
8.	Přílohy	76
	Prameny	78



Použité zkratky:

OZ	zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, v platném znění
ZPOŠ	zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, v platném znění
ČR	Česká republika
SR	Slovenská republika
ES	Evropská společenství
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
SKP	Slovenská kancelář pojistitelů
PČR	Policie České republiky
Členský stát	členský stát Evropské unie nebo jiný stát tvořící Evropský hospodářský prostor
Pojištění odpovědnosti Škodní událost	pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla skutečnost, ze které vznikla škoda a která by mohla být důvodem vzniku práva na pojistné plnění z pojištění odpovědnosti
Vozidlo bez pojištění Škodící vozidlo	vozidlo, ke kterému nebylo sjednáno pojištění odpovědnosti vozidlo, jehož provozem byla způsobena škoda

# 1. Úvod

Doprava a přeprava je každodenní nezbytností každého z nás, bez které si současný život nedovedeme vůbec představit a která k moderní době neodmyslitelně patří. Současná společnost je závislá na přemísťování osob a zboží na krátké i velmi dlouhé vzdálenosti. Doprava a přeprava by nebyla možná bez provozu vozidel, která tyto činnosti zajišťují. Provoz vozidel se dotýká přímo či zprostředkovaně každého jednotlivce a v naší společnosti se jedná o činnost neobyčejně rozšířenou. V současné době prudce stoupá počet motorových vozidel na domácnost a provoz na pozemních komunikacích je stále frekventovanější.

Stinnou stránkou provozování vozidel je však skutečnost, že tato činnost sebou nese značná rizika pro osoby, které se na tomto provozu podílí, ale i pro osoby, které s provozem vozidel nemají nic společného. Škoda, která při této činnosti hrozí se kromě majetkové sféry může dotýkat i života a zdraví osob, tedy hodnot nedocenitelných. Skutečností je, že při provozu vozidla stačí jen malá neopatrnost či zaváhání a následky mohou být takovému pochybení zcela neúměrně vysoké. Například při srážce vozidel v rakouském Tauernském tunelu v roce 1999 došlo ke škodě odhadované na 30 mil. EUR, při kolizi vozidla s vlakem u britského města Selby v roce 2001 došlo ke škodě odhadované na 46 mil. EUR (usnutí řidiče za volantem), při vzplanutí vozidla ve francouzském tunelu Mont Blanc v roce 1999 došlo ke škodě odhadované na 100 mil. EUR<sup>1)</sup>.

Česká republika má bohužel dlouhodobě přední místo mezi evropskými zeměmi v počtu nehod na silnicích. Na vině bývá neukázněnost a bezohlednost některých řidičů, ve vysokém počtu též alkohol požitý před jízdou. Dvěmi nejčastějšími příčinami bývají statisticky nevěnování se řízení vozidla a

nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, nesprávné otáčení se a couvání a nepřiměřená rychlost jízdy. Problémem je i stáří vozového parku v ČR<sup>2)</sup>.

Současná společnost si je vědoma skutečnosti, že prospěch, který provoz vozidel sebou nese, je zaplacen poškozením některých osob, ať již majetkově či na životě a zdraví, a tvoří tedy mechanismus, jak poškozeným jejich újmu nahradit. Je zřejmé, že škoda na zdraví a tím spíše na životě je těžko odčinitelná, ne-li nenahraditelná, nicméně pro zmírnění následků škodných událostí existuje institut pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Toto pojištění sebou v povědomí lidí nese nesprávné označení povinné ručení. Tento pojem je velmi zavádějící, neboť toto pojištění s ručením nemá nic společného. Původ tohoto označení je zřejmě v právní úpravě Rakousko-Uherska, kdy se skutečně o ručení jednalo. V dalším textu bude používán pojem pojištění odpovědnosti, čímž bude myšleno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Hlavním principem, který pojištění provází, je princip solidarity účastníků pojištění s osobou, která byla v důsledku nahodilé události poškozena. Tento princip se uplatňuje i v pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. V tom spočívá sociálně-ekonomický aspekt pojištění.<sup>3)</sup>

Specifickým rysem tohoto druhu pojištění je skutečnost, že pojištěná osoba a poškozená osoba se pojmově nekryjí. Tímto pojištěním je kryta odpovědnost a povinnost nahradit škodu pojištěných vůči poškozeným. Vzhledem k tomu, že způsobená škoda, jak bylo řečeno výše, může být naprosto v nepoměru k pochybení škůdce a vůbec nereflektuje skutečné možnosti odpovědné osoby tuto škodu uhradit, vyvinulo se pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v pojištění, kterého se musí povinně účastnit subjekty, které jsou s provozováním vozidel spojeny. Tím se toto pojištění odlišuje od velké většiny ostatních druhů pojištění.

Důležitým specifikem pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel je to, že odpovědnost sama je upravena občanským právem a to ne zcela jednoduchou právní úpravou. V praxi pojišťoven se lze často setkat s nesprávným posouzením odpovědnosti jednotlivých subjektů a s tím spojená nesprávně vyplacená, resp. nevyplacená pojistná plnění. Pro účel práce komplexně zpracovávající pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je třeba na problematiku nenahlížet pouze z hlediska pojišťovacího práva, ale je nutno se v první řadě vypořádat s občanskoprávní úpravou odpovědnosti samotné, aby obsah pojištění byl vůbec zřejmý. V často opomíjeném pojednání o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků a jejím spojení s úpravou jejího pojištění a zhodnocením této vazby by měl spočívat největší význam této práce.

Další část práce bude věnována vývoji pojištění odpovědnosti na našem území, zejména přechodu ze zákonného pojištění na pojištění povinně smluvní. Následně se tato práce bude zabývat samotnou aktuální právní úpravou pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Samostatnou kapitolou je úprava České kanceláře pojistitelů a její činnosti. Dále bude pojednáno o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v rámci mezinárodních dohod, směrnic ES a krátce budou nastíněny odlišnosti právní úpravy Slovenské republiky.

V závěru této práce bych rád zhodnotil současný stav právní úpravy a navrhnul možná zlepšení do budoucna.

- 1) Škorpil M., Nové limity u pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel?, Pojistný obzor 5/2004, str. 11
- 2) [www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz), Ministerstvo vnitra ČR, Nehodovost na pozemních komunikacích v ČR za rok 2004, Pojistný obzor 5/2005, Ministerstvo vnitra ČR, Výběr ze statistického přehledu o nehodovosti v silničním provozu na území ČR za rok 2002, str. 14-16
- 3) Karfíková M., Příkrýl V.m Čechová J, Základy pojišťovacího práva, Orac, s.r.o., 2001, str. 97

## **2. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku**

### **2.1. Obecný výklad**

Jedním z důležitých specifíků provozu vozidel na pozemních komunikacích je skutečnost, že tato činnost sebou nese zvýšené riziko vzniku škod. Zároveň se jedná o činnost, která je velice častou činností v běžném životě i při podnikatelské činnosti osob. Škoda může vznikat jak na straně škůdce, tak i na straně jiných účastníků provozu a stejně tak i dalších třetích osob, které s provozem vozidel na pozemních komunikacích nemají nic společného. Škoda, která hrozí je o to závažnější, že se nemusí jednat pouze o újmu majetkovou, nýbrž i o újmu na životě zdraví osob.

Pro účely pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je třeba podrobněji rozebrat občanskoprávní úpravu odpovědnosti, neboť z této úpravy lze dovozovat, které situace jsou pojištěním kryty a které nikoliv. Vzhledem k platné právní úpravě pojištění této odpovědnosti je úprava širší odpovědnosti a odpovědných subjektů velmi důležitá také z hlediska uplatnění regresních nároků pojišťoven nebo České kanceláře pojistitelů.

Samotný ZPOŠ žádnou vlastní komplexní úpravu odpovědnosti neobsahuje a výchozí právní úpravu tedy poskytuje OZ.

### **2.2. Prevence škod**

V rámci prevence škod je, pomineme-li obecnou úpravu hlavy první šesté části OZ, zásadní úpravou veřejnoprávní

úprava provozu na pozemních komunikacích, která reguluje chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a to tak, aby nedocházelo ke škodám na majetku, zdraví a životě osob. Činnost natolik specifická, jako je provoz na pozemních komunikacích, je zcela nemyslitelná bez zakotvení podrobného řádu, který omezí chování účastníka tohoto provozu a zároveň mu umožní do značné míry předvídat chování ostatních účastníků. V našem právním řádu je právní úprava provozu na pozemních komunikacích obsažena zejména v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a dalších nařízeních vlády a ministerských vyhláškách. Tato právní úprava vynucuje zejména represivní formou žádoucí chování účastníků provozu na pozemních komunikacích tak, aby v důsledku dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích bylo účinně škodám předcházeno a v případě jejich vzniku, aby byly jejich účinky minimalizovány. Pro prevenci vzniku škod je důležitý systém motivace účastníků provozu na pozemních komunikacích k dodržování této právní úpravy. V současné době je tento problém v České republice velmi aktuální.

### **2.3. Subjektivní a objektivní odpovědnost**

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla patří do kategorie občanskoprávních odpovědností a její úprava vychází z OZ. Povaha této odpovědnosti nevylučuje souběh subjektivní a objektivní odpovědnosti. Níže tedy bude komplexně pojednáno o úpravě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel, resp. dopravních prostředků obecně.

### 2.3.1. Subjektivní odpovědnost

Subjektivní odpovědnost vychází z obecné úpravy subjektivní odpovědnosti obsažené v § 420 OZ. Odstavec 1 tohoto paragrafu obsahuje základní podmínku vzniku subjektivní odpovědnosti a to vznik škody, která je v příčinné souvislosti s porušením právní povinnosti. Ustanovení § 420 OZ lze aplikovat i na odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla lze považovat za jednu z dílčích odpovědností, která má svoji speciální úpravu objektivní odpovědnosti v § 427 a násl. OZ, nicméně obecná úprava subjektivní odpovědnosti dle § 420 OZ vyloučena není a jiná úprava subjektivní odpovědnosti obsažena taktéž není. Bylo by chybou posoudit § 427 a násl. OZ za výlučnou úpravu odpovědnosti, neboť tato ustanovení upravují pouze odpovědnost objektivní a odpovědností subjektivní se nezabývají. Tento výklad je obsažen i v rozhodnutí R 29/79.

Z hlediska subjektivní odpovědnosti dle 420 odst. 1 se může jednat především o porušení právní povinnosti vyplývající z právní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Zde je třeba zmínit zejména skutečnost, že o porušení právní povinnosti nemusí být vždy rozhodnuto v přestupkovém či trestním řízení (např. v případě zastavení přestupkového řízení z důvodu, že přestupek nebyl projednán v roční lhůtě od jeho spáchání). Ačkoliv subjektivně odpovědným bude ve většině případů řidič škodícího vozidla, nemusí tomu tak být bezvýjimečně. Subjektivně odpovědným bude například i spolujezdec, ale i třetí osoba, která nemusí nutně být osádkou škodícího vozidla.

OZ výše uvedené podmínky vzniku odpovědnosti dále limituje a to v § 420 odst. 2 a 3.

Dle § 420 odst. 1 OZ za škodu neodpovídá osoba, která byla použita k činnosti jiné fyzické či právnické osoby.

V případě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel je aplikace tohoto ustanovení v praxi přiléhavá zejména tehdy, pokud je řidič škodícího vozidla zaměstnancem jiné osoby, nejčastěji provozovatele škodícího vozidla. Poslední věta tohoto ustanovení omezuje zbavení se odpovědnosti pouze pro účely vztahu poškozeného a škůdce, nikoliv pro odpovědnost zaměstnance dle zákoníku práce. Omezení na zaměstnanecký poměr by však bylo nesprávnou aplikací § 420 odst. 2 OZ, neboť přicházejí v úvahu i situace, kdy mezi provozovatelem a řidičem není sjednán pracovní poměr a kdy je jiná osoba použita například na základě plné moci<sup>1)</sup>. Dále není správné vyloučit odpovědnost zaměstnance v případě, že vozidlo nebylo použito k činnosti provozovatele- zaměstnavatele. Takto je třeba pohlížet například na situaci soukromé jízdy služebním vozidlem (ačkoliv to není případ dle § 430 OZ). V neposlední řadě je třeba upozornit i na situaci, kdy zaměstnavatelem nemusí být za všech okolností provozovatel škodícího vozidla (např. v případě jednorázového vypůjčení vozidla provozovatelem zaměstnavateli).

Ustanovení § 420 odst. 3 OZ pak zakotvuje podmínku subjektivní odpovědnosti, kterou je zavinění. Z praktického hlediska je podstatné, že oproti předchozím podmínkám vzniku odpovědnosti je zavinění presumováno, resp. prokazování skutečnosti, že škoda nebyla způsobena zaviněně, leží na škůdci.

### 2.3.2. Objektivní odpovědnost

Jak je zřejmé z výše uvedeného, subjektivní odpovědnost by pro specifickou povahu provozu na pozemních komunikacích rozhodně postačující nebyla. OZ tedy v oddílu druhém druhé hlavy šesté části, která upravuje případy zvláštní odpovědnosti, obsahuje i ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobenou



provozem dopravních prostředků. Tato odpovědnost má povahu odpovědnosti objektivní a v kombinaci s odpovědností subjektivní by měla poskytovat dostatečný prostor pro efektivní náhradu škody.

Objektivní odpovědnost je založena § 427 OZ.

V odstavci 1 je dána odpovědnost za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu fyzické či právnické osobě, která provozuje dopravu. Za osobu provozující dopravu lze považovat dopravce, tedy osoby, pro které je doprava jejich hlavní (nikoliv jedinou) činností a to zejména podnikatelskou. Tyto osoby odpovídají za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku a to bez ohledu na charakter dopravního prostředku, resp. na skutečnost, zda se jedná o motorové vozidlo či dopravní prostředek poháněný jinou silou. Odpovídat tedy bude takový provozovatel i za škodu způsobenou např. povozem. Je důležité v tomto místě poznamenat, že není rozhodné, zda je škoda způsobena ve chvíli, kdy je doprava osob či věcí poskytována jako služba třetím osobám, nebo ve chvíli, kdy je doprava uskutečňována pro vlastní potřebu provozovatele dopravy. Rozhodným je fakt, zda se jedná provozovatele dopravy či nikoliv. Rozhodnutí R 109/67 vykládá termín organizace provozující dopravu (který OZ dříve používal namísto dnešního termínu fyzických a právnických osob provozujících dopravu) jako organizace, jejichž hlavní hospodářskou činností je řízení a uskutečňování silniční, vodní a vzdušné dopravy osob a nákladů.

Stejně odpovídají i ostatní provozovatelé motorových vozidel, tedy osoby, které dopravu nemají jako svojí hlavní činnost, a to s tím rozdílem, že je v § 427 odst. 2 OZ uveden taxativní výčet dopravních prostředků, na jejichž provoz se odpovědnost vztahuje. Těmito dopravními prostředky jsou motorová vozidla (za takovéto lze považovat i eskalátor a výtah)<sup>2)</sup>, motorová plavidla a letadla. U letadla je třeba zmínit,

že zákon nevyžaduje, aby se jednalo o letadlo poháněné motorem.

V tomto místě je třeba přiblížit si některé pojmy, které jsou pro správný výklad zákona potřebné.

Pojmy provozovatel a provoz nejsou v občanském zákoníku nijak blíže specifikovány. Pro účely výkladu OZ nelze analogicky využít ustanovení § 2 odst. 16 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, neboť by došlo na zúžení pojmu provozovatel na fyzické osoby s trvalým pobytem či povoleným pobytem, či právnické osoby se sídlem v České republice. To pro účely pojetí provozu jako činnosti se vztahem k určitému dopravnímu prostředku, není přiléhavé. Tento zákon se také omezuje na výklad pro účely registru silničních vozidel. Pojem provozovatel je dále vysvětlován (a to opět výlučně pro provoz na pozemních komunikacích) v § 2 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a to bez omezení na pobyt či sídlo v České republice. Toto ustanovení označuje za provozovatele osobu vlastníka vozidla nebo osobu zmocněnou vlastníkem vozidla k provozování vozidla vlastním jménem.

Provozování dopravního prostředku je třeba odlišit od pojmu provoz dopravního prostředku. Výkladem pojmu provozování dopravního prostředku dojdeme k výkladu pojmu provozovatel, zatímco výkladem pojmu provoz dopravního prostředku dojdeme k vysvětlení pojmu škody vyvolané zvláštní povahou provozu a škody způsobené okolností, která má původ v provozu, jak o tom bude pojednáno níže.

Provozováním se rozumí faktická i právní možnost organizovaně disponovat s dopravním prostředkem<sup>7)</sup>. Tato možnost musí být trvalejšího charakteru, tedy nikoliv ojedinělá nahodilá dispozice, např. v důsledku vypůjčení vozidla. Dalším podstatným aspektem provozování dopravního prostředku je skutečnost, že provozovatel zajišťuje vše, co je pro provoz dopravního prostředku podstatné (např. průběžnou údržbu,

pojištění apod.). Výklad pojmu provozovatel lze očekávat zejména judikaturou (v minulosti např. rozhodnutí R 70/69, rozhodnutí R 8/78)<sup>2)</sup>.

Oproti tomu za provoz dopravního prostředku lze považovat takový stav vozidla, kdy je dopravní prostředek v chodu (nemusí být nutně v pohybu). U motorových vozidel se za vozidlo v chodu považuje vozidlo se zapnutým motorem. Dále se za provoz považuje i příprava k jízdě (např. nastupování do vozidla) a úkony, které bezprostředně navazují na ukončení jízdy. Podobně jako pojem provozování dopravního prostředku není ani tento pojem žádným právním předpisem blíže specifikován. Z judikatury jej vykládá např. rozhodnutí R 9/72<sup>2)</sup>.

Pro oba výše uvedené termíny je společným znakem pojem dopravního prostředku. Tento pojem, který OZ využívá (nejen pro účely odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, ale i v úpravě smlouvy o přepravě), není OZ nijak vykládán. Dopravním prostředkem se rozumí takový prostředek, který je způsobilý k přemístění osob a věcí. Pojem dopravního prostředku nelze zaměňovat s výrazně užší pojmem vozidlo, který je vykládán hned několika zákony, vždy však pro účely daného zákona (zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ZPOŠ), případně nalezneme i výklad pojmu s bližším určením, o jaký druh vozidla se jedná (zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích). V tomto místě je třeba poznamenat, že § 427 a násl. OZ neupravuje jakoukoliv škodu, která je způsobena dopravním prostředkem, ale pouze takovou škodu, která je vyvolána zvláštní povahou jejich provozu. O tomto pojmu bude pojednáno níže.

### 2.3.3. Liberace dle § 428 OZ a souběh subjektivní a objektivní odpovědnosti

Odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků dle § 427 odst. 1 OZ, jak o ní bylo pojednáno výše, se lze zprostit za použití zvláštního liberačního (exoneračního) důvodu dle § 428 OZ. Dle tohoto ustanovení se odpovědnosti zproští ten provozovatel, který prokáže, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Není tím myšleno úsilí, které lze požadovat pouze po provozovateli, ale po jakékoliv osobě na jeho místě (v praxi bude častý případ např. řidiče vozidla, jehož provozem je škoda způsobena). Rozhodným faktem je skutečnost, že škodě nemohlo být zabráněno objektivně, tedy nikoliv subjektivně. O neodvratitelnost škody půjde zejména tehdy, kdy škodě nemohlo být zabráněno za současného stavu techniky žádným opatřením. Neodvratitelnost škody může být způsobena vnějšími vlivy např. přírodními událostmi nebo chováním třetích osob či zvířat<sup>3)</sup>.

Druhou podmínkou liberace dle § 428 OZ je skutečnost, že se nejedná o škodu způsobenou okolnostmi, které mají původ v provozu. Zde je na místě podrobněji rozebrat dva důležité pojmy: škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu a škodu způsobenou okolnostmi, která má původ v provozu.

Provoz dopravních prostředků je činnost, která, jak bylo uvedeno výše, je specifická v mnoha ohledech, z nichž jedním je zvýšené riziko vzniku škod. Aby vznikla škoda způsobená provozem dopravního prostředku, obvykle stačí jen krátká ztráta pozornosti nebo menší neopatrnost, přesto rozsah škod může být značný. Nejsou samozřejmě vyloučeny ani situace, kdy i při vynaložení veškerého možného úsilí škodě nelze zabránit a škoda vzniká víceméně náhodně. Obvykle dochází ke škodě právě tím, že dopravní prostředky jsou v pohybu a jejich pohyb vyvolává fyzikální reakce ve svém okolí a zároveň okolí působí

fyzikálně na dopravní prostředek. Škoda však nemusí nutně vznikat z příčin, které mají původ v provozu samotném. Ačkoliv třeba škodu ve výsledku způsobí provoz dopravního prostředku, její příčina může spočívat v okolnosti, která stojí mimo provoz dopravních prostředků, které škodu způsobí či na nichž je škoda způsobena. Taková vnější okolnost může být např. blesk, zemětřesení či neodvratitelný úkon třetí osoby. V těchto aspektech lze spatřovat tzv. zvláštní povahu provozu.

Oproti tomu je zde užší pojem okolnosti, která má původ v provozu. Taková okolnost musí mít blízkou souvislost s provozem samotným. Takovou okolností je buď přímo chování dopravního prostředku nebo přímá reakce na provoz dopravního prostředku vnějšího okolí.

Pro názornost je možné uvést některé příklady, jak byly konkrétní sporné případy posouzeny v soudní praxi:

- uklouznutí na schůdkách železničního vagónu lze posoudit jako škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu (viz. R 30/79 )
- skutečnost, že při škodě došlo v dopravním prostředku při trvání přepravy, ještě sama o sobě neznamena, že se jedná o škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu (viz. B 5/83)
- jiskření lokomotivy je okolností, která má původ v povaze provozu (viz. R 80/70)
- selhání osob použitých při provozu je vždy okolností, která má původ v provozu (viz. R 3/83)

Praktické problémy nastávají nejen v rozlišení toho, zda je škoda pouze vyvolaná zvláštní povahou provozu nebo zda se v posuzovaném případě jedná o škodu způsobenou okolností, která má původ v provozu, ale i v situacích, kdy je škoda způsobena více příčinami, z nichž některé mají původ v provozu a jiné nikoliv. Obecně platí, že pokud je alespoň jednou z příčin škody okolnost, která má původ v provozu,

provozovatel se nemůže odpovědnosti nikdy zbavit zcela. To však neznamená, že za škodu odpovídá výlučně a vždy v plné výši<sup>4)</sup>.

Pro praxi velmi častý a zároveň obvykle velmi sporný případ je srážka motorového vozidla s chodcem. Pro názornost výše uvedeného si rozeberme tři případy škody, která byla způsobena při srážce motorového vozidla s chodcem tak, abychom dle okolností, které se podílely na vzniku škody, správně dovedli odpovědnost jednotlivých subjektů:

1) *V první modelové situaci, kdy do vozovky mimo přechod pro chodce vběhl chodec pod vlivem alkoholu, a to zpoza křoví. Tam jej srazilo vozidlo, jehož řidič neporušil žádnou právní povinnost uloženou právními předpisy a škodě nemohl žádným způsobem zabránit. Škoda byla způsobena na zdraví chodce, zároveň byla způsobena věcná škoda na škodícím vozidle. V takovém případě je nepochybné, že došlo ke škodě na zdraví vyvolané zvláštní povahou provozu. Zároveň je však příčinou srážky chování chodce a chybí zde okolnost mající původ v provozu. V tomto případě tedy není odpovědný dle § 420 OZ řidič vozidla, neboť neporušil žádnou právní povinnost, a zároveň je možná liberace provozovatele dle § 428 OZ. Naopak chodec bude dle § 420 OZ odpovídat za věcnou škodu způsobenou na vozidle.*

2) *Dalším případem může být situace, kdy k výše uvedené srážce nevede pouze chování chodce, ale také např. to, že řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena jel nepřiměřenou rychlostí a nehodě právě z tohoto důvodu nedovedl zabránit. K vnější okolnosti spočívající v chování chodce tedy přistupuje okolnost další a tou je porušení právní povinnosti řidiče škodícího vozidla. Tato okolnost má původ v povaze provozu a tím je vyloučena*

*úplná liberace provozovatele z odpovědnosti za škodu způsobenou chodci. Zároveň s ním bude odpovídat dle § 420 OZ řidič vozidla, který porušením právní povinnosti (§ 18 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), ke škodě přispěl. Dle § 441 OZ však s nimi poměrně ponese škodu poškozený, neboť byla způsobena také jeho zaviněním. Vlastníkovi vozidla (nikoliv jeho provozovateli) bude odpovídat za věcnou škodu na vozidle společně a nerozdílně řidič vozidla a chodec, a to dle § 438 odst. 1 OZ.*

- 3) *V posledním modelový případ se bude zaobírat srážkou s chodcem v situaci, kdy opilý chodec do vozovky vůbec nevstoupí, ale bude v noci ležet ve škarpe vozovky, kam není z vozovky vidět. Na vozovce se stane následující dopravní situace: řidič vozidla A jede bez porušení jakékoliv právní povinnosti. Protijedoucí řidič vozidla B se nevěnuje dostatečně řízení a nevšimne si namrzlé louže, dokud na ní nenajede. Začne prudce brzdit, čímž se dostane do smyku a vjede do trasy blížícímu se vozidlu A. Řidič vozidla A nemá v dané chvíli jinou možnost, jak zabránit srážce, než vjetím do škarpy, kde však leží opilý chodec a způsobí mu tak škodu na zdraví. Pro posouzení objektivní odpovědnosti za škodu je třeba posoudit, které provozování vozidel se na škodě podílely a zda existují liberační důvody, pro zbavení se odpovědnosti některého z nich. Pro posouzení subjektivní odpovědnosti je třeba hledat, u kterých subjektů došlo k porušení právní povinnosti. Objektivní odpovědnost v tomto případě je třeba posoudit tak, že provozování, které se na škodě podílely jsou provozování obou dvou vozidel, tzn. je založena objektivní odpovědnost obou provozovatelů. Provozovatel vozidla A má však možnost využít liberačního důvodu dle §428 OZ, neboť v daném případě může prokázat, že škodě*



*nemohl za žádných objektivních okolností zabránit. Z toho, že řidič vozidla A reagoval na neočekávatelnou okolnost, lze dovodit, že reagoval na neodvratitelnou vnější okolnost (a není zde rozhodné, že tato okolnost měla původ v provozu jiného vozidla), tudíž liberační důvod je přípustný. Zprostit odpovědnosti se naopak nemůže provozovatel vozidla B. Okolnost, která škodu způsobila, měla původ právě v provozu vozidla B. Subjektivní odpovědnost není založena u řidiče vozidla A, neboť ten neporušil žádnou právní povinnost. K porušení právní povinnosti došlo u řidiče vozidla B, který porušil povinnosti dle § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Spoluzavinění poškozeným v tomto případě zřejmě dovozovat nelze. Odpovědnými subjekty tedy jsou řidič a provozovatel vozidla B. V souvislosti s tímto případem je třeba poznamenat, že pokud by došlo ke škodě na vozidle A nebo B, bylo by třeba při vzájemném vypořádání provozovatelů přihlídnout i k § 431 OZ, neboť se jedná o případ střetu provozů.*

Z výše uvedených příkladů tedy vyplývá, že při posuzování odpovědnosti je třeba vždy odděleně posoudit subjektivní a objektivní odpovědnost a dále zvážit možnost spoluzavinění poškozeného.

#### 2.3.4. Rozsah škody

Rozsah škody, za kterou objektivně odpovídá provozovatel je stanovena výčtem v § 429 OZ. Kromě škody na zdraví a věcech je zde též uvedena škoda způsobená odcizením, či ztrátou věci, pozbyl-li občan při poškození možnost je opatrovat. Pro specifikaci škody na zdraví se použije § 444 OZ, pro věcnou škodu se použije § 442 OZ. Škodou způsobenou odcizením či



ztrátou věci při pozbytí možnosti věc opatrovat je pokryta škoda, která může vzniknout nepřímo např. se škodou na zdraví (např. odcizením věcí zraněného, který byl převezen z místa nehody do nemocnice).

### 2.3.5 Odpovědnost jiných subjektů

OZ se dále zabývá možnostmi, kdy je odpovědnost provozovatele nahrazena odpovědností jiného subjektu a to v situacích, kdy by nebylo spravedlivé na provozovateli škodu uplatňovat. Tyto situace nastávají tehdy, kdy provozovatel z objektivních důvodů nemůže s vozidlem disponovat a nikterak ovlivnit, zda provozem vozidla vznikne škoda či nikoliv.

Dle § 430 odst. 1 OZ odpovídá místo provozovatele ten, kdo použije dopravní prostředek bez vědomí provozovatele nebo proti jeho vůli. Je zřejmé, že v případě odcizení dopravního prostředku by nebylo spravedlivé ponechat odpovědnost za způsobenou škodu na provozovateli. Jistě by však nebylo správné vykládat toto ustanovení pouze v kontextu spáchání trestného činu krádeže dle trestního zákona. Další skutkovou podstatou podle trestního zákona, která přichází v úvahu je neoprávněné užití cizí věci. Nicméně § 430 odst. 1 OZ nelze vykládat pouze prostřednictvím skutkových podstat trestných činů dle trestního zákona, neboť v úvahu připadá i použití dopravního prostředku bez vědomí provozovatele či proti jeho vůli v situaci, kdy (např. pro nízkou nebezpečnost činu) nelze dané jednání vůbec posuzovat v intencích trestního zákona. V praxi častý výklad tohoto ustanovení pouze dle trestního zákona je nesprávně zužující a zavádějící. Posouzení skutečnosti, zda je vozidlo užito bez vědomí provozovatele, je v praxi často velmi obtížné a je třeba vždy přihlídnout ke konkrétním okolnostem daného případu, zejména k tomu, zda nebyla jízda podniknuta ve prospěch či v zájmu provozovatele.

Společně s osobou, která dopravní prostředek použila bez vědomí či proti vůli provozovatele však bude odpovídat provozovatel v případě, že takové užití svojí nedbalostí umožnil. Takový případ přichází v úvahu zejména v případě nedostatečně zabezpečeného vozidla proti neoprávněnému užití (např. ponechání nezamčeného vozidla s klíčky v zapalování, ponechání klíčů od vozidla a vozidla volně přístupnými - viz. rozhodnutí R C 2154).

Dalším případem, kdy je odpovědnost provozovatele nahrazena odpovědností jiného subjektu, je případ uvedený v § 430 odst. 2 OZ. Jedná se o případ, kdy je dopravní prostředek v opravě, a namísto provozovatele dopravního prostředku odpovídá provozovatel podniku, v němž se oprava provádí. Tato odpovědnost opravce je v praxi častá zejména v situaci, kdy opravce způsobí provozem vozidla škodu při zkušební jízdě s motorovým vozidlem, kdy zjišťuje závadu, či zda je závada odstraněna.

#### 2.3.6. Střet provozů

Specifickou situací, kterou OZ výslovně zmiňuje je škoda způsobená při střetu provozů dle § 431 OZ. Toto ustanovení upravuje vypořádání mezi provozovateli dopravních prostředků, jejichž provoz se na škodě podílely, a to tak, že provozovatelé odpovídají dle jejich účasti na způsobení vzniklé škody. Je třeba zdůraznit, že se toto ustanovení nedotýká práva poškozených třetích osob, neboť vůči nim jsou odpovědni provozovatelé solidárně za celou škodu (viz. rozhodnutí C 1853 a V 6/84). Vzhledem k tomu, že tato právní úprava navazuje na úpravu objektivní odpovědnosti, nelze dovozovat, že je zvažováno výlučně subjektivní zavinění, nýbrž účastí na způsobení škody jsou myšleny i veškeré objektivní příčiny, které jsou v příčinné souvislosti se vznikem škody. Zkoumání příčin, které ke škodě vedly, je třeba provést nikoliv izolovaně,

nýbrž ve vzájemné souvislosti z hlediska jejich významu pro vznik škody (viz. rozhodnutí C 1961). Není rovněž vyloučenou, že účast některého provozu se podílela na škodě tak nízkou měrou, že na straně tohoto provozovatele nebude odpovědnost vůbec založena (viz. rozhodnutí C 2183).

Je třeba zdůraznit, že pojem střetu provozů nelze zaměňovat s pojmem střet dopravních prostředků, neboť tento prvně uvedený pojem je pojmem daleko širším. Střetem provozů je jakékoliv vzájemné působení provozů na sebe navzájem, tedy nejen pouze přímý náraz dvou dopravních prostředků do sebe. Střetem provozů je myšlena i situace, kdy jedno vozidlo reaguje na chování druhého vozidla (např. tím, že se snaží zabránit srážce s ním vyjetím mimo vozovku), ale také to, když jedno vozidlo např. oslní dálkovými světly řidiče druhého vozidla<sup>5)</sup>.

### 2.3.7. Solidarita odpovědných subjektů

Výše uvedený výklad se víceméně zaobíral posouzením subjektivní a objektivní odpovědnosti, přičemž, jak bylo dříve řečeno, není vyloučen souběh subjektivní a objektivní odpovědnosti nebo dokonce pluralita na straně subjektivně a objektivně odpovědných subjektů. Při této pluralitě vždy bylo zmíněno, že v takovém případě odpovídají odpovědné subjekty společně a nerozdílně. Toto tvrzení vychází z ustanovení § 438 odst. 1 OZ, který zakládá solidární odpovědnost více škůdců. Pojem škůdce v tomto případě může vyvolávat mylný dojem, že se jedná výlučně o osobu, která škodu zavinila. Pojem škůdce je však třeba vykládat v širší souvislosti a zahrnout pod něj i osoby objektivně odpovědné. Vhodnějším pojmem by se jevila citace „odpovídá-li za škodu více osob“. Tento názor obecně potvrzuje i judikatura (např. rozhodnutí KS v Hradci Králové 19 Co 215/96)<sup>6)</sup>.

Zajímavým praktickým problémem přitom mohou být regresní nároky vůči odpovědným osobám z hlediska existence, resp.

neexistence pojištění. Pro názornost je možné uvést nárok ČKP dle § 24 odst. 8 ZPOŠ. Vzhledem k tomu, že se jedná o speciální nárok založený zákonem (nikoliv o náhradu škody dle OZ), bylo sporné, zda se jedná o solidární závazek odpovědných anebo zda se jednalo pouze o totožné plnění více subjektů (jak by tomu mohlo být, kdyby se závazek posuzoval výlučně dle § 511 odst. 1 OZ). Nárok ČKP by tedy bylo možné uplatňovat nikoliv solidárně, ale tak, že plněním jednoho subjektu zaniká povinnost plnění druhého subjektu, což by mělo dopad např. pro výkon rozhodnutí, kterým byla uložena odpovědným osobám povinnost plnit ČKP. Zde je třeba poznamenat, že zákon č. 377/2005 Sb., zákon o finančních konglomerátech, který ZPOŠ novelizoval, věc vyřešil tím, že solidarita vyjmenovaných subjektů je přímo v § 24 odst. 8 ZPOŠ zakotvena. V současné době však bude ještě po nějaký čas potřeba posuzovat některé nároky ČKP, které vznikly před zmíněnou novelou, dle starší právní úpravy.

Z hlediska náhrady škody způsobené provozem dopravního prostředku mají význam i další ustanovení OZ (např. ustanovení o způsobu a rozsahu náhrady škody). Pro účely posouzení odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku však není nezbytné je hlouběji rozebírat.

cit. judikatura: ASPI

Holub M., Fiala J., Borovský J., Občanský zákoník-poznámkové vydání s judikaturou a literaturou, Linde Praha, a.s., 2005, str. 304 - 368

- 1) Holub M., Fiala J., Borovský J., Občanský zákoník-poznámkové vydání s judikaturou a literaturou, Linde Praha, a.s., 2005, str. 308
- 2) tamtéž, str. 331
- 3) tamtéž, str. 334
- 4) tamtéž, str. 333
- 5) Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005, str. 27, Holub M., Fiala J., Borovský J., Občanský zákoník poznámkové vydání s judikaturou a literaturou, Linde Praha, a.s., 2005, str. 338
- 6) Holub M., Fiala J., Borovský J., Občanský zákoník-poznámkové vydání s judikaturou a literaturou, Linde Praha, a.s., 2005, str. 345 – 346
- 7) Brejcha A., Odpovědnost v soukromém a veřejném právu, Codex Bohemia 2000, str. 73

### 3. Vývoj právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

#### 3.1. Vývoj do vzniku samostatného Československa

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel je oblast pojištění, která je svým vývojem úzce spjata s rozvojem a potřebami dopravy a přepravy a s postupným zvyšováním rizika, které doprava a přeprava přinášela. Této úpravě však logicky předcházela úprava odpovědnosti za škodu, na kterou tato úprava, ostatně jak je tomu dodnes, navazovala. Tento vývoj reflektuje zvyšující se potřebu ochrany poškozených a postupný posun od subjektivní odpovědnosti, která byla dlouho vnímána jako odpovědnost jediná, k odpovědnosti objektivní, jak ji známe dnes.

První reflexí zvýšeného rizika a prvopočátkem objektivní odpovědnosti v dopravě se na našem území stal roku 1869 zákon č. 27/1869 ř.z., o ručení železnic za tělesné poškození a zabití lidí způsobené na železnicích. V rámci ochrany poškozených byl v tomto zákoně narušen princip tehdy téměř výlučné subjektivní odpovědnosti, která v rámci železniční dopravy nemohla pro svojí vazbu na zavinění znamenat efektivní ochranu poškozených a setkáváme se zde s modelem odpovědnosti objektivní.

Postupný rozvoj silniční dopravy sebou přinesl i potřebu upravit odpovědnost i v této oblasti. V roce 1908 byl přijat zákon č. 162/1908 ř.z., o ručení za škody, z provozování jízdních silostrojů (automobilů), který tuto problematiku jako první v oblasti silniční dopravy upravoval<sup>1)</sup>.

### 3.2. Vývoj v letech 1918 - 1950

Po vzniku samostatného Československa k žádné zásadnější úpravě nedošlo, vycházelo se z právní úpravy platné z doby rakousko-uherské monarchie.

V roce 1932 bylo zavedeno povinné pojištění odpovědnosti v rámci autodopravy vykonávané na základě živnostenského oprávnění a to v § 8 zákona č. 198/1932 Sb. z. a n.. Další významná právní úprava, která byla přijata v roce 1935, byl zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly<sup>1)</sup>. Tento zákon rozšiřuje povinnost pojištění odpovědnosti na veškeré držitele motorových vozidel zapsaných v rejstříku, který je tímto zákonem rovněž upraven. Taktéž tento zákon obsahuje komplexní úpravu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel (§45 - §55).

V této době byla československá právní úprava jednou z nejmodernějších v Evropě.

### 3.3. Období zákonného pojištění odpovědnosti

Přelomovým rokem, kdy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla nabralo zcela jiný směr, se stal rok 1950, kdy náš právní řád zakotvil zákonné pojištění odpovědnosti. V § 14 zákona č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích je stanoveno, že každá osoba odpovědná za provoz vozidla je ze zákona pojištěna proti následkům zákonné odpovědnosti u Československé pojišťovny. Povinnost platit pojistné vyplývala držiteli vozidla přímo ze zákona. Další úprava pojištění odpovědnosti byla uvedena ve vládním nařízení č. 11/1951 Sb. a ve vyhlášce ministerstva financí č. 105/1951 Ú.l., o provádění pojištění zákonné odpovědnosti za provoz motorových vozidel, později ve

vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. V souvislosti se vznikem federace byla ministerstvem financí ČR vydána vyhláška č. 123/1974, která stanovovala rozsah a podmínky zákonného pojištění provozovaného Českou státní pojišťovnou (obdobná vyhlášky byla samostatně vydána v SR).

Právní úprava založená posledním zmíněným vládním nařízením č. 54/1953 Sb. přetrvala až do 90. let 20. století. (zrušeno bylo až v roce 1997 zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích). Bylo zřejmé, že tato již přežitá právní úprava nevyhovuje novým požadavkům a bylo třeba přistoupit ke změnám. Prvním počinem v této oblasti pojištění se stala vyhláška ministerstva financí č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Tato velmi komplexní právní úprava mimo jiné obsahovala přesné sazby pojistného dle váhy vozidel a zdvihového objemu válců. Úloha výlučného pojistitele byla svěřena České pojišťovně, a.s.(pro ČR). Pojištění se vztahovalo na odpovědnost řidiče i provozovatele motorového vozidla. Následné vyhlášky povětšinou přinášeli pouze změny ve výši ročního pojistného. V zákoně č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je v § 14 pouze stručná zmínka, že osoba odpovědná za škodu způsobenou provozem vozidla je pojištěna za podmínek daných zvláštními právními předpisy. Řízení a kontrola pojištění je svěřena ministerstvu financí<sup>2)</sup>.

#### **3.4. Období pojištění povinně smluvního**

V druhé polovině 90. let však stále sílí diskuse o možnosti změny systému ze zákonného pojištění odpovědnosti na pojištění povinně smluvní. Důvody spočívaly hlavně v otevření hranic a s tím spojenou větší migrací, pohybu



dražších vozidel po území ČR a zvyšující se ztrátě na závazcích České pojišťovny, a.s.. Očekávání od tohoto systému byla zejména v oblasti zohlednění škodního průběhu způsobem bonus-malus, možnosti výběru pojistitele a založení garančního fondu pro případ škody nepojištěným či neznámým vozidlem. Dále bylo zřejmé, že ve stávajícím systému chybí efektivní systém kontroly založený na propojení evidence vozidel a evidence plátců pojistného. Žádoucí rovněž odstranění politické odpovědnosti za výši pojistného. A zavedení výhod konkurenčního prostředí, které by motivovalo ke zvyšování kvality nabízené služby.

Přípravy na nové právní úpravě probíhaly již od roku 1994 ve spolupráci ministerstva financí s Českou asociací pojišťoven. Legislativní rada vlády však návrh zákona vrátila s připomínkami, které byly zapracovány a návrh byl opětovně předložen až v červenci roku 1996. Vzhledem k tomu, že bylo zřejmé, že změna systému sebou ponese zvýšení sazeb pojistného, neboť pojistné přestávalo postačovat k úhradě závazků z pojištění, nebyla přílišná politická vůle sáhnout k poměrně nepopulárním opatření. Značnou zásluhou České asociace pojišťoven, jejíž členové měli na uvolnění trhu v této oblasti pojištění nesporný zájem, však téma změny systému na pojištění povinně smluvní zůstávalo stále aktuálním<sup>3)</sup>.

Dne 13.7.1999 přijal Parlament ČR vládní návrh zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, který dostal číslo 168/1999 Sb. Tento zákon je základním kamenem současné právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a přinesl dlouho očekávanou změnu na pojištění povinně smluvní. Tento zákon zrušil § 14 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, o který se dosud zákonné pojištění odpovědnosti opíralo.

K provedení zákona vydalo ministerstvo financí vyhlášku



č. 205/1999 Sb., která stanovila náležitosti některých dokladů souvisejících s pojištěním a seznam států, na jejichž území se v případě škody vztahuje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem tuzemských vozidel. Tato vyhláška mimo jiné zrušila vyhlášku 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.

První menší novelou ZPOŠ se stal již v roce 1999 zákon 307/1999 Sb., který přinesl změny v úpravě vozidel s výjimkou z pojištění odpovědnosti. Další drobná čistě formální novelizace byla provedena zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. V roce 2002 byl přijat v souvislosti s ukončením činnosti zákon č. 320/2002 Sb., o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením činnosti okresních úřadů, který přinesl změny v úpravě projednávání přestupků dle ZPOŠ.

K 1.1.2003 došlo k zákonem předpokládané deregulaci pojistného, což vedlo ke zvýšení konkurence jednotlivých pojistitelů, zavádění dalších objektivních kritérií při stanovování pojištění a intenzifikaci systému bonus-malus<sup>4)</sup>.

V důsledku úpravy ES (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o sbližování právních předpisů členských států týkající se pojištění občanskoprávní odpovědnosti za provoz motorových vozidel a pozměňující směrnice Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS, tzv. čtvrtá motorová směrnice) bylo třeba přijmout další novelu ZPOŠ za účelem přizpůsobení našeho práva komunitárnímu. Tato novelizace byla provedena zákonem č. 47/2004 Sb. Tento zákon přináší upřesnění některých pojmů a výklad některých pojmů nových, dochází k zásadnímu zvýšení pojistných limitů, omezení průtahů při vyřizování škodních událostí a dalšímu prohlubování ochrany poškozených. Dále se zákon zabývá pojištěním pro případ škod v zahraničí, úpravou systému bonus-malus, změnami v evidenci pojištění. Zákon zavádí škodní zástupce pojistitelů

v zahraničí. Ke změnám dochází i v oblasti přestupků a kontroly pojištění a v úpravě činnosti ČKP, např. zřízením informačního střediska či zavedením náhradního plnění. Za povšimnutí též stojí zpřesnění právní úpravy zániku pojištění<sup>5)</sup>.

Předposlední novelou ZPOŠ je zákon 377/2005 Sb., o finančních konglomerátech, která přináší další změny v evidenci pojištění, upravuje nárok poškozeného na náhradu nákladů právního zastoupení, rozšiřuje činnosti ČKP o zpracování údajů o nehodě, upravuje podmínky delegace vyřízení škodní události ČKP na jinou osobu. Velmi zajímavá je novelizace § 24 odst. 8 ZPOŠ, která vyjasňuje některé aspekty postižního práva ČKP.

Poslední novelou ZPOŠ je zákon č. 57/2006 Sb., který se zabývá integrovaným dohledem nad ČKP Českou národní bankou a správními delikty.

V brzké době lze očekávat novelizaci v souvislosti s pátou motorovou směrnicí.

- 1) Vostatek J., Odpovědnostní pojištění motorových vozidel: Quo vadis?, Finance a úvěr 4/1996, str. 231 -235
- 2) Karfíková M., Příkryl V., Čechová J., Základy pojišťovacího práva, Orac, s.r.o., 2001, str.98 -99
- 3) Charypar J., Návrh ČAP na převod zákonného pojištění na povinně smluvní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, Pojistný obzor 6/1997, str. 5 – 6
- 4) Hradec J., Vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla po deregulaci sazeb pojistného, str. 4-5,  
Morawski M., Konec regulace sazeb pojistného v povinném ručení motorových vozidel, Právo a podnikání 1/2003, str. 9 -10
- 5) Charypar J., Nové úkoly pojišťoven podle zákona č. 47/2004 Sb., Pojistný obzor 5/2004

průběžně ASPI

## 4. Právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel

### 4.1. Úvod

Jak bylo řečeno dříve, nová právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je založena na principu povinně smluvního pojištění. Svou podstatnou úlohu, tak jak je tomu u jiných typů pojištění, získává právní úprava pojistné smlouvy.

Dříve zmíněný ZPOŠ zajistil tuto právní úpravu na úrovni zákona. Subsidiárním právním předpisem byl pro tento zákon do nedávné doby OZ. Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, však přinesl vlastní ucelenou úpravu pojistné smlouvy a v § 68 právní úpravu obsaženou v hlavě patnácté osmé části OZ zrušil a to s účinností k 1.1.2005. Zákon o pojistné smlouvě se tedy použije všude tam, kde ZPOŠ, jako *lex specialis*, nestanoví jinak. Vzhledem k tomu, že zákon o pojistné smlouvě je stále poměrně mladou právní úpravou, bude ještě po dlouhou dobu třeba posuzovat velké množství právních vztahů dle právní úpravy OZ.

O tomto pojištění mluvíme jako o pojištění povinném. Tato povinnost spočívá v tom, že na pozemních komunikacích nesmí být provozováno vozidlo, které není pojištěno dle ZPOŠ. Porušení této povinnosti je správním deliktem. ZPOŠ obsahuje vlastní taxativní výčet toho, co pro své účely považuje za vozidlo (pomineme-li však demonstrativní výčet tzv. zvláštních vozidel). Pozemní komunikací je v ZPOŠ myšlena dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupná účelová komunikace (k veřejně přístupné pozemní komunikaci např. rozsudek NS 22 Cdo 1911/2000)<sup>1)</sup> ve smyslu § 4 - § 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

ZPOŠ neobsahuje vlastní úpravu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ta je již obsažena v občanském zákoníku. Pojištění se vztahuje na veškeré osoby, které za škodu způsobenou provozem vozidla odpovídají právě ve smyslu OZ, jak o tom bylo pojednáno dříve v souvislosti s odpovědností za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků. Není zde tedy pojištěn výlučně pojistník, ale i jiná osoba, která za škodu může odpovídat.

#### **4.2. Pojistná smlouva**

Ke vzniku pojištění je, oproti dřívějším právním úpravám, potřeba uzavření pojistné smlouvy mezi pojistníkem a pojistitelem. Pojistná smlouva je dvoustranným závazkem vyznačujícím se vzájemností práv a povinností, tal vzájemnou podmíněností plnění. Obsahem pojistné smlouvy je závazek pojistitele poskytnout pojistné plnění v případě nahodilé události, pojistníkovi na druhou stranu vzniká závazek platit pojistné<sup>2)</sup>. Nahodilou událostí se rozumí skutečnost, která je možná a u které však není jisté, že nastane. Pro účely pojištění odpovědnosti je tato nahodilá událost pojmenována pojistnou událostí, což je nahodilá skutečnost označovaná v pojistné smlouvě či zvláštním právním předpisu, se kterou je spojen vznik povinnosti pojistitele poskytnout pojistné plnění. Na druhou stranu vzniká pojistníkovi povinnost platit sjednané pojistné.

Pro snadné prokázání sjednání pojištění je pojistitel povinen vydat pojistníkovi doklad o pojištění a na jeho žádost mezinárodní kartu automobilového pojištění, tzv. zelenou kartu. Tyto doklady sice prakticky slouží k prokázání pojištění, avšak nenahrazují pojistku ve smyslu § 9 zákona o pojistné smlouvě, jejímž účelem je potvrzení o uzavření pojistné smlouvy. Náležitosti těchto dokladů se řídí vyhláškou č. 205/1999 Sb.

#### 4.2.1. Povinnost k uzavření pojistné smlouvy

Povinnost k uzavření pojistné smlouvy je zákonem uložena u tuzemského vozidla vlastníkovi nebo spoluvlastníkovi takového vozidla. Tuzemským vozidlem se rozumí vozidlo podléhající registraci v evidenci vozidel dle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, nebo vozidlo, které této registraci nepodléhá, ale vlastní je osoba s bydlištěm či sídlem na území ČR. Zákon tedy neukládá tuto povinnost provozovateli vozidla, ačkoliv je pojišťována právě škoda z provozu. Tento princip je pozoruhodný zejména tehdy, kdy se osoba vlastníka a provozovatele nekryje. Samotnému vlastníkovi z právní úpravy žádná objektivní odpovědnost nevyplývá a pokud není osobou subjektivně odpovědnou, osoba pojistníka a pojištěného se krýt nebude a pojištění bude uzavíráno tedy ve prospěch třetí osoby. Aplikace tohoto má v praxi závažné dopady na leasingové společnosti. Dle ustálené judikatury totiž za provozovatele vozidla, které je zároveň předmětem leasingu, nelze považovat leasingovou společnost, která je vlastníkem, ale leasingového nájemce, který má vozidlo ve své dispozici se souhlasem vlastníka. Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu však přesto vyplývá leasingové společnosti, která pojišťuje odpovědnost leasingového nájemce a jiných třetích osob. Leasingové společnosti se často snaží tuto povinnost přenést smluvním ujednáním na leasingového nájemce, nicméně v případě porušení takového smluvního ujednání a např. zániku pojistné smlouvy v důsledku neplacení pojistného, nebudou takovým smluvním ujednáním leasingové společnosti proti odpovědnosti za škodu kryty<sup>3)</sup>. Na problematice postavení vlastníka reflektoval zákon č. 377/2005 Sb., o finančních konglomerátech, tím, že novelizoval § 24 odst. 8 ZPOŠ.

V případě spoluvlastnictví více osob k jednomu vozidlu má povinnost uzavřít pojistnou smlouvu spoluvlastník, který k tomu byl ostatními písemně pověřen, v případě smrti vlastníka dědic písemně pověřený ostatními dědici (není-li, pak správce dědictví). Bylo by v této souvislosti vhodné poskytnout možnost spoluvlastníkům či dědicům, aby se domáhali soudního určení, kdo má povinnost splnit, pokud nedojde k dohodě. V případě zániku právnické osoby vzniká povinnost jejímu právnímu nástupci (zaniká-li bez právního nástupce, pak likvidátorovi či správci konkurzní podstaty).

U cizozemských vozidel, tzn. vozidel s cizí poznávací značkou či vozidel bez cizí poznávací značky ve vlastnictví osoby s bydlištěm či sídlem mimo území ČR, je osobou povinnou k uzavření pojistné smlouvy řidič takového vozidla a to v rámci tzv. hraničního pojištění.

K pojmu vozidlo ZPOŠ poskytuje taxativní výčet dopravních prostředků, které jsou považovány za vozidlo. V zájmu předejití sporným výkladů je výslovně uvedeno, že invalidní vozík se za vozidlo nepovažuje.

#### 4.2.2. Výjimky z povinnosti uzavřít pojistnou smlouvu

Z povinnosti uzavřít pojistnou smlouvu existují výjimky. Takovou výjimkou jsou řidiči cizozemských vozidel s platnou zelenou kartou (mezinárodní karta automobilového pojištění) či řidiči vozidel, jejichž pojištění je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu a to dle Multilaterální dohody o zárukách mezi národními kanceláři pojistitelů (Madrid, 1991) a Jednotné dohody mezi národními kanceláři (Londýn, 1989).

Výjimka platí pro složky integrovaného záchranného systému u vozidel zařazených do přílohy krajského poplachového plánu (vybaveny zvukovým a světelným zařízením, které mají tuto skutečnost uvedenou v TP). Další výjimky jsou stanoveny pro BIS, ministerstvo obrany a vozidla provozovaná

Vojenským zpravodajstvím, ministerstvo vnitra a vozidla provozovaná Úřadem pro zahraniční styky a informace a některá vozidla PČR a obce pro vozidla sborů dobrovolných hasičů. Tyto výjimky se povětšinou vysvětlují zájmem na utajení charakteru vozidel.<sup>4)</sup> Otázkou ovšem zůstává, zda není nápadnější skutečnost, že vozidlu byla udělena výjimka (v souvislosti s Úřadem pro zahraniční styky je v rozporu se snahou o utajení i povinnost odevzdávat seznam vozidel s výjimkou Komisi ES). Zde je třeba poznamenat, že udělením výjimky pro obce došlo k neodůvodněnému zvýhodnění obcí, kdy se výjimka týká i vozidel, která nemají přednostní právo jízdy a nejsou zařazena v poplachových plánech.

Veškerá výše uvedená vozidla jsou shodně označována jako vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti a škodu jimi způsobenou hradí ministerstvo financí, které těmto vozidlům taktéž vydává zelenou kartu. Činnosti spojené s náhradou škody však může vykonávat v zájmu efektivity a hospodárnosti na základě dohody pověřený pojistitel (v současné době Česká pojišťovna, a.s.). V případě způsobení škody vozidlem s výjimkou z pojištění odpovědnosti přecházejí informační povinnosti, které má jinak uloženy pojištěný, na provozovatele. Po úhradě škody vzniká ministerstvu financí regresní nárok proti fyzické osobě, která škodu způsobila a to za podmínek, které jsou stanoveny pro regresní nárok pojišťoven. Je třeba zmínit, že při plnění pracovních povinností se použije omezení náhrady škody stanovené zákoníkem práce s výjimkou neoprávněného užití vozidla, úmyslně způsobené škody a škody způsobené po požití alkoholického nápoje nebo pod vlivem omamné látky.

#### 4.2.3. Povinnost pojistitele k uzavření pojistné smlouvy

Povinnost k uzavření pojistné smlouvy však vyplývá i pojistiteli (tzv. kontrakční povinnost) a to v případě, že návrh



na uzavření pojistné smlouvy neodporuje ZPOŠ a všeobecným obchodním podmínkám pojistitele. Toto je významným specifikem tohoto druhu pojištění, které u jiných druhů pojištění není. Kontrakční povinnost je zákonem uložena zejména z důvodu zvýšeného obecného zájmu na tom, aby byla vozidla pojištěna.

V této souvislosti je třeba říci, že pojistitelem může být pojišťovna s povolením provozovat pojištění odpovědnosti na území ČR podle zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví. Takováto pojišťovna se ze zákona stává členem ČKP, která je tímto zákonem zřízena. Pojišťovny, které v současné době mají toto povolení jsou následující: Allianz pojišťovna, a.s., Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Česká pojišťovna, a.s., ČSOB Pojišťovna, a.s., Generali pojišťovna, a.s., Kooperativa, pojišťovna, a.s., Triglav pojišťovna, a.s., UNIQA pojišťovna, a.s.. V minulosti k nim patřily i IPB pojišťovna, a.s., Komerční pojišťovna, a.s., Pojišťovna České spořitelny a.s., UNION pojišťovna, a.s., Zürich pojišťovna, a.s.<sup>5)</sup>.

#### 4.2.4. Obsah pojistné smlouvy

Pojistná smlouva je v mnoha ohledech limitována ochranou poškozeného. Obsahově se od ZPOŠ může odchylovat pouze v případě, že tím nedojde ke snížení či omezení nároků poškozeného. Ustanovení pojistné smlouvy, která by nároky poškozených omezovala či snižovala, by byla neplatná (nikoliv však smlouva jako celek). Zákon na druhou stranu nebrání sjednávání podmínek, která mohou postavení poškozeného zlepšit, např. sjednáváním vyšších limitů pojistného plnění.

Pojistná smlouva (není-li sjednávána na dobu kratší jednoho roku), má povinnou písemnou formu. Podstatnými náležitostmi pojistné smlouvy je označení účastníků smlouvy, údaje o vozidle, délka pojištění, délka pojistného období, výše pojistného s uvedením způsobu jeho placení a splatnosti a



limity pojistného plnění. Pokud některé z údajů nejsou známy (často se může jednat o SPZ vozidla), je povinnost pojistníka sdělit je pojistiteli ve lhůtě pojistitelem určené, nejdéle však do 15-ti dnů od uzavření pojistné smlouvy. Vydání zelené karty je však podmíněno tím, že budou sděleny veškeré údaje<sup>6)</sup>.

#### 4.2.5. Limity pojistného plnění

Limitem pojistného plnění se rozumí nejvyšší hranice pojistného plnění v rámci jedné škodní události<sup>7)</sup>. Pojem škodní události nelze zaměňovat s pojmem pojistná událost. Škodní událost je pojem širší a v rámci jedné škodní události může vzniknout více pojistných události. ZPOŠ určuje minimální výši těchto limitů kogentním způsobem. Je však možné limity sjednávat vyšší. Přesáhne-li skutečná škoda daný limit, hradí tento přesah odpovědná osoba.

Limity pojistného plnění se rozpadají do kategorií, které musejí být i v rámci pojistné smlouvy vedeny samostatně. První je škoda na zdraví či usmrcením, kde limit pojistného plnění činí nejméně 35 mil. Kč na každého zraněného či usmrceného. Druhou kategorií je věcná škoda a ušlý zisk, kde limit činí nejméně 18 mil. Kč. Zde není rozhodný počet poškozených, ale škoda všech poškozených se sčítá. Pokud je celkový souhrn vyšší než daný limit, jsou nároky poškozených vůči pojišťovně kráceny poměrným způsobem. Je zřejmé, že vzhledem k postupné likvidaci škody toto krácení sebou může nést četné problémy, zejména tehdy, pokud není správně stanovena škodní rezerva a ke krácení nároků dojde zpětně u již vyplacených plnění.

V této souvislosti je třeba poznamenat, že komunitární právo u škody na zdraví poskytuje možnost stanovit limit plnění u škody na zdraví na 5 mil. EUR bez ohledu na počet poškozených<sup>8)</sup>, tuto možnost naše právní úprava zatím nereflektovala. Osobně bych tuto úpravu převzít nedoporučoval,

neboť zejména u škody na zdraví může dojít k plnění vůči různým poškozeným se značným odstupem a odhad celkové škody (zda bude nad limitem či nikoliv), může být velice nepřesný. V důsledku toho je možné, že plnění by byla často krácena zpětně.

#### 4.2.6. Pojistné

Pojistiteli náleží za závazek poskytnout v případě vzniku pojistné události pojistné plnění ve sjednaném rozsahu úplata, která se nazývá pojistné<sup>11)</sup>. Nárok na pojistné vzniká pojistiteli dnem uzavření pojistné smlouvy nebo dnem uvedeným v pojistné smlouvě. Splatnost pojistného nastává prvním dnem pojistného období, u jednorázového pojistného pak dnem počátku pojištění. Pro určení doby, kdy bylo pojištění zapláceno, je rozhodná doba jeho zaplacení pojistiteli v hotovosti (např. na přepážce nebo pojistitelem zmocněnému agentovi či provozovateli poštovních služeb) nebo odepsáním z účtu pojistníka<sup>12)</sup>.

Způsob stanovení pojistného je určen tak, že musí být trvale zabezpečena splnitelnost závazků pojistitele plynoucích z pojištění odpovědnosti, zejména tvorba aktiv, jejichž zdrojem jsou technické rezervy, tak aby byla matematicky zohledněna pojistná rizika, a úhrada poplatků ČKP, které určuje valné shromáždění členů ČKP<sup>9)</sup>. Stanovení výše pojistného podléhá kontrole ČNB.

Pojistitel má povinnost dle zákona využívat tzv. systém bonus – malus. Tento systém má formou slev a přírážek na pojistném zohlednit předchozí bezškodný průběh pojištění, resp. zda bylo čerpáno z pojištění v důsledku zaviněných nehod (nejčastěji v posledním pojistném období)<sup>10)</sup>. Tento systém má motivovat pojistníky, aby dbali na bezškodný provoz vozidel a zvýhodnit pojistníky, jejichž vozidla nezpůsobila nehody. V této souvislosti je třeba připomenout úlohu ČKP a její vnitřní

normotvorby, která usiluje o intezifikaci uplatňování systému bonus-malus.

Pokud to pojistná smlouva stanoví, je pojistitel oprávněn výši pojistného změnit na další pojistné období, dojde-li ke změně podmínek rozhodných pro stanovení výše pojistného. Na tuto skutečnost musí pojistitel pojištěného písemně upozornit. Projevením nesouhlasu se změnou pojistného může pojistník pojištění ukončit.

Pojistné náleží pojistiteli po dobu pojištění. V případě zániku pojištění v důsledku pojistné události náleží pojistiteli pojistné do konce pojistného období, u jednorázového pojištění náleží pojistné pojistiteli na celou dobu, na kterou bylo pojištění sjednáno. Dohodou se mohou od tohoto účastníci odchýlit.

### **4.3. Rozsah pojištění**

#### **4.3.1 Osobní a věcný rozsah pojištění**

Pojištěná osoba je dána občanskoprávní úpravou odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, jak o ní bylo pojednáno dříve a to ve vztahu k vozidlu, které je uvedeno v pojistné smlouvě. Pojištěným je tedy každá osoba, která odpovídá ve smyslu OZ<sup>13)</sup>.

K plnění je pojistitel povinen, pokud ke škodní události došlo v době trvání pojištění. Rozsah této náhrady je vymezen v § 442 - 450 OZ. Novelizace OZ zákonem č. 47/2004 Sb., zavádí i jednorázová odškodnění osobám pro osoby blízké usmrcených osob. Je třeba zmínit i nároky zdravotních pojišťoven na úhradu léčebných výloh dle zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění, které jsou rovněž kryty pojištěním odpovědnosti.

Náhrada škody se týká taxativně škody na zdraví a usmrcením, věcné škody (za zmínku stojí i výslovné uvedení náhrady odcizené věci, kterou poškozený nemohl v důsledku nehody opatrovat)<sup>16)</sup>, ušlý zisk a náhrada nákladů spojených s uplatňováním předchozích nároků (to však v případě protahování šetření pojistitelem či neoprávněným odmítnutím a krácením pojistného plnění). Tato úprava reflektuje značnou složitost uplatňování nároků vůči pojišťovně a poskytuje náhradu právního zastoupení i mimo občanské soudní řízení tak, aby poškozený nebyl znevýhodněn tím, že se neorientuje v problematice pojištění.

Oproti občanskoprávní úpravě je výslovně vyloučena naturální restituce, náhrada probíhá vždy v penězích. Platí omezení dané limity pojistného plnění.

Rozsah věcné škody je však přímo v ZPOŠ omezen výlukami z pojištění resp. pojistné ochrany<sup>14)</sup>. Zejména je vyloučena veškerá škoda způsobená řidiči vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena. Dále je rovněž vyloučena náhrada nákladů léčebné péče, dávek nemocenského pojištění či důchodů z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví či usmrcením řidiče. Tato konstrukce se mi jeví ve smyslu toho, že za škodu způsobenou provozem vozidla může subjektivně odpovídat i osoba jiná, než je řidič (např. spolujezdec), jako konstrukce značně nespravedlivá. Škoda by neměla být hrazena subjektivně odpovědné osobě, nikoliv osobě, která škodící vozidlo řídila. V tomto ohledu může být postižena v důsledku přísnosti právní úpravy nesprávná osoba.

Dále je zachována tzv. rodinná klauzule, což je poněkud zavádějící vžitě označení pro omezení náhrady škody vůči manželovi pojištěného či osobám, které s pojištěným žily v jedné domácnosti (blíže viz. §115 OZ). Toto omezení se však nevztahuje na škodu na zdraví a usmrcením a účelně vynaložené náklady právního zastoupení na její uplatnění. Rovněž toto

omezení se mi jeví jako ne zcela spravedlivé a tuto výlukou bych navrhol omezit.

Další omezení platí pro věcnou škodu na škodícím vozidle a přepravovaném nákladu škodícího vozidla s výjimkou věcí, které měla u sebe přepravovaná osoba (lze za ni považovat např. zavazadlo). Toto omezení se může rovněž dotýkat osob, které s odpovědností za škodu nemusí být nijak spojeny a z tohoto důvodu se může jevit v některých případech jako omezení nespravedlivé.

Určitá omezení jsou v ZPOŠ zároveň stanovena pro motoristické závody, manipulaci s nákladem stojícího vozidla, škodu vzniklou mezi vozidly jízdní soupravy a škodu při teroristickém činu a válečné události.

Další omezení rozsahu náhrady škody platí pro škodu způsobenou vlastníkovu vozidla či osobě oprávněně nakládající s vozidlem jako s vlastním třetí osobou tímto vozidlem. Hrazena je pouze škoda na zdraví a usmrcením. Zákon dokonce pomíjí i náhradu účelně vynaložených nákladů právního zastoupení při uplatnění nároku na náhradu škody na zdraví či usmrcením, jak je tomu u manželů a osob žijících s pojištěným v jedné domácnosti.

Při střetu vozidel ve vlastnictví jedné osoby se škoda této osobě hradí pouze v případě, že se jedná o vozidla provozované dvěma různými provozovateli odlišnými od osoby vlastníka. Praktické důsledky má tato konstrukce např. z hlediska problematiky leasingu vozidel, kde je vlastník a provozovatel jiná osoba. Střet vozidel ve vlastnictví jedné leasingové společnosti může být velice častý.

#### 4.3.2. Územní rozsah pojištění a pojištění v cizích státech

Územní rozsah pojištění je otázka, která byla řešena zejména v souvislosti se vstupem ČR do EU. Vzhledem k tomu, že jednou ze základních svobod, na kterých je Společenství

založeno, je svoboda pohybu osob a zboží, bylo třeba odstranit praktické překážky volného pohybu v oblasti pojištění. Požadavky jsou zejména na krytí pojištění na celém území členských států Společenství jedním pojistným. Další požadavek ze strany ES, který bylo třeba naplnit, bylo, že z hlediska rozsahu náhrady škody bude použito právního řádu členského státu, ve kterém má škodící vozidlo své obvyklé stanoviště, pokud je rozsah náhrady dle tohoto právního řádu vyšší. V naší právní úpravě toto bylo provedeno zejména zákonem č. 47/2004 Sb., který novelizoval ZPOŠ. Tento zákon však neomezuje rozsah pojištění výlučně na členské státy EU, ale na veškeré státy, které na základě dohod a členství v Radě kanceláří přijali stejné principy. Seznam těchto států je obsažen ve vyhl. č. 205/1999 Sb. Nad uvedený seznam je možné pojištění i v dalších státech a to na základě dohody ČKP s jinými státy, na toto pojištění je však možné žádat příplatek pojistnému. V případech škody způsobené na území výše uvedených států, je tato škoda kryta jednotným pojistným. Rozsah náhrady škody upravují právní řády státu, kde byla škoda způsobena, pokud rozsah náhrady škody dle ZPOŠ nebo pojistná smlouva nestanoví rozsah širší.

Pro pořádek je třeba poznamenat, že pojištění platí i na škody, které provozem vozidla vznikly mimo veřejnou pozemní komunikaci (srov. § 1 odst. 2 ZPOŠ).

#### **4.4. Povinnosti pojištěného v případě škodní události**

V případě škodní události vznikají na straně pojištěného povinnosti, které mají za účel usnadnit pojistiteli šetření škodní události a zajistit nárok poškozeného na náhradu škody pojistitelem.

Předně je pojištěný povinen pojistiteli písemně oznámit, že ke škodní události došlo, a sdělit základní skutkové



okolnosti škodní události se týkající, zejména pak čas a místo škodní události, údaje o osobě pojištěného a údaje vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena, údaje o poškozených a rozsahu škody, dále pak je povinen popsat, jak ke způsobení škody došlo, údaje o pojistníkovi, údaje o pojištění a informace o šetření orgánem Policie ČR. V této souvislosti je třeba poznamenat, že § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, stanoví podmínky, za kterých jsou účastníci dopravní nehody povinni ohlásit dopravní nehodu policistovi. Tato sdělení je pojištěný povinen pojistiteli doložit doklady (např. zápisem o nehodě PČR) a v průběhu šetření postupovat v souladu s pokyny pojistitele.

Další oznamovací povinnosti pojištěného vůči pojistiteli se vztahují na bezodkladné sdělení pojistiteli, že bylo proti pojištěnému uplatněno právo na náhradu škody. V takovém případě je pojištěný povinen se vyjádřit pojistiteli k této náhradě a její výši. Dále je povinnost pojištěného informovat pojistitele o uplatnění nároku u soudu či jiného příslušného orgánu, dále pak o správním či trestním řízením, vedeném v souvislosti se škodní událostí.

Důležitou povinnost má pojištěný v případě škodní události i vůči poškozenému. Tato povinnost ukládá pojištěnému doložit údaje potřebné k uplatnění práva na náhradu škody a to k osobě pojištěného, osobě vlastníka, osobě pojistitele a pojištění a škodícímu vozidlu. Tato povinnost má usnadnit poškozenému uplatnit právo na náhradu škody. Zároveň je to opatření pro případ, kdy by pojištěný nesplnil své informační povinnosti vůči pojistiteli. Vzhledem k tomu, že poškozený a osoba přítomná u škodní události mohou být odlišné osoby, nekryje se tato povinnost s povinností dle § 47 odst. 3 písm. f) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

#### 4.5. Likvidace pojistných událostí a pojistné plnění

Pojistným plněním se rozumí náhrada škody, za kterou odpovídá pojištěný, poskytnutá pojistitelem poškozenému v rozsahu sjednaném v pojistné smlouvě. Právní úprava pojistného plnění obsahuje v souvislosti s právní úpravou ES i lhůty pro vyřízení škodní události pojistitelem a možnost náhradního plnění ČKP a to za účelem odstranění průtahů na straně pojistitele.

Poškozený je oprávněn uplatnit u pojistitele, resp. ČKP, v případě škody dle § 24 odst. 2 ZPOŠ, a to v rozsahu stanoveným § 6 ZPOŠ. Jedná se tedy o úpravu odchýlnou od § 43 odst. 3 zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a to zejména proto, aby nebyla z hlediska poškozeného nutná součinnost s pojištěným. Dále je třeba zmínit výjimku pro vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti, kde nárok vzniká vůči ministerstvu financí.

Pojistitel je povinen zahájit šetření škodní události bezodkladně po tom, co se dozví o skutečnosti, která může zakládat jeho povinnost vyplatit pojistné plnění, tzn. obvykle z oznámení pojištěného či poškozeného. Zákon pojistiteli ukládá lhůtu 3 měsíce ode dne uplatnění nároku na plnění oprávněnou osobou na provedení šetření a sdělení poškozenému výše plnění (pokud ovšem není zpochybněna povinnost pojistitele plnit) nebo na vysvětlení poškozenému zamítnutí jeho nároků či jejich částí. V případě porušení této lhůty, zvyšuje se pojistné plnění o úrok z prodlení, jehož výše je stanovena v § 9 odst. 4 ZPOŠ. V případě porušení této povinnosti pojistitele může podat poškozený žádost o poskytnutí náhradního plnění přímo ČKP. V praxi se tato lhůta jeví jako velmi krátká, ale to je způsobeno povětšinou nepořádkem v pojišťovnách, než objektivní nemožností lhůtu dodržovat.

Splatnost pojistného plnění nastává do 15 dnů po



skončení šetření nebo jakmile pojistitel obdrží pravomocné rozhodnutí soudu o povinnosti poskytnout plnění.

Pro šetření škodních událostí zákon přiznává pojistiteli či ČKP zvláštní oprávnění k získávání informací o dopravní nehodě od orgánů, které projednávají přestupek, či orgánů činných v trestním řízení. Bez součinnosti dalších subjektů by pojišťovny neměli možnost posuzovat nároky poškozených a škodní událost likvidovat.

Rozsah poskytnutých informací je stanoven § 123 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláškou č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, která obsahuje údaje o účastnících nehod, vozidlech, času a místě nehody a jejich příčinách<sup>15)</sup>.

Dále umožní orgány, které projednávají přestupek, či orgány činné v trestním řízení nahlížení do spisů a pořizování výpisů z nich<sup>15)</sup>.

#### **4.6. Škodní zástupce**

Institut škodních zástupců v komunitárním právu má zabezpečit poškozeným jednodušší dosažení odškodnění v případě, kdy při jejich pobytu ve Společenství mimo stát bydliště nebo sídla dojde v důsledku dopravní nehody ke škodě na jejich zdraví nebo majetku<sup>17)</sup>.

Směrnice ES 2000/26/EC, tzv. čtvrtá motorová směrnice, zavádí povinnost členských států, aby přijaly opatření k tomu, aby všechny pojišťovny pojišťující odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla, měly v každém členském státě tzv. škodního zástupce k projednávání a vyřizování nároků ze škodních událostí a to v případě škody, kdy je škodící vozidlo pojištěno u pojišťovny, nebo pro případ, kdy škodící vozidlo má své obvyklé stanoviště v jiném členském státě než je stát, kde je bydliště či sídlo poškozeného, nebo pro případ, že ke

škodě došlo v jiném členském státě než je stát, kde je bydliště či sídlo poškozeného. Tato právní úprava byla přijata zákonem č. 47/2004 Sb., který novelizoval ZPOŠ.

Škodním zástupcem může být fyzická i právnická osoba, musí mít však bydliště či sídlo v členském státě, pro který byl ustanoven. Škodní zástupce musí být schopen nároky vyřizovat v úředním jazyce státu bydliště či sídla poškozeného. Škodní zástupce vyřizuje nároky na základě zmocnění pojistitelem. Není vyloučeno, aby jedna osoba tuto činnost vykonávala pro více pojistitelů zároveň. Informace o škodních zástupcích shromažďuje ČKP, která je poskytuje informačním střediskům v zahraničí. Tímto je tvořen systém zastoupení pojišťoven, který by měl usnadnit poškozeným v kterémkoliv členském státě uplatnění nároku.

#### **4.7. Regres pojistitele**

V určitých, v zákoně taxativně vyjmenovaných, případech, vzniká pojistiteli nárok na úhradu toho, co za pojištěného plnil. Jedná se zejména o případy, kdy by nebylo spravedlivé, aby pojistitel nesl plnění bez možnosti jeho uplatnění vůči škůdci. Zároveň je zde zachován princip ochrany práv poškozeného, kdy ani v takovýchto případech není pojistitel oprávněn odmítnout poskytnout pojistné plnění.

Jedná se o následující případy:

- 1) úmyslně způsobené škody,
- 2) škody způsobené provozem neoprávněně užitého vozidla,
- 3) kdy pojištěný bez důvodu hodného zvláštního zřetele nesplnil povinnost ohlásit nehodu, čímž ztížil pojistiteli možnost škodní událost řádně vyšetřit- tedy porušení povinností dle § 47 odst. 4

- a 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- 4) kdy pojištěný nesplní své povinnosti k pojistiteli (informační, řídit se jeho pokyny apod.), čímž ztížil pojistiteli možnost škodní událost řádně vyšetřit,
  - 5) v případě odmítnutí podrobení se na výzvu příslušníka PČR zkoušce na přítomnost alkoholu, omamných či psychotropních látek či léků označených zákazem řídit motorová vozidla- tedy odmítnutí povinností uložených § 5 odst. 1 písm. f) a g) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
  - 6) v případě porušení taxativně vyjmenovaných základních povinností při provozu na pozemních komunikacích (např. řízení bez řidičského oprávnění s výjimkou autoškol, řízení při zákazu činnosti, škoda způsobená nezpůsobilým vozidlem, případně jehož způsobilost nebyla schválena, řízení pod vlivem vyjmenovaných látek, které mohou mít na řízení vliv apod.).

Pojistitel má proti pojistníkovi také právo na úhradu částky, kterou vyplatil z důvodu škody způsobené provozem vozidla, jestliže její příčinou byla skutečnost, kterou pro vědomě nepravdivé nebo neúplné odpovědi nemohl pojistitel zjistit při sjednávání pojištění a která byla pro uzavření pojistné smlouvy podstatná<sup>18)</sup>.

#### 4.8. Zánik pojištění

Zánik pojištění je ZPOŠ upraven odchýlně od úpravy v zákoně o pojistné smlouvě. S ohledem na možné důsledky provozování vozidla bez pojištění odpovědnosti je třeba přesně

specifikovat den zániku pojištění. V praxi se lze často setkat s nevědomím veřejnosti, kdy pojištění zaniká a mnozí tak provozují vozidla bez pojištění odpovědnosti, aniž by o tom věděli.

Zánik pojištění je spojován s určitými právními úkony či právními událostmi<sup>23)</sup>.

Vzhledem k tomu, že je pojištění vázáno na určité vozidlo a povinnost k uzavření pojistné smlouvy má vlastník, je zánik pojištění spojen i se změnou vlastníka. Není však vázán na okamžik kdy vlastnictví přejde, ale na okamžik kdy je změna vlastníka pojistiteli oznámena pojistníkem, jeho dědicem či právním nástupcem, nebo vlastníkem odlišným od pojistníka. Přejednost vlastnictví není nutné pojistiteli nijak dokládat, stačí pouhé písemné oznámení. Na rozdíl od např. slovenské právní úpravy není zánik pojištění vůbec vázán na zápis změny vlastnictví v evidenci vozidel (u evidovaných)<sup>21)</sup>.

Dále pojištění zanikne dnem, kdy vozidlo přestalo fyzicky existovat (např. sešrotováním). Pojistitel je o tomto oprávněn požadovat doklad. Zánik vozidla může být problematický, neboť ne vždy je zřejmé, zda vozidlo zaniklo či nikoliv. Obecně se dá konstatovat, že vozidlo zanikne tehdy, když ztratí charakter vozidla (např. odmontování motoru a kol), ale i tehdy, pokud se stane trvale nedosažitelným (např. se utopí v moři)<sup>19)</sup>.

Další možností zániku pojištění je případ, kdy pojištění zanikne dnem, kdy bylo vyřazeno tuzemské vozidlo z evidence vozidel. Není zde rozhodné, zda se jedná o vyřazení trvalé či dočasné. Vyřazení z evidence vozidel je upraveno v § 13 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Zde je třeba zmínit i opačnou vazbu na evidenci vozidel, která spočívá v tom, že pokud není uzavřena po ukončení jedné pojistné smlouvy v zákonem stanovené lhůtě pojistná smlouva nová, bude rozhodnuto o vyřazení vozidla z evidence vozidel<sup>20), 21)</sup>.

Pojištění také zanikne odcizením vozidla. Z časového hlediska je rozhodný okamžik odcizení. Pokud tento okamžik není zjistitelný, považuje se za rozhodný okamžik přijetí oznámení o odcizení vozidla Policií ČR. Pokud by však došlo ke škodě ještě před nahlášením odcizení, doba odcizení by však nebyla zjistitelná, je třeba zákon vykládat tak, že se jedná o škodu způsobenou vozidlem bez pojištění. V opačném případě by došlo k paradoxní situaci, kdy by pojistitel hradil škodu za zloděje a postihoval pojistníka v systému bonus-malus<sup>22)</sup>. V praxi také mohou vzniknout problémy s tím, že po nalezení a vrácení vozidla vlastníkov, si tento neuvědomí, že došlo k zániku pojištění a pojištění neobnoví.

Další případ zániku pojištění může nastat v situaci, kdy pojistník nehradí sjednané pojistné řádně a včas. V takovém případě by nebylo spravedlivé, aby pojistitel byl nucen v pojištění pokračovat. Zákon však neumožňuje ukončit pojištění při pouhém krátkodobém opoždění s platbou pojistného. Je třeba zajistit, aby si pojistník byl vědom, že pojištění může zaniknout. Proto pojištění zaniká až uběhnutím lhůty (minimálně 1 měsíc, může být dodatečně prodloužena) stanovené v upomínce o zaplacení dlužného pojistného nebo jeho části, kde je pojistník upozorněn na zánik pojištění. V praxi je právě tento důvod zániku pojištění nejproblematictější, neboť pojistník si nemusí být plně vědom toho, že pojištění zaniklo, díky tomu, že dohrazením pojistného zpětně nabude dojmu, že je vše v pořádku. Proto by bylo vhodné uložit pojistiteli povinnost, aby po ukončení pojištění písemně o tomto pojistníka informoval, neboť se tím může předejít budoucím nedorozuměním. Z hlediska zániku pojištění je třeba řešit i otázku doručení upomínky. Vzhledem k tomu, že se jedná o doručování hmotněprávní, postačuje doručení do dispoziční sféry pojistníka (na adresu, kterou pojistník pojistiteli sdělil) tak, aby měl možnost upomínku převzít, a není tedy třeba, aby fyzicky upomínku převzal. Opačný výklad práva by byl směrem

k pojistiteli šikanózní, neboť by neumožňoval v případě nehrazení pojistného pojištění ukončit. Pro tento výklad svědčí i rozsudek Nejvyššího soudu ČR 28 CDo 72/2004.

Dalšími obecnými možnostmi ukončení jsou výpověď dle § 22 zákona o pojistné smlouvě, písemná dohoda účastníků a uplynutí doby, na kterou bylo pojištění sjednáno.

Aby byl zajištěn soulad faktického stavu se stavem pojištění, je uložena pojistníkovi povinnost bez odkladu pojistiteli oznámit změnu vlastníka vozidla, odcizení vozidla či jeho vyřazení z evidence vozidel nebo jeho fyzický zánik.

Po zániku pojištění jsou pojistníkovi uloženy povinnosti, které musí splnit, aby nemohlo být zneužito dokladů vystavených k pojištění. Pojistník je povinen bez odkladu vrátit doklad o pojištění a zelenou kartu. Toto vrácení mu pojistitel písemně potvrdí. Dále pojistitel vystaví na žádost pojistníka potvrzení o délce pojištění a škodním průběhu pojištění. Tento doklad může sloužit k uplatňování systému bonusových slev z pojistného. V současné době by pro účinné využití systému bonus-malus byla vhodná evidence škodních průběhů pojištění vázaná k osobám pojistníků ve spojení s dohodou pojistitelů na úrovni např. ČKP o jednotném uplatňování slev a přírážek k pojistnému. Tím by bylo zabráněno stálým změnám pojistitelů, kteří uplatní přírážku na pojistném.

Přeplatek na pojistném je pojistitelem vrácen s výjimkou pojistného do konce měsíce, ve kterém došlo k zániku pojištění.

Vrácení pojistného a vystavení potvrzení pojistitelem je však podmíněno splněním povinnosti pojistníka vrátit doklad o pojištění a zelenou kartu.

#### **4.9. Hraniční pojištění**

Při vstupu cizozemských vozidel na území ČR vzniká řidičům těchto vozidel uzavřít tzv. hraniční pojištění. Tato

povinnost však nevzniká řidičům s platnou zelenou kartou a řidičům, jejichž pojištění odpovědnosti je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Hraničním pojištěním se rozumí pojistná smlouva s ČKP o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla na území ČR. Uzavíráno je na dobu pobytu cizozemského vozidla na území ČR (nejméně však na 15 dnů) a uzavírá se zaplacením pojistného. Místem, kde se hraniční pojištění dá uzavřít je hraniční přechod, na přechodech s nepřetržitým provozem, ale i ve vnitrozemí. Informace o těchto místech poskytuje ČKP<sup>24</sup>).

Pojistné je jednorázové a přeplatek na pojistném se nevrací. Pojistné je příjmem garančního fondu.

Pojištění se vztahuje na ty škodní události, které se staly na území ČR nebo jiného členského státu, tudíž pokrývá celé území Společenství.

Kontrola uzavření pojistného probíhá Policií ČR při vjezdu na území ČR i při jeho opuštění, aby byla zajištěno pojištění po celou dobu pobytu vozidla na území ČR. Následkem porušení povinnosti uzavřít hraniční pojištění je povinnost zaplatit ČKP navýšené pojistné.

V této souvislosti je třeba poznamenat, že vzhledem k poloze ČR není potřeba uzavírání hraničního pojištění s ČKP příliš častá.

#### **4.10. Správní delikty na úseku pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a kontrola pojištění**

Aby bylo plnění povinností z právní úpravy pojištění odpovědnosti zajištěno, ZPOŠ obsahuje ustanovení o správních deliktech. Ty se rozpadají na dvě kategorie- přestupky a správní delikty právnických osob.



Za jiný správní delikt právnické osoby se považuje provozování vozidla bez pojištění odpovědnosti, ačkoliv jeho provoz pojištěn být musí a neodevzdání SPZ a osvědčení o registraci vozidla do 14 dnů od zániku pojištění (v případě, že však není uzavřeno pojištění nové).

Přestupky pro fyzické osoby jsou ve svých skutkových podstatách stejné, přibývá k nim navíc i přestupek spočívající v nepředložení dokladů o pojištění na výzvu příslušníka PČR.

ZPOŠ dále upravuje v § 16 b) sankce za správní delikty a příslušnost orgánů, které správní delikt projednají a některé podmínky týkající se ukládání pokut, odpovědnosti a zániku odpovědnosti právnických osob.

V této souvislosti je třeba poznamenat, že fyzické osobě je možné uložit za provozování vozidla bez pojištění odpovědnosti zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, což se nejeví jako příliš související sankce. Vzhledem k tomu, že tato sankce může být i v rozporu se zásadami trestání, doporučoval bych odstranění této sankce pro tento přestupek nebo výslovně upravit možnost jejího použití zužujícím způsobem.

Kontrola pojištění je svěřena Policii ČR a to na základě povinnosti předkládat příslušníkům PČR na výzvu doklad o pojištění, zelenou kartu a doklad o hraničním pojištění. ZPOŠ obsahuje zvláštní úpravu kontroly pojištění na hranicích ČR pro cizozemská vozidla. Zákon však vylučuje systematickou hraniční kontrolu pojištění odpovědnosti u vozidel s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě.

- 1) NS, Z judikatury, Právo a podnikání 5/2004, str. 30
- 2) Karfíková M., Příkryl V., Čechová J., Základy pojišťovacího práva, Orac, s.r.o., 2001, str. 75
- 3) Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005, str. 42 – 43
- 4) Příkryl V, Bušta P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Lenka Buřtová- Venice Music Production, 2004, str. 17
- 5) [www.ckp.cz](http://www.ckp.cz)



- 6) Karfíková M., Příkryl V., Čechová J., Základy pojišťovacího práva, Orac, s.r.o., 2001, str. 105
- 7) Příkryl V, Bušta P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Lenka Buštová- Venice Music Production, 2004, str. 13
- 8) [www.euroskop.cz](http://www.euroskop.cz), INFO z Evropské unie, Pojistný obzor 4/2005, str. 10, INFO z Evropské unie, Pojistný obzor 6/2005, str. 12
- 9) Příkryl V, Bušta P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Lenka Buštová- Venice Music Production, 2004, str. 15
- 10) Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005, str. 36
- 11) Karfíková M., Příkryl V., Čechová J., Základy pojišťovacího práva, Orac, s.r.o., 2001, str. 80
- 12) tamtéž, str. 81
- 13) tamtéž, str. 106
- 14) Bušta P., Výluky z pojištění odpovědnosti a regres, Pojistný obzor 5/2004, , str. 13
- 15) Bušta P., Právo pojišťoven na přístup k evidencím, Pojistný obzor 6/2001, str. 9
- 16) Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005, str. 50
- 17) Příkryl V, Bušta P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Lenka Buštová- Venice Music Production, 2004, str. 27
- 18) Bušta P., Výluky z pojištění odpovědnosti a regres, Pojistný obzor 5/2004, , str. 13
- 19) Příkryl V. , Přednáška na PFUK 3.4.2006, Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
- 20) Bušta P., Vyřazení vozidla z registru a zánik pojištění odpovědnosti, Pojistný obzor 2/2002, str. 14 -15
- 21) Příkryl V, Bušta P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Lenka Buštová- Venice Music Production, 2004, str. 32
- 22) Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005, str. 43
- 23) Jirsa J., Zánik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, Pojistný obzor 9/2005, str. 14, Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005, str. 34-35, V, Bušta P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Lenka Buštová- Venice Music Production, 2004, str. 32-33
- 24) Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005, str. 48

## 5. Česká kancelář pojistitelů

### 5.1. Charakter ČKP a členská základna

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je specifický druh pojištění, který vyžaduje zvláštní instituci, která zabezpečí činnosti, které by pojišťovny samostatně řešit nemohly. Zároveň se zavedením povinně smluvního pojištění, kdy byl odstraněn monopol v pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, bylo třeba zřídit pro plnění specifických úloh specializovanou instituci.

Česká kancelář pojistitelů (zkráceně „ČKP“) je zákonem založená právnická osoba zapsaná do obchodního rejstříku se sídlem v Praze. Jedná se o speciální profesní organizaci<sup>4)</sup>, která má své specifické, zákonem stanovené úkoly a má vymezený rozsah vlastního podnikání. ČKP sdružuje pojistitele provozující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, kteří touto formou zabezpečují plnění úkolů, které jim vyplývají z provozování pojištění odpovědnosti jak směrem k poškozeným, tak i k národním kancelářím jiných států<sup>1)</sup>. ČKP vystupuje také jako národní kancelář pojistitelů pro účely Rady kancelářů a zahraničních záležitostí související s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Považuje se za tuzemskou pojišťovnu a přiměřeně na ni lze užít zákon o pojišťovnictví. Dohled nad ČKP provádí Česká národní banka.

ČKP je založena na principu povinného členství, kdy toto členství vzniká ze zákona okamžikem nabytí právní moci rozhodnutí ČNB o udělení povolení k provozování pojištění odpovědnosti nebo zahájením této činnosti pojistitelem z jiného členského státu na území ČR. Pojistitel o členství vyrozumí

ČKP, ČKP je rovněž informována ze strany ČNB. O členství v ČKP tedy není třeba žádat. Rovněž zánik členství je vázán na zánik oprávnění provozovat pojištění odpovědnosti.

Z členství v ČKP vyplývají povinnosti z nichž nejdůležitější je povinnost platit příspěvky k zabezpečení činností v rámci působnosti ČKP a to ve výši určené shromážděním členů ČKP. Příspěvky jsou stanovovány pevnou částkou za vozidlo nebo procentuálním podílem z pojistného. Dále z členství v ČKP vyplývá ručení člena za závazky ČKP. K závazkům ČKP, které nejsou kryty aktivy ČKP, musí člen tvořit technické rezervy.

## **5.2. Působnost, orgány a činnost ČKP**

### **5.2.1. Působnost ČKP**

ČKP má taxativně vymezenou působnost a to následovně:

- správa garančního fondu tvořeného členskými příspěvky a pojistným z hraničního pojištění, zajišťování výplaty plnění z garančního fondu a uplatňování regresního nároku
- zajištění provozu hraničního pojištění
- zajištění provozu informačního střediska
- plnění úkolů souvisejících s členstvím v Radě kanceláří a styk s národními kanceláři a informačními středisky cizích států
- vedení evidencí a statistik souvisejících s pojištěním odpovědnosti
- spolupráce se státními orgány ve věcech pojištění odpovědnosti
- spolupráce v úseku prevence škod a předcházení pojistným podvodům.

Některé úlohy již byly zmíněny v dřívějším výkladu.

### 5.2.2. Orgány ČKP a vnitřní členění

Vnitřní členění ČKP stojí na základních orgánech: shromáždění členů, správní rada, kontrolní komise a výkonný ředitel. Kromě ZPOŠ upravuje organizaci, délku funkčních období orgánů a rozsah kompetencí i statut ČKP a vnitřní organizační předpisy.

Vzhledem k členskému principu ČKP je nejvyšším orgánem ČKP shromáždění členů. Právo účasti na shromáždění členů má každý člen ČKP a zástupce ČNB. Shromáždění členů je svoláváno správní radou a to nejméně jednou za 12 měsíců, dále o její svolání může být požádáno kontrolní komisí nebo minimálně 1/3 členů ČKP. Shromáždění členů rozhoduje většinou při dodržení zákonem stanoveného kvóra. Do působnosti shromáždění členů patří rozhodování o obsazení kontrolní komise a správní rady, přijímání statutu ČKP, schvalování rozpočtu ČKP apod.. Důležitým oprávněním shromáždění členů je rozhodování o výši příspěvků členů, což je důležitý příjem garančního fondu. Příspěvek se určí pevnou částkou za vozidlo či procentem z pojistného.

Vzhledem k tomu, že není praktické, aby veškeré důležitější záležitosti rozhodovalo shromáždění členů a zároveň aby bylo zabezpečeno zastupování ČKP navenek, má ČKP svůj statutární orgán. Statutárním orgánem ČKP je pětičlenná správní rada, za níž je oprávněn jednat navenek každý její člen. Rozhoduje se rovněž většinovým způsobem a schází se zpravidla jednou měsíčně. Do kompetence správní rady patří rozhodování o jmenování a odvolání výkonného ředitele a jeho zástupce, správě majetku ČKP, vnitřních organizačních předpisech, zřizování a rušení sekcí atd.

Pro dohled nad hospodařením ČKP, plněním příspěvkových povinností, výkonem působnosti správní rady a výkonem činnosti ČKP je zřízena tříčlenná kontrolní komise. Zjištění jsou předkládána správní radě k projednání, která následně informuje ČNB o přijatých opatřeních.

Každodenní zabezpečení působnosti ČKP zajišťuje výkonný ředitel, který činí veškerá opatření a rozhodnutí k zajištění činnosti ČKP, pokud správní rada nerozhodne jinak.

V současné době je v rámci ČKP vytvořen sekretariát a důležitá funkce pojistného matematika. Dále se ČKP člení do čtyř úseků a to těchto: úsek ekonomický a správní, úsek likvidace pojistných událostí, úsek právních služeb a úsek informačního zabezpečení<sup>2)</sup>.

### 5.2.3. Vedení evidence pojištění

Aby byl systém povinně smluvního pojištění účinný, je třeba zajistit dodržování povinnosti uzavírat pojistné smlouvy. K tomuto, kromě nahodilé kontroly Policií ČR, musí být k dispozici i funkční nástroj systematické kontroly. Tímto nástrojem je evidence pojištění. Tato evidence má za účel propojit Centrální registr vozidel (dále jen „CRV“), vedený ministerstvem dopravy, a informace o pojištění vozidel od jednotlivých pojistitelů. ČKP je mezičlánkem, který toto spojení zprostředkovává.

Primárně je uložena povinnost pojistiteli sdělit ČKP vznik, změnu či zánik pojištění a to nejméně v rozsahu, v jakém jsou tyto informace uvedeny na dokladu o pojištění (viz. vyhláška č. 205/1999 Sb.). Aby bylo zabráněno průtahům, zákon ukládá pojistiteli povinnost toto sdělit nejpozději do 1 měsíce, kdy k dané skutečnosti došlo. ČKP následně údaje ve stejném rozsahu předává ministerstvu dopravy. Po provedení srovnání obdrží ČKP rozdílový soubor dat. ČKP je přitom oprávněna tato data postoupit dále pojistitelům. Pro urychlení celého procesu

probíhá sdělování informací pravidelně jednou měsíčně a to prostřednictvím dálkových přístupů. Tato výměna dat nemusí být výlučně hromadná, ale pro účely kontroly pojištění, likvidace pojistných událostí apod. je možno provést výměnu dat i v individuálních případech<sup>3)</sup>.

Návazná je povinnost vlastníka vozidla odevzdat SPZ a osvědčení o registraci vozidla v případě, že do 14 dnů po zániku pojištění neuzavřel pojištění nové. Tuto povinnost za vlastníka může splnit i provozovatel uvedený v registru vozidel. Lhůta 14 dnů je obecně dostatečně dlouhá doba na to, aby vlastník či třetí osoba uzavřela k vozidlu pojištění. Pokud tato povinnost není splněna, sdělí toto ČKP příslušnému orgánu evidence vozidel (prostřednictvím CRV formou tzv. oznamovacích souborů), který zahájí správní řízení. Příslušnost se řídí místem trvalého pobytu či sídla vlastníka vozidla.

#### 5.2.4. Informační úloha ČKP

Podstatnou úlohou ČKP je její činnost na poli shromažďování a poskytování informací. Tato úloha vyplývá i ze směrnic ES. Informační úlohy, o kterých bude nyní pojednáno, neměla ČKP od počátku svého vzniku, ale byly jí svěřeny až harmonizační novelou, zákonem č. 47/2004 Sb..

Pro shromažďování informací slouží tzv. Informační středisko ČKP. Zákon toto Informační středisko zřizuje za účelem poskytnutí informací nezbytných pro uplatnění nároků poškozených. Informační středisko ČKP shromažďuje informace o SPZ tuzemských vozidel, pojistitelích, číslech pojistných smluv pojišťujících odpovědnost, začátky a konce těchto pojištění, čísla zelených karet a pojistných smluv hraničního pojištění a dále informace o pojistitelích, jejich pobočkách v jiných členských státech a jejich škodních zástupcích.

Na tuto úlohu ČKP jsou vázány povinnosti dalších subjektů, které mají povinnost informace ČKP předávat.

Zejména se jedná o povinnosti, které byly popsány výše v souvislosti s evidencí pojištění. Dále je zákonem uloženo ČKP zjišťovat SPZ tuzemských vozidel prostřednictvím CRV. Informace o vozidlech s výjimkou z pojištění odpovědnosti shromažďuje ministerstvo financí. Informace o vozidlech s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě zjišťuje ČKP od informačních středisek těchto států.

Informační středisko uchovává informace pro potřeby poškozených po dobu 7 let ode dne vyřazení vozidla z registru silničních vozidel či od zániku pojistné smlouvy. Poškozený je oprávněn získat informace o obchodní firmě a sídle pojistitele, který pojistil škodící vozidlo, případně jeho škodním zástupci, číse pojistné smlouvy, osobě vlastníka provozovatele a místě, kam se má poškozený obrátit s nárokem, pokud byla škoda způsobena vozidlem s výjimkou z pojištění odpovědnosti. Vzhledem k možnosti pozdějšího zjištění škody na zdraví nebo způsobení škody vozidlem, které bylo vyřazeno z registru silničních vozidel, bylo by vhodné (bez ohledu na komunitární právo) tuto lhůtu prodloužit a údaje archivovat déle.

ČKP v současné době poskytuje část těchto informací pomocí svých internetových stránek. Je však zřejmé, že u vozidel s výjimkou z pojištění odpovědnosti, kdy je u některých kladen důraz na jejich utajení, toto není možné.

Zřízením informačního střediska však nejsou informační úkoly ČKP vyčerpány. Opět v důsledku směrnic ES jsou upraveny informační povinnosti ČKP vůči poškozeným a to v § 18a ZPOŠ, který přibyl do zákona s účinností k 1.1.2005.

V případě škody způsobené v důsledku škodní události na území jiného členského státu než ČR a to provozem vozidla s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě než ČR vzniká ČKP další informační povinnost. V takovém případě poškozenému s bydlištěm či sídlem na území ČR ČKP na jeho žádost, obsahující den a místo škodné události a údaj o registrační značce škodícího vozidla a státu, který ji vydal



(pokud mu to je známo), poskytne údaje o jménu a adrese vlastníka nebo obvyklého řidiče nebo registrovaného řidiče škodícího vozidla, obchodní firmy a adresy pojistitele (případně jeho škodního zástupce) škodícího vozidla a číslu pojistné smlouvy.

V rámci ochrany práv poškozených s bydlištěm či sídlem v jiném členském státě než je ČR budou těmto poškozeným stejné informace sděleny v případě, že ke škodní události došlo na území ČR nebo v případě, že škodící vozidlo má své obvyklé stanoviště na území ČR. V rámci mezinárodní spolupráce je též zakotvena povinnost ČKP sdělit na žádost informace o vozidle s obvyklým stanovištěm na území ČR na žádost jiného informačního střediska.

### **5.3. Garanční fond**

#### **5.3.1. Úloha garančního fondu a jeho financování**

Vzhledem k tomu, že mohou vzniknout situace, kdy se poškozený nemůže obrátit na žádného konkrétního pojistitele se svým nárokem, bylo potřeba zajistit, aby poškozený v takovém případě nebyl znevýhodněn oproti jiným poškozeným. V důsledku toho bylo třeba vytvořit fond, ze kterého budou tyto nároky uspokojeny, a nalézt princip jeho financování. Podstatnou úlohou ČKP se tedy stala správa takzvaného garančního fondu. Prostřednictvím garančního fondu ČKP zajišťuje plnění poškozeným tam, kde nedochází k plnění žádným pojistitelem a nebylo by spravedlivé ponechat poškozené uplatňovat svůj nárok pouze vůči osobám, které za škodu odpovídají, neboť tak by nebyly vytvořeny dostatečné záruky efektivní náhrady škody. Garanční fond je fond, který je plněn příspěvky členů ČKP a pojistným z hraničního pojištění.



Kromě výše uvedených situací, které budou nejčastější, zákon stanovuje i další případy využití garančního fondu pro případ plnění např. v případě úpadku pojistitele, plnění z hraničního pojištění (pojistitelem je přímo ČKP) apod.

### 5.3.2. Plnění z garančního fondu

Plnění z garančního fondu se poskytuje v taxativně vymezeném výčtu případů. Obecně poškozeným může uplatnit nárok v rozsahu stejném, jaký by uplatnil vůči pojistiteli, pokud zákon nestanoví jinak.

V první řadě se jedná o škodu způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za které odpovídá nezjištěná osoba. V tomto případě není možné zjistit, zda je pojištění sjednáno a případného pojistitele, proto se na situaci pohlíží stejně, jako by se jednalo o nepojištěné škodící vozidlo. Toto plnění je však omezeno pouze na škodu na zdraví či usmrcením. Toto omezení vzniklo zejména z důvodu obavy před podvodů. Ze stejného důvodu je plnění podmíněno šetřením Policie ČR.

Dále se plnění poskytne poškozenému za škodu, za kterou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti. Tento případ je nejčastějším případem plnění z garančního fondu.

Zvláštním případem je situace úpadku pojistitele, kdy tento pojistitel sám škodu nemůže uhradit. V takovém případě v rámci ochrany poškozených vzniká povinnost plnit přímo ČKP.

Vzhledem k úloze ČKP v rámci hraničního pojištění, bude ČKP hradit jako pojistitel v případě vzniku škody, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost je pojištěna hraničním pojištěním. Dále také bude plnit v případě škody, která vznikne cizozemským vozidlem, jehož řidiči nevzniká povinnost hraniční pojištění uzavřít (tedy držitelům zelených karet či řidičům, jejichž pojištění je zaručeno národní kanceláří cizího státu).

Dalším případem plnění je případ takzvaného náhradního plnění, o kterém bude pojednáno níže.

V případě sporu mezi pojistitelem či ministerstvem financí na jedné straně a ČKP na straně druhé o to, kdo má plnit, poskytne plnění ČKP. V případě, že je později zjištěno, že měl plnit pojistitel či ministerstvo financí, uhradí následně tento plnění ČKP.

Pro výši plnění z garančního fondu platí kromě výše uvedených omezení i limity pojistného plnění (viz. kapitola 4.2.5) a to pro případ škody nezjištěným vozidlem, za kterou odpovídá nezjištěná osoba, škody způsobené provozem nepojištěného vozidla a pro případ úpadku pojistitele. U škody způsobené provozem nepojištěného vozidla platí navíc i minimální spodní hranice škody ve výši 5.000 Kč, pod kterou se plnění neposkytuje za škodu způsobenou jednomu poškozenému na vozidle, jinou věcnou škodu a ušlý zisk. Nárok poškozeného samozřejmě nezaniká, pouze je ponecháno jeho uplatnění poškozeným přímo vůči odpovědným osobám. Důvodem je, aby garanční fond nebyl zatěžován marginálními škodami a ČKP nebyla zdržována vyřizováním velkého počtu málo závažných škodních událostí. Částka 5.000 Kč zároveň není tak vysoká, aby byl poškozený zásadně znevýhodněn.

Některé případy plnění z garančního fondu jsou vyloučeny. Jedná se zejména o plnění za škodu způsobenou provozem vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti, které hradí ministerstvo financí. Dále je plnění za škodu, kdy by nebyl k plnění povinen ani pojistitel dle § 7 ZPOŠ, ČKP rovněž neposkytne plnění za náklady spojené s poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodu z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví nebo usmrcením způsobené provozem nezjištěného vozidla, za který odpovídá nezjištěná osoba. Poslední z uvedených případů svědčí o snaze minimalizovat zatížení garančního fondu v případě, že

ČKP nebude mít následnou možnost si poskytnuté plnění dále uplatnit.

### 5.3.3. Postižní právo ČKP

ČKP vzniká speciální postižní právo ČKP vůči osobám, za které ČKP plnila. Tento nárok není náhradou škody, jak některé soudy v praxi mylně dovozují, ale jedná se o speciální nárok založený ustanovením § 24 odst. 8 ZPOŠ. Toto tvrzení je možné podpořit například analogickým rozhodnutím Nejvyššího soudu ČR 29 Cdo 2941/1999 . Tento aspekt je velmi důležitý pro správné posouzení promlčecí doby. Vzhledem k tomu, že není stanovena promlčecí doba speciální a nepoužije se promlčecí doba pro náhradu škody, je třeba promlčecí dobu posoudit dle §101 OZ jako obecnou tříletou. Počátek promlčecí doby běží dnem výplaty z garančního fondu. Ve vlastním zájmu by měla ČKP bezodkladně o poskytnutém plnění informovat osobu, za kterou plnila.

U škody způsobené provozem nezjištěného vozidla za který odpovídá nezjištěná osoba a u škody, za kterou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti, vzniká tento nárok na náhradu toho, co ČKP plnila, proti osobám za které plnila. Výslovně jsou zahrnuty i náklady osoby pověřené vyřízením škodní události (delegační poplatky a poplatky za prvotní likvidační úkony) a osoby pověřené k uplatnění nároku (např. inkasní agentury v rámci outsourcingu vymáhání pohledávek apod.). Výslovně je zde uveden i výčet solidárních dlužníků- provozovatel a vlastník škodícího vozidla a řidič (pokud za škodu odpovídá). K tomuto je možné vznést určité výhrady. První by bylo, že řidič nemusí být jedinou subjektivně odpovědnou osobou za škodu (viz. kapitola 2). V důsledku porušení právní povinnosti může odpovídat i spolujezdec. Taxativní výčet také nereflektuje dostatečně § 430 OZ, kdy na místo provozovatele mohou odpovídat i jiné osoby. Další výhradu je možno vznést proti

zařazení vlastníka mezi osoby, za které ČKP plnila. Pravda je, že kdyby vlastník splnil svojí povinnost sjednat pojištění, k plnění ČKP by nedošlo. Na druhou stranu je třeba poznamenat, že vlastník není dle občanskoprávní úpravy odpovědnou osobou za škodu způsobenou provozem vozidla a tudíž ČKP za vlastníka v žádném případě neplní. Ačkoliv výslovné uvedení vlastníka mezi solidárními dlužníky odstraňuje pochybnosti o tom, zda proti němu speciální postižní nárok vzniká, jeví se jeho zařazení mezi osoby, za které ČKP plnila, jako nesystematické.

Dále může tento nárok vzniknout proti pojistiteli v případě plnění ČKP v důsledku úpadku pojistitele.

Proti příslušnému garančnímu fondu vznikne nárok ČKP také v případě, že cizozemské škodící vozidlo nemělo povinnost uzavřít při vstupu na území ČR hraniční pojištění. O dalších případech, kdy vznikne nárok ČKP proti některému garančnímu bude pojednáno níže v souvislosti s náhradním plněním.

#### 5.3.4. Delegace vyřízení škodní události

Ačkoliv ZPOŠ možnost delegace vyřízení škodní události ČKP na své členy, samostatné likvidátory či jiné osoby výslovně neupravuje, je delegace obecně možná a v praxi ČKP široce využívaná. Jedinou zmínkou je ustanovení, že v případě delegace poskytne ČKP tomuto subjektu veškeré údaje nezbytné k vyřízení této škodní události (§ 24 odst. 10 ZPOŠ však neupravuje pouze delegaci vyřízení škodní události).

Vzhledem k tomu, že v současné době jsou poplatky v rámci delegace upraveny pouze vnitřní směnicí ČKP (tzv. delegační směrnice), a to formou procentního vyjádření z poskytnutého plnění (s minimální výší) jsou v praxi tyto poplatky obtížně vymahatelné. Vzhledem k tomu, že dle § 24 odst. 8 ZPOŠ se jedná o součást nároku ČKP, bylo by vhodné

jejich výši stanovit obecně závazným právním předpisem, čímž by byly pochybnosti o jejich výši odstraněny.

V této souvislosti je třeba uvést i poplatky za prvotní likvidační úkony, které jsou rovněž upraveny pouze vnitřní směrnicí ČKP, nikoliv obecně závazným právním předpisem, a jsou stanoveny paušálními částkami. Prvotním likvidačním úkonem se rozumí zajištění základních podkladů o škodní události (např. získání relace PČR, nafotografování poškození vozu apod.). Tyto prvotní likvidační úkony může provést člen ČKP, kterému byla škoda oznámena (v praxi často poškození hlásí nehodu pojistiteli, u kterého sami mají sjednáno pojištění odpovědnosti). Vyřízení prvotních likvidačních úkonů však nelze zaměňovat s delegací k vyřízení škodní události.

#### 5.3.5. Náhradní plnění z garančního fondu

Jak bylo uvedeno výše, mezi plnění z garančního fondu patří takzvané náhradní plnění. V souladu se směrnicemi ES byl institut náhradního plnění do naší právní úpravy zakotven zákonem č. 47/2004 Sb. Opět se jedná o institut, který má v různých situacích usnadňovat situaci poškozeného.

V první řadě náhradní plnění ČKP poskytne v případě, že pojistitel nesplní své povinnosti v dané lhůtě ukončit šetření pojistné události a nesdělí poškozenému výši plnění (pokud nebyla zpochybněna jeho povinnost plnit) nebo poškozenému nesdělí důvody částečného či celkového zamítnutí plnění. Tím má být poškozený chráněn proti nadměrným průtahům vyřizování pojistných událostí. V takovém případě vzniká speciální postižní právo vůči pojistiteli.

Dále poskytne ČKP náhradní plnění v situaci, kdy pojistitel z jiného členského státu nemá ustanoveného škodního zástupce a to z důvodu, aby neustanovení škodního zástupce nebránilo uplatnění nároku v tuzemsku. Toto plnění se poskytuje pouze v případě, že pojištění bylo sjednáno u

pojistitele v jiném členském státě než je ČR a jedná se o vozidlo s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě, než je ČR, nebo ke škodní události došlo na území jiného členského státu než je ČR, případně na území jiného než členského státu, ale při průjezdu z jednoho členského státu do druhého. Plnění poskytne ČKP na základě písemné žádosti. Zákon dále stanovuje případy, kdy ČKP plnění neposkytne z důvodu, že bylo uplatněno přímo proti pojistiteli, aby nedošlo ke dvojímu plnění. O podání žádosti informuje ČKP bezodkladně pojistitele škodícího vozidla, příslušný orgán členského státu sídla pojistitele a odpovědnou osobu.

ČKP je povinna plnit či sdělit důvody zamítnutí či snížení plnění do 2 měsíců od obdržení žádosti (pokud toto do té doby nesplní přímo pojistitel či jeho škodní zástupce).

Poskytnutím plnění přecházejí práva poškozeného na ČKP, která má nárok na plnění od orgánu, který je v členském státě sídla pojistitele či pobočky, která pojistnou smlouvu uzavřela, příslušný k vyřizování žádostí o náhradní plnění. Tento nárok může recipročně vzniknout i tomuto orgánu, pokud sám poskytne náhradní plnění dle směrnic ES, proti ČKP v analogické situaci<sup>5)</sup>.

Pokud není možné zjistit vozidlo, jehož provozem byla na území jiného členského státu, než je ČR, způsobena škoda nebo není-li možné do 2 měsíců od vzniku škody zjistit pojišťovnu, která má plnit, vzniká poškozenému s bydlištěm či sídlem v ČR právo požadovat náhradní plnění po ČKP. Nárok ČKP vzniká proti garančnímu fondu státu, v němž ke škodě došlo, pokud není možné zjistit škodící vozidlo či pokud vozidlo nemá své obvyklé stanoviště v žádném členském státě, nebo proti garančnímu fondu členského státu, v němž má vozidlo své obvyklé stanoviště, pokud není možné zjistit pojistitele, který by měl povinnost plnit. Opět je zajištěna reciprocita<sup>5)</sup>.

1) Karfíková M., Příkrýl V., Čechová J., Základy pojišťovacího práva, Orac, s.r.o., 2001

- 2) Česká kancelář pojistitelů, Výroční zpráva za rok 2004
- 3) Příkryl V, Bušta P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Lenka Buštová- Venice Music Production, 2004, str. 36-38
- 4) Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005, str. 61
- 5) Příkryl V, Bušta P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Lenka Buštová- Venice Music Production, 2004, str. 53 - 55



## **6. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v právu mezinárodním, právu komunitárním a právu Slovenské republiky**

### **6.1. Úvod**

Pro fungování pojištění odpovědnosti v době, kdy se rozvíjí volný pohyb osob mezi státy (a s tím je spojen i pohyb vozidel nejen po území vlastního státu) , je nezbytné vytvořit dostatečné právní zázemí na poli nejen národních právních úprav ale i na poli mezinárodním. Nejdůležitější je v rámci tohoto systému zajistit dostatečnou ochranu poškozených pro případy vzniku škody v zahraničí nebo provozem vozidla z jiného státu. Dalším důležitým aspektem mezinárodních právních úprav je snaha o zjednodušení pojištění při cestách do zahraničí.

Významná úloha v tvorbě sítě jednotné minimální ochrany poškozených a jednotného pojištění náleží ES, jejichž důležitým cílem je odstranění veškerých překážek volného pohybu osob a zboží. Komplikované pojištění a zásadní rozdíly v ochraně poškozených by byly zásadními překážkami. Česká republika v rámci harmonizačních snah průběžně upravuje svojí právní úpravu do souladu s právem ES.

### **6.2. Systémy dohod**

K odstranění komplikací při uzavírání pojištění při cestách do zahraničí byly uzavřeny dohody mezi národními kanceláři



pojistitelů, které upravují platnost pojištění v zahraničí. V současné době fungují systémy dvou dohod.

Prvním je systém Jednotné dohody o zárukách (přijata 20.10.1989 v Londýně), který je více známý jako systém zelených karet. Na tuto dohodu navazuje Dohoda o likvidaci škod ze zelených karet. Zelená karta je označení pro mezinárodní kartu automobilového pojištění, což je v podstatě doklad o sjednání pojištění odpovědnosti. Státy, ve kterých karta platí, jsou na kartě vyznačeny. Šetření škodní události a následné plnění poškozenému provádí národní kancelář té země, ve které ke škodě došlo (tzv. jednající kancelář), obvykle prostřednictvím některé z pojišťoven. Následně jednající kancelář může uplatnit svůj nárok proti národní kanceláři škůdce nebo jeho pojistiteli<sup>1)</sup>.

Dalším systémem je systém Multilaterální dohody o zárukách (přijata 15.3.1991 v Madridu), který je dalším stupněm spolupráce, kdy není zapotřebí zelené karty, ale dokladem o poskytnuté záruce národní kanceláři je SPZ či značka pojistitele. Tím odpadají kontroly zelených karet<sup>1)</sup>.

Je třeba poznamenat, že na mezinárodní úrovni byla zřízena Rada kanceláří, což je organizace sdružující národní kanceláře a je spoluodpovědná za fungování systému zelených karet.

### 6.3. Směrnice ES<sup>2)</sup>

Komunitární právo v oblasti tohoto druhu pojištění je právem dynamicky se rozvíjejícím. Postaveno je na takzvaných motorových směrnících, resp. směrnících Rady ES o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. V současné době je těchto směrnic pět.

První základní směrnicí se stala směrnice č. 72/166/EHS, která v rámci Společenství odstraňuje systematické kontroly pojištění. Dále zakotvuje povinnost států členských států zajistit povinnost sjednat pojištění (s možností výjimek), které bude platit i v ostatních členských státech. Dále upravuje získávání informací národními kanceláři, opatření týkajících se pojištění vozidel ze třetích zemí. Tato směrnice byla pozměněna vzhledem k rozšíření počtu členských států směrnicí č. 72/430/EHS.

Druhá motorová směrnice má číslo 84/5/EHS. Zabývá se především minimálními limity pojistného plnění a plněním pro případ škody nezjištěným či nepojištěným vozidlem. Zajímavé je i omezení tzv. příbuzenských klauzulí.

Třetí motorová směrnice č. 90/232/EHS ukládá státům povinnost zajistit platnost pojištění po celém území Společenství v rámci jednoho pojistného a dále zakotvuje povinnost odškodnit poškozeného dle právní úpravy státu, ve kterém má škodící vozidlo své obvyklé stanoviště, pokud je v tomto státě vyšší pojistná ochrana. Dále je řešena ochrana poškozených pro případ sporu pojistitele a subjektu poskytujícímu plnění za škodu způsobenou provozem nezjištěných a nepojištěných vozidel a usnadnění zjištění pojistitele osobám zúčastněným na nehodě.

Rozsáhlou právní úpravu obsahuje čtvrtá motorová směrnice č. 2000/26/ES. Tato směrnice rozšiřuje ochranu poškozených v případě nehody v zahraničí, upravuje škodní zástupce, informační střediska, tzv. orgány pro odškodnění (v naší právní úpravě náhradní plnění). V naší právní úpravě se tato úprava promítla přijetím zákona č. 47/2004 Sb.

Poslední (v naší právní úpravě dosud plně nezohledněnou) je pátá motorová směrnice č. 2005/14/ES. V rámci harmonizace českého práva s komunitárním bude tedy třeba ZPOŠ novelizovat. Kromě zpřesnění ustanovení dřívějších směrnic dochází k zvýšení limitů pojistného plnění, který je u věcné

škody zvýšen na 1 mil. EUR (pro harmonizaci je možnost až pětiletého přechodného období), dále je stanoven růst limitů dle indexu spotřebitelských cen. Další podstatnou změnou je zákaz vyloučení náhrady věcné škody způsobené nezjištěným škodícím vozidlem, pokud došlo k plnění za závažnou škodu na zdraví (je však možnost zakotvit spoluúčast poškozeného do výše 500 EUR). Dále je řešena situace odesílání vozidla z členského státu do jiného členského státu např. při prodeji vozidla<sup>2)</sup>.

#### **6.4. Právní úprava Slovenské republiky**

Právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla SR je úprava velmi podobná právní úpravě ČR. Zákon č. 381/2001 Z.z. je v mnoha ustanovení naprosto identický se ZPOŠ. Důvodem je bezesporu úzká spolupráce ČKP s komisí pro demonopolizaci zákonného pojištění Ministerstva financí SR, která zákon připravovala<sup>4)</sup>.

Pro srovnání zde bude krátce pojednáno o některých odlišnostech obou právních úprav. Pro úplnost je třeba poznamenat, že pojistnou smlouvu v SR neupravuje zvláštní zákon ale OZ.

V první řadě slovenská právní úprava postrádá přesný výčet motorových vozidel, tento výčet je nahrazen obecnou definicí.

Významným rozdílem je, že povinnost k uzavření pojistné smlouvy u tuzemského vozidla není uložena vlastníkovu vozidla, ale držiteli, který je zapsaný v dokladech, případně osoba, která je zapsaná jako osoba, na kterou se držba převedla, v ostatních případech vlastník nebo provozovatel. K tomuto je třeba poznamenat, že oproti naší právní úpravě, v právní úpravě SR je držitel (jako evidovaná osoba) ponechán. U leasingových vztahů je povinnost uložena leasingovému nájemci. Slovenská právní úprava u leasingu sice povinnost sjednat pojištění váže

k osobě, která je samotnému provozu blíže než vlastník vozidla (leasingová společnost), ale na druhou stranu zřejmě zvyšuje počet nepojištěných vozidel, kdy lze předpokládat, že leasingový nájemce spíše svojí povinnost nesplní než jak by tomu bylo u leasingové společnosti.

Odlišnosti jsou i v rozsahu pojištění, ačkoliv se jedná pouze o rozdíly dílčí. Podstatným rozdílem je výslovná úprava, kdy může pojistitel plnění odmítnout (uznání povinnosti uhradit škodu nad rámec pojistného plnění, které by pojistitel plnil dle zákona, uznání promlčené pohledávky, neposkytnutí součinnosti pojistiteli v soudním řízení). Tato úprava se může jevit jako problematická, neboť za určitých okolností může snižovat pojistnou ochranu poškozených.

V souvislosti s kontrakční povinností pojistitele se jeví jako prospěšné ustanovení, které řeší situaci, kdy kontrakční povinnost nebyla splněna a ukládá Národní bance Slovenska určit pojistitele, který je povinen pojistnou smlouvu uzavřít. Na druhou stranu by zřejmě bylo vhodnější, aby Národní banka Slovenska měla k dispozici účinné nástroje k donucení splnění kontrakční povinnosti pojistitele, kterého si vybral pojistník.

Limity pojistného plnění dosud nezohledňují směrnice ES, takže lze očekávat jejich brzká změna.

Zajímavý rozdíl se týká zániku pojištění při převodu vozidla. Toto zanikne až zápisem převodu držby v evidenci vozidel. Dále u odcizení dochází k zániku pojištění až okamžikem nahlášení krádeže. V takovém případě je však pojistitel povinen plnit i za pachatele, pokud k nehodě dojde před nahlášením krádeže. Opět je řešen leasing, kdy se změnou nájemce zaniká i pojištění. Dále platí důvody zániku dle OZ.

V rámci nároku pojistitele na úhradu vyplacené částky je zajímavý důvod vzniku nároku, kdy tento nárok pojistiteli vznikne v případě, že je pojistník v prodlení s placením pojistného. Toto poměrně přísné ustanovení by zřejmě bylo třeba změkčit minimální hranicí neuhrazeného pojistného. Na

druhou stranu je to velmi účinný prostředek k donucení platit včas a řádně pojistné. Na druhou stranu to může vést ke zvyšování počtu nepojištěných vozidel.

V rámci hraničního pojištění je odlišností úprava, kdy hraniční pojištění nemusí uzavírat vozidlo s výjimkou z pojištění odpovědnosti, pokud je toto vozidlo uvedeno na seznamu odevzdávaného členskými státy Komisi ES a Slovenské kanceláři pojistitelů (SKP). Obdobné výslovné ustanovení by mohlo být zpracováno i do naší právní úpravy.

Úprava SKP je velmi podobná úpravě ČKP. U členských příspěvků není možnost tyto příspěvky určit pevnou částkou za vozidlo dle pojistné smlouvy. Postižní právo SKP je upraveno obdobně jako postižní právo ČKP před novelou z roku 2005.

- 1) Karfiková M., Příkryl V., Čechová J., Základy pojišťovacího práva, Orac, s.r.o., 2001, str. 101, Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005, str. 58, 62
- 2) [www.euroskop.cz](http://www.euroskop.cz), INFO z Evropské unie, Pojistný obzor 4/2005, str. 10, INFO z Evropské unie, Pojistný obzor 6/2005, str. 12
- 3) Čechová J., Příkryl V., Přípravovaná novela zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, str. 6-10
- 4) Fekete I., Z krátké historie vývoje Slovenské kanceláře pojistitelů, rozhovor s výkonným ředitelem SKP, Pojistný obzor 3/2003, str. 17

## 7. Závěr

### 7.1. Zhodnocení právní úpravy a skutečného stavu a očekávaný vývoj

Dnešní právní úprava pojištění odpovědnosti je mladou, moderní, proevropsky zaměřenou právní úpravou, která pružně reaguje na požadavky ze strany ES a přizpůsobuje se potřebám rozvíjejícího se motorismu, zvyšující se ochraně poškozených a přizpůsobuje se tržním mechanismům pojistného trhu. Nedostatky jsou spíše v rovině faktické nežli právní. To ovšem neznamena, že naše právní neobsahuje ustanovení, která se jeví jako sporná.

Zásadním nedostatkem celého systému je zanedbanost CRV, který v žádném případě neodráží skutečný stav. V současné době se nedá zjistit, kolik vozidel je ve skutečnosti provozováno a kdo je jejich vlastníkem či provozovatelem. Počet nepojištěných vozidel se dá pouze odhadovat mezi 5 – 8 %. Současné propojení CRV s evidencí pojištění a následné vyřazování vozidel z provozu ve správním řízení je pouze dílčím řešením problému. Komplexním řešením by mohl být přechod na technické průkazy se zabudovaným čipem, kdy by bylo možné dopátrat se skutečného stavu provozovaných vozidel. O této variantě se v současné době uvažuje např. v Německu, nicméně obrovská nákladnost zatím toto řešení odsouvá do budoucnosti. Řešení pomocí čipových technických průkazů (a to zejména na úrovni ES formou jednotných čipových technických průkazů) by významně usnadnilo kontrolu pojištění a počet pojištěných vozidel by bez pochyby vzrostl.

Nezbytností také bude zapracování páté motorové směrnice do našeho právního řádu.

Dále je připravováno zrušení dokladu o pojištění, kdy jeho funkci bude plně splňovat zelená karta.

V současné době je zvažována možnost, že správním deliktem bude i ponechání nepojištěného vozidla zaparkovaného na veřejné pozemní komunikaci. Významným specifickým pojištění odpovědnosti z provozu vozidel je jeho vazba na úpravu odpovědnosti občanskoprávní. Určitým deficitem, který se projevuje v praxi, je skutečnost, že zákon nedefinuje pojem provoz. Výklad soudní praxí je tedy jediným zdrojem, který nemusí být jednotný. Je otázka, zda současný výklad pojmu provoz vozidla by zahrnoval i jeho ponechání zaparkovaného na pozemní komunikaci nebo zda škoda způsobená zaparkovaným vozidlem je škodou způsobenou jeho provozem. Jasné definování pojmu provoz vozidla, tak aby pokrýval veškeré možnosti, není zřejmě možný.

Vazba mezi úpravou OZ a ZPOŠ není také zřejmě dostatečně promítnuta v § 24 odst. 8 ZPOŠ.

Na teoretické úrovni je rovněž zvažováno sloučení odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků a odpovědnosti za škodu způsobenou provozem zvláště nebezpečným, což by bylo třeba promítnout v celé úpravě pojištění odpovědnosti. Tato změna však rozhodně není v současné době aktuální.

## **7.2. Úvahy de lege ferenda**

Možné změny v právní úpravě je možné rozdělit do tří kategorií:

- 1) harmonizace s pátou motorovou směrnicí
- 2) posílení vazby ZPOŠ a OZ
- 3) dílčí úpravy ZPOŠ



### 7.2.1. Harmonizace s pátou motorovou směrnicí

V rámci harmonizace s pátou motorovou směrnicí bude třeba navýšit limit pojistného plnění v § 3 odst. 4 ZPOŠ u věcné škody na ekvivalent částky 1 mil. EUR. Vzhledem k možným výkyvům kurzu měny a možnému růstu indexu spotřebitelských cen by bylo vhodné srovnat limit u věcné škody s limitem škody na zdraví na celkovou částku 35 mil. Kč možná i více.

Dále bude třeba přizpůsobit právní úpravu pro případy odeslání vozidla z jednoho členského státu do druhého a to tak, že v ČR, bude-li cílovým státem takového odeslání, bude vozidlo považováno po dobu 30-ti dnů za tuzemské a to i v případě, že vozidlo ještě nebude registrováno (směrnice však neřeší, jak se má na vozidlo pohlížet po uplynutí 30-ti denní lhůty, pokud k registraci nedojde). Z praktického hlediska bych neprováděl změnu v § 2 písm. b) u tuzemských vozidel ZPOŠ a § 2 písm. c) ZPOŠ u cizozemských vozidel, ale zavedl bych (z důvodu dočasnosti) nový pojem, např. „vozidlo v převodu“.

Dále bude třeba upravit § 24 odst. 2 písm. a) ZPOŠ, kdy v případě nehody nezjištěným vozidlem, za jehož provoz odpovídá nezjištěná osoba, bude plněno i na věcnou škodu v případě, že z garančního fondu dojde zároveň k plnění za závažnou škodu na zdraví poškozeného v důsledku stejné škodní události. Pátá motorová směrnice poskytuje možnost spoluúčasti poškozeného do výše 500 EUR. Vzhledem k možnému zatížení garančního fondu a snadnějšímu přechodu, by využití možnosti spoluúčasti poškozeného bylo žádoucí. Závažnost škody na zdraví by bylo možné posuzovat např. dle délky hospitalizace či výše újmy.

### 7.2.2. Posílení vazby ZPOŠ a OZ

Domnívám se, že některá ustanovení ZPOŠ ne zcela navazují na občanskoprávní úpravu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla dle OZ.

Jak již vyplývá z dříve uvedeného, považuji za vhodné v první řadě vyjasnit postavení vlastníka v situaci, kdy nesplní svou povinnost uzavřít pojistnou smlouvu a to s ohledem na postížní právo ČKP dle § 24 odst. 8 ZPOŠ. Současné řešení nepovažuji za vyhovující, neboť vlastník není osobou, za kterou by ČKP plnila, neboť jeho odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla není nikde založena. Jeho zařazení mezi solidární dlužníky nepovažuji za zcela systematické. Aby však byl i vlastník v případném nároku ČKP angažován, bylo by řešením založit zákonné ručení vlastníka za splnění odpovědnými osobami (provozovatel, řidič).

Dále nepovažuji § 24 odst. 8 ZPOŠ za ustanovení, které je plně v souladu s občanskoprávní úpravou odpovědnosti dle OZ. V první řadě se domnívám, že odpovídat dle § 420 OZ může např. i spolujezdec. Rovněž by toto ustanovení mělo reflektovat na § 430 OZ, kdy provoz mohou odpovídat i jiné osoby na místě provozovatele (opravce, osoba, která vozidlo odcizila). Z tohoto důvodu by bylo vhodné toto ustanovení přeformulovat tak, aby výčet nebyl taxativní ale demonstrativní. V takovém případě by druhá věta tohoto ustanovení mohla znít:

*„Dlužníky mohou být provozovatel vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena, případně řidič či další osoby, pokud za tuto škodu odpovídají dle zvláštního právního předpisu. Pokud je dlužníků více, jsou dlužníky solidárními.“*

Zvláštním právním předpisem je myšlen OZ.

Rovněž navrhuji úpravu § 7 odst. 1 písm a) a f) ZPOŠ, aby nebyl postihován řidič škodícího vozidla, nýbrž osoba, která se škodu subjektivně odpovídá. Určité paušální postihnutí dle současného znění zmíněných ustanovení řidiče může být

v případě, kdy řidič neporuší žádnou právní povinnost, nepřiměřeně tvrdé a nespravedlivé.

### 7.2.3. Dílčí úpravy ZPOŠ

V této části bych rád uvedl několik dílčích návrhů, které nelze zařadit do žádné z částí předchozích.

Považoval bych za vhodné nalézt princip evidence škodních průběhů pojištění, aby mohl být účinně uplatňován systém bonus-malus. V takovém případě by bylo možné uložit ČKP, aby zajistila jednotné uplatňování systému bonus-malus. Za důležité považuji, aby systém bonus-malus nemohl být využíván jako tržní motivace k výběru pojistitele, ale aby jeho jednotným používáním docházelo k motivaci řidičů k ukázněnému chování na pozemních komunikacích.

Dále bych navrhoval omezit výluky z pojistné ochrany v § 7 odst. 1 písm. b), která se mi jeví jako nepřiměřeně tvrdá, např. v situaci, kdy manželé spolu ani nežijí v jedné domácnosti apod.

V § 16 odst. 2 ZPOŠ bych navrhoval odstranění sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, neboť tato sankce se mi jeví jako ne zcela související s přestupkem, neboť provozováním (které může být vykládáno jako faktická i právní možnost organizovaně disponovat s dopravním prostředkem, nikoliv pouze jeho řízení, úkony před jízdou či po ní apod.). V současné době může vést ukládání této sankce k přílišné tvrdosti. Určitým řešením by bylo postihnout touto sankcí pouze řízení nepojištěného vozidla.

Nakonec bych také navrhoval úpravu delegačních poplatků a poplatků za prvotní likvidační úkony (poplatky placené ČKP pojistitelům v souvislosti s vyřízením škodní události) formou obecně závazného právního předpisu. V současné době jsou upraveny pouze vnitřní směrnici ČKP, což činí v praxi problémy s jejich uplatněním, resp. není zcela zřejmé, zda

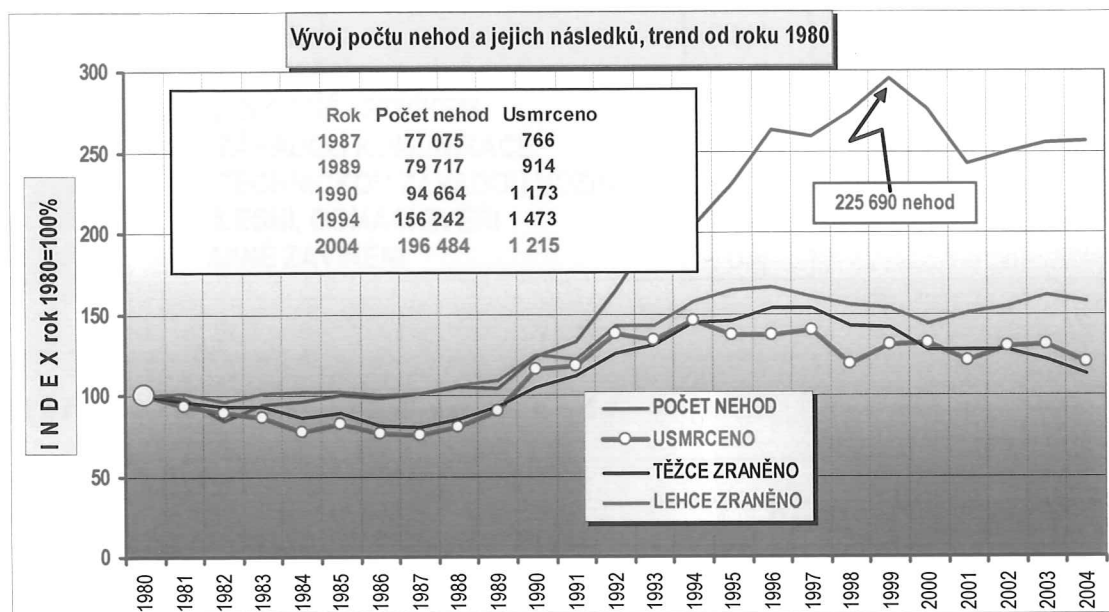
jejich paušální a procentní vyjádření k pojistnému plnění, skutečně odráží výši účelně vynaložených nákladů ČKP.

### **7.3. Závěrečné slovo**

Současná právní úprava dle mého pohledu nevyžaduje žádné zásadní koncepční změny. Průběžné práce, které na ZPOŠ a v celé oblasti pojištění probíhají, značí, že se tvoří základ právní úpravy, která se bude moci dlouhodobě živoschopná. Dílčí úpravy, které navrhuji, by mohly řešit některé, z mého pohledu problematické oblasti.

## 8. Přílohy

### Vývoj počtu nehod a následků na zdraví



### Vývoj počtu nehod a hmotné škody

Rok	Počet nehod	Hmotná škoda v mil. Kč
1995	175 520	4 877,20
1996	201 697	6 054,40
1997	198 431	5 981,60
1998	210 138	6 834,00
1999	225 690	7 148,80
2000	211 516	7 095,80
2001	185 664	8 243,90
2002	190 718	8 891,20
2003	195 851	9 334,27
2004	196 484	9 687,39

## Statistika viníků dopravních nehod

Viník, zavinění nehody	Podíl v %
ŘIDIČEM MOTOROVÉHO VOZIDLA	91,8
ŘIDIČEM NEMOTOROVÉHO VOZIDLA	1,4
CHODCEM	1,0
JINÝM ÚČASTNÍKEM	0,1
ZÁVADOU KOMUNIKACE	0,3
TECHNICKOU ZÁVADOU VOZIDLA	0,7
LESNÍ, DOMÁCÍ ZVĚŘÍ	4,3
JINÉ ZAVINĚNÍ	0,4

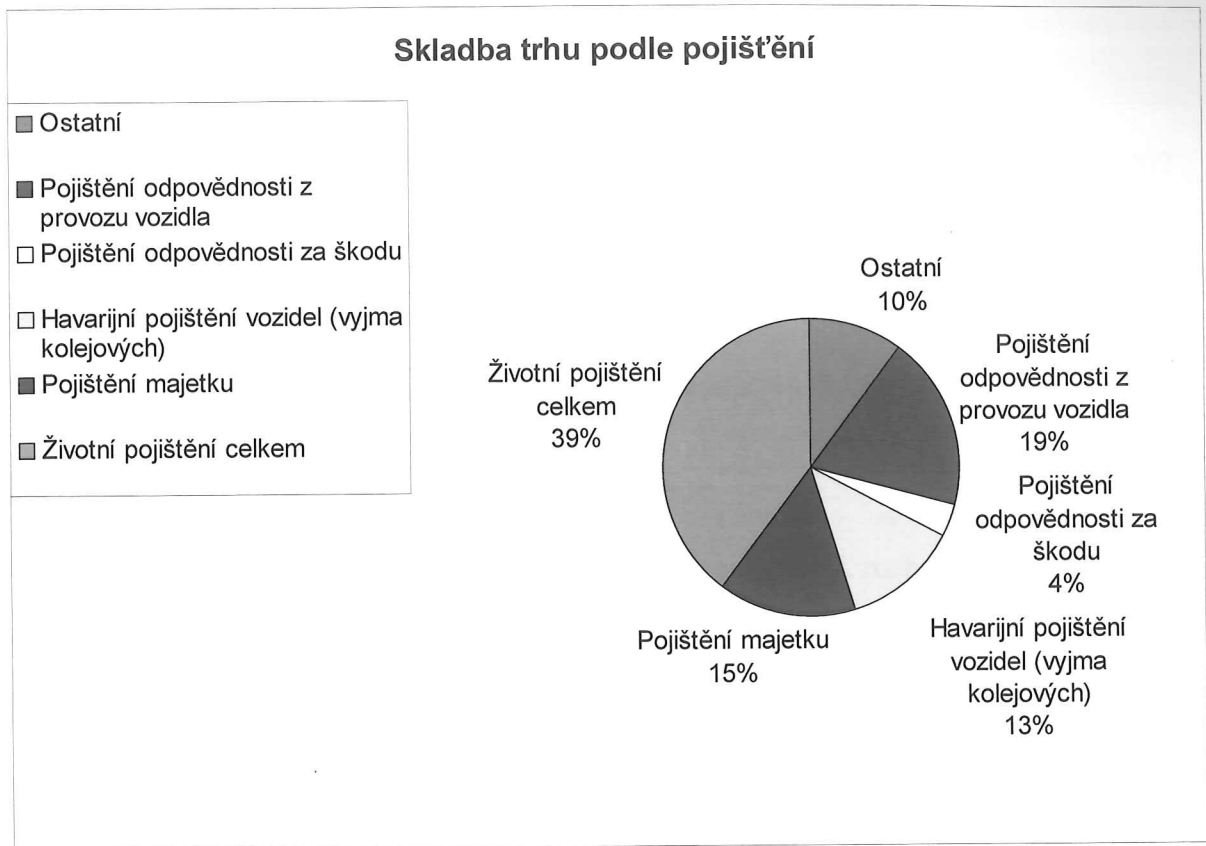
## Vliv stáří vozového parku na nehody

Osobní automobily rok výroby - rok 2004	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl Usmrcených (oproti r. 2003)	závažnost nehod (usmrceno na 1000 nehod)
2000 – 04	36499	28,3	150	17,9	4	4,1
1995 – 99	39 882	31,0	<b>242</b>	28,8	-9	6,1
1990 – 94	24 301	18,9	172	20,5	<b>-31</b>	7,1
1985 – 89	17 945	13,9	174	20,7	-3	<b>9,7</b>
1980 – 84	4 949	3,8	32	3,8	-18	6,5
Vyrobená před r. 1980	4 612	3,6	45	5,4	-17	<b>9,8</b>
Nezjištěno	661	0,5	24	2,9	13	-

## Nejčastější důvody zavinění nehod motorovými vozidly

Hlavní příčina nehody rok 2004	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST	29 890	16,6	461	41,8
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	4 224	2,3	74	6,7
NEDÁNÍ PŘEDNOSTI	32 225	17,9	191	17,3
NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	114 063	63,2	378	34,2

## Skladba trhu dle pojištění





## Prameny

- Brejcha A., Odpovědnost v soukromém a veřejném právu, Codex Bohemia 2000
- Bušta P., Vyřazení vozidla z registru a zánik pojištění odpovědnosti, Pojistný obzor 2/2002
- Bušta P., Výluky z pojištění odpovědnosti a regres, Pojistný obzor 5/2004
- Bušta P., Právo pojišťoven na přístup k evidencím, Pojistný obzor 6/2001
- Čechová J., Příkryl V., Připravovaná novela zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
- Česká kancelář pojistitelů, Výroční zpráva za rok 2004
- Fekete I., Z krátké historie vývoje Slovenské kanceláře pojistitelů, rozhovor s výkonným ředitelem SKP, Pojistný obzor 3/2003
- Holub M., Fiala J., Borovský J., Občanský zákoník-poznámkové vydání s judikaturou a literaturou, Linde Praha, a.s., 2005
- Hradec J., Vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla po deregulaci sazeb pojistného, Pojistný obzor 3/2003
- Charypar J., Návrh ČAP na převod zákonného pojištění na povinně smluvní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, Pojistný obzor 6/1997
- Charypar J., Nové úkoly pojišťoven podle zákona č. 47/2004 Sb., Pojistný obzor 5/2004
- INFO z Evropské unie, Pojistný obzor 4/2005
- INFO z Evropské unie, Pojistný obzor 6/2005
- Jirsa J., Zánik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, Pojistný obzor 9/2005
- Karfíková M., Příkryl V., Čechová J., Základy pojišťovacího práva, Orac, s.r.o., 2001
- Kopecký K., Povinné ručení – otázky a odpovědi, Grada Publishing, 2005
- Ministerstvo vnitra ČR, Nehodovost na pozemních komunikacích v ČR za rok 2004, Pojistný obzor 5/2005
- Ministerstvo vnitra ČR, Výběr ze statistického přehledu o nehodovosti v silničním provozu na území ČR za rok 2002

Morawski M., Konec regulace sazeb pojistného v povinném ručení motorových vozidel, Právo a podnikání 1/2003

NS, Z judikatury, Právo a podnikání 5/2004

Příkryl V, Bušta P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Lenka Buštová-Venice Music Production, 2004

Škorpil M., Nové limity u pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel?, Pojistný obzor 5/2004

Vostatek J., Odpovědnostní pojištění motorových vozidel: Quo vadis?, Finance a úvěr 4/1996

[www.ckp.cz](http://www.ckp.cz)

[www.euroskop.cz](http://www.euroskop.cz)

[www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

[www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz)