

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Právnická fakulta

Katedra finančního práva a financí

Rigorózní práce

**Harmonizace právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu
způsobenou provozem motorového vozidla**

Konzultant : Doc. JUDr. Marie Karfíková, CSc.

Vypracovala : Mgr. Eliška Zemanová

V Praze, září 2006

Prohlášení

„ Prohlašuji, že jsem tuto rigorózní práci zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala, způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

A handwritten signature in cursive script, appearing to be the name 'Ludmila'.

Harmonizace právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla

Obsah

Harmonizace právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.....	1
1. Úvod.....	2
2. Obecně teoretická část.....	3
2.1. Stručná historie pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	3
2.2. Vznik a vývoj pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	5
2.3. Princip pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a jeho kategorie.....	12
2.4. Formy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	13
2.5. Reforma pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v ČR.....	16
3. Rozbor platné právní úpravy problematiky pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	18
3.1. Pojmy.....	18
3.2. Rozsah pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	24
3.3. Vznik a zánik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	27
3.4. Výjimky z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	36
3.5. Státní dozor nad pojišťovnictvím.....	37
4. Česká kancelář pojistitelů.....	39
4.1. Vznik a orgány České kanceláře pojistitelů.....	39
4.2. Okruh činností České kanceláře pojistitelů.....	40
4.3. Působnost České kanceláře pojistitelů ve vztahu k poškozeným a povinným.....	42
5. Realizace směrnic EU týkajících se pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel v českém právu.....	44
5.1. První směrnice Rady ES 72/166/EHS.....	45
5.2. Druhá směrnice Rady ES 84/5/EHS.....	50
5.3. Třetí směrnice Rady ES 90/232/EHS.....	55
5.4. Čtvrtá směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES.....	63
5.5. Pátá směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES.....	71
5.5.1. Změny provedené v 1. motorové směrnici 72/166/EHS.....	71
5.5.2. Změny provedené v 2. motorové směrnici 84/5/EHS.....	75
5.5.3. Změny provedené ve směrnici Rady 88/357/EHS.....	79
5.5.4. Změny provedené v 3. motorové směrnici 90/232/EHS.....	80
5.5.5. Změny provedené v 4. motorové směrnici 2000/26/ES.....	84
6. Závěr.....	86
7. Seznam použité literatury.....	89

1. Úvod

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla představuje nedílnou a dynamicky se rozvíjející oblast života i hospodářství ČR a vůbec všech zemí EU. Již od počátků evropské integrace patří jeho úprava prostřednictvím směrnic a zákonů mezi základní oblasti života, které jsou regulovány jak ze strany orgánů EU, tak ze strany vlád jednotlivých národních států, a to s ohledem na odstranění negativní důsledků automobilismu na lidskou společnost. Vzájemná harmonizace evropských směrnic a zákonů jednotlivých národních států je důležitou součástí dosažení integrity právních podmínek pro provozování vozidel i pro postavení poškozených v rámci hranic a vnitřního trhu EU. Základním impulsem pro vznik těchto směrnic byla snaha odstranit překážky, ať už právní či faktické, bránící rozvoji vnitřního trhu dopravy a služeb, podmínek provozu vozidel a postavení poškozených v rámci celé EU. Velké rozdíly v národních předpisech regulujících pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jsou pro jednotlivé občany i ostatní subjekty často zbytečně zatěžující a komplikují jim celkovou orientaci v této oblasti. Správné fungování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a jeho jednotná právní úprava je zcela zásadní pro pokračování procesu ekonomické a právní integrace Evropské unie.

V rámci své rigorózní práce na téma „Harmonizace právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla“ jsem se rozhodla věnovat právě právní úpravě problematiky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR s přihlédnutím na její harmonizaci s jednotlivými směrnicemi Evropské unie. Domnívám se, že tato rigorózní práce by měla zhodnotit a popsat právní úpravu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR včetně způsobu a rozsahu její harmonizace s jednotlivými směrnicemi EU. Celkově by tak měla přispět ke zhodnocení právní úpravy v ČR a k dosažené harmonizaci v této oblasti i s případnými návrhy na další postup.

2. Obecně teoretická část

2.1. Stručná historie pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel (dále také „ pojištění odpovědnosti“) bylo u nás zavedeno již v první polovině třicátých let dvacátého století. V období centrálně řízené ekonomiky mělo formu zákonného pojištění se všemi prvky monopolního pojištění v nekonkurenčním prostředí. Zákonné pojištění není v tržních ekonomikách obvyklé, neboť zamezuje jakékoliv volbě na straně pojištěného a přímo v zákoně zavazuje určenou pojišťovnu nést riziko, aniž jí umožňuje toto riziko přezkoumat a standardními pojišťovacími prostředky vést klienta k jeho zlepšení.

Zákonné pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorového vozidla u nás platilo několik desetiletí. Pojistná ochrana pojištění vznikala přímo ze zákona, tj. automaticky, bez povinnosti sjednat pojistnou smlouvu, okamžikem uvedení vozidla do provozu. Zaplacení pojistného tedy nebylo pro vznik pojištění rozhodující.

Jeho nedostatky se projevovaly zejména od počátku devadesátých let, kdy se v republice začaly radikálně měnit ekonomické podmínky. Zvýšil se výrazně počet motorových vozidel, a to zejména automobilů, které se staly jedním ze symbolů naší doby, a jejichž provoz je spojen s významnými riziky. Současně nastal rozvoj cestovního ruchu, zvýšil se mezinárodní silniční provoz na našem území, došlo k nárůstu dopravních nehod, zvýšila se cena vozidel a i ceny jejich oprav. Forma pojištění s ohledem na mechanismus vzniku neumožňovala individuální zhodnocení škodovosti jednotlivých pojištěných a stanovení pojistného vyhláškou ministerstva sebou přinášelo nebezpečí značného politického vlivu na výši sazeb, což se negativně odráželo na výši prostředků potřebných k úhradě vznikajících škod. Provozování odpovědnostního pojištění jedinou institucí, Českou pojišťovnou, se ukázalo jako nevyhovující. Stejně jako u jiných pojistných rizik se i na

povinné ručení musejí vytvářet rezervy na budoucí výplaty vzniklých škod. Svým dílem k zvyšování sazeb povinného ručení přispěl také růst motorizace, dovoz nových i ojetých automobilů ze zahraničí a s tím související narůstající počet dopravních nehod. Je proto logické, že jediným možným řešením bylo zvyšování pojistných sazeb. Počínaje rokem 1992 začalo Ministerstvo financí každoročně zvyšovat sazby povinného ručení, ovšem ani ty nebyly schopny držet krok s vývojem. Proti ekonomickým argumentům stály však jiné sociální a stát měl tedy v podstatě jen jedinou možnost, přenechat vše soukromým pojišťovnám.

Zásadní přelom v tomto pojištění nastal dnem 1.1.2000, kdy nabyl plné účinnosti zákon č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 307/1999 Sb., zákona č. 56/2001 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 47/2004 Sb., zákona č. 377/2005 Sb. a zákona č. 57/2006 Sb. (dále jen „ZPOV“). ZPOV je prováděn vyhláškou Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., ve znění vyhlášky č. 429/2002 Sb. a vyhlášky č. 309/2004 Sb. Na základě této úpravy došlo po téměř padesáti letech k demonopolizaci pojištění odpovědnosti a k jeho návratu do systému soukromého práva.

Zákon byl v souvislosti se změnami právního řádu České republiky a práva ES novelizován zákonem č. 307/1999 Sb., zákonem č. 56/2001 Sb., zákonem č. 320/2002 Sb., zákonem č. 47/2004 Sb., zákonem č. 377/2005 Sb. a zákonem č. 57/2006 Sb., čímž bylo dosaženo i harmonizace s právem ES.

System soukromého smluvního pojištění odpovědnosti umožňuje výběr pojistitele, který pojistníkovi nejlépe vyhovuje. Tím se vytváří konkurenční prostředí jako faktor, který má řadu pozitiv. V rámci soutěživosti mezi jednotlivými pojistiteli nastává výrazné zkvalitnění služeb pro pojištěné a rychlejší vyřizování oprávněných nároků poškozených na náhradu škod způsobených provozem vozidel.

Poskytováním slev a přírážek, tzv. bonusů a malusů, v rámci pojistného jsou zvýhodňovány osoby jezdící bez nehod, naopak tomu je u osob působících provozem vozidla škody jak na zdraví ostatních účastníků silničního provozu, tak i na jejich majetku. Pozitivně by tak měla být ovlivňována i bezpečnost silničního provozu.

Jedním z nejvýznamnějších cílů dané právní úpravy je zabezpečení oprávněných nároků každé osoby, která v důsledku provozu vozidla utrpěla újmu.

2.2. Vznik a vývoj pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel je nejdůležitějším druhem odpovědnostního pojištění. Vzhledem k jeho významu, i s ohledem na jeho propojení zejména s havarijním pojištěním motorových vozidel, však toto pojištění není primárně začleňováno do pojištění odpovědnosti za škodu, ale do odvětví pojištění motorových vozidel.

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, lidově označováno jako „povinné ručení“, má na našem území dlouholetou tradici. Ve svém vývoji prošlo řadou změn, přičemž od padesátých let má zákonnou formu. Jeho cílem je zabezpečit třetím osobám poškozeným provozem motorových vozidel odpovídající náhradu vzniklých škod. Díky pojištění není tedy ochrana těchto osob závislá na dostatečnosti finančních prostředků škůdce k úhradě způsobených škod.

Pojištění odpovědnosti slouží k zabezpečení třetích subjektů před následky vyvolanými nebezpečím plynoucím z provozu vozidel. Důvodem je vznik značných majetkových škod a škod na zdraví osob vyvolaných tímto provozem, k jejichž úhradě by v mnoha případech nepostačoval majetek osob odpovědných za vznik těchto škod. Tím je dáno jeho významné sociální poslání.

Dle mého názoru význam pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel spočívá vedle rizika i v rozsahu, které při dnešním obrovském využívání motorových vozidel širokými vrstvami obyvatelstva, má také značný sociální význam. Dopravní prostředky všeho druhu jsou zdrojem zvýšeného rizika nehod, úrazů a škod. V ekonomické a právní praxi se to projevilo nejdříve ve vztahu k železnicím. Ještě na začátku 19. století občanské zákoníky ve všech vyspělých zemích uznávaly jen jednu základnu odpovědnosti za škodu – odpovědnost za zavinění, resp. subjektivní odpovědnost. Opíraly se tak v zásadě o vzory římského práva. Prvním významným průlomem do výlučnosti odpovědnosti za zavinění byl pruský zákon o železnicích z roku 1838. Na našem území se prosadila odpovědnost za výsledek, resp. objektivní odpovědnost v zákoně o ručení železnic za tělesné poškození a zabití lidí způsobené na železnicích z roku 1869. Objektivní odpovědnost se začala prosazovat také u úhrady škod vznikajících při provozu automobilů a dalších silničních motorových vozidel. Nejprve se tak stalo v císařském Rakousku, tzv. autozákonem z roku 1908. Rozšíření odpovědnosti za škodu podstatně zvýšilo úlohu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel. To začalo krýt odpovědnost nad rámec daný dřívějším občanským zákoníkem. Do této doby bylo možné charakterizovat obsah pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel jako pojistné zabezpečení provozovatele pro případ platební neschopnosti při vzniku škod jím zaviněných. Důležitým mezníkem v dalším vývoji byly státní zásahy směřující k finančnímu zabezpečení nároků poškozených. Jde zejména o zavedení povinného pojištění, které vešlo v platnost v Dánsku jako v první zemi v roce 1919. V Československu bylo povinné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla zavedeno tzv. velkým autozákonem v roce 1935 (zákon č.81/1935 Sb.) pro všechny držitele vozidel, která podléhala zápisu v registru motorových vozidel. Přitom opomím již dřívější povinné

odpovědností pojištění pro živnostenskou autodopravu (1932).¹

Povinné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel má dnes přes 80 % zemí světa. Téměř v třetině těchto zemí se toto pojištění však nevztahuje na věcné škody. Zásada objektivní odpovědnosti se v praxi prosazovala postupně – ať již formou zákonů nebo jen soudních výroků (precedentů). V počátcích povinného pojištění měla ještě v mnohém rozhodující úlohu represivní funkce odpovědnosti za škodu, a to i vysloveně na úkor funkce kompenzační. V Československu v tomto směru původně existovala celá řada podstatných výluk z pojištění, např. pojištěním nebyla kryta jízda bez řidičského průkazu, opilost, neplacení pojistného, nezjištěný pachatel, jízda bez vědomí provozovatele nebo proti jeho vůli. Ke zmírnění dopadů těchto výluk z pojištění byl zřízen Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly. Fond tohoto druhu existuje dnes asi v polovině zemí světa – ve většině zemí Evropy a částečně také v Severní a Latinské Americe.

Úprava z roku 1935 přetrvala až do roku 1950, kdy byl zaveden systém **zákoného pojištění odpovědnosti**, tj. pojištění vznikající ze zákona na základě určité skutečnosti. Od roku 1953 se přitom pojištění odpovědnosti opírá o vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. V tomto vládním nařízení se v § 11 stanoví, že osoby odpovědné za provoz motorových vozidel jsou proti následkům zákonné odpovědnosti povinně pojištěny u Státní pojišťovny. V § 16 písm. c) zmocňuje toto vládní nařízení Ministerstvo financí k vydání předpisů, které stanoví rozsah a podmínky tohoto pojištění. V souladu s tím došlo k podstatnému prohloubení zásady objektivní odpovědnosti, kdy byly odstraněny výše uvedené výluky, dále byla zrušena většina pojistných částek a podstatně byla omezena individualizace pojistného. Přesto, že vládní nařízení č. 54/1953 Sb. mluví o osobách „povinně pojištěných“ a že všechny předpisy vydané k jeho provedení označovaly až do roku 1964 toto pojištění jako

¹ Vostatek, J. Odpovědnostní pojištění motorových vozidel : Quo vadis? Finance a úvěr, 46, 1996, č.4, 232 s.

„pojištění povinné,, nešlo o pojištění, u něhož by bylo zákonem uloženo uzavřít pojistnou smlouvu, ale o pojištění, které vznikalo pro právnické a fyzické osoby tím, že se staly provozovateli motorového vozidla tedy, aniž by musely uzavírat pojistnou smlouvu.²

Reforma pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla z 50. let v mnohém jednorázově uskutečnila to, co ve vyspělých zemích západní Evropy trvalo v delším období i několik desítek let. I při stále větším důrazu na zásadu objektivní odpovědnosti v pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel zůstala v platnosti obecná zásada odpovědnosti za zavinění. Prakticky se jedná především o řidiče motorového vozidla, který podle § 420 občanského zákoníku odpovídá za škodu, kterou svým jednáním při dopravní nehodě zavinil. Oběť takové dopravní nehody má nárok na stejné plnění jako při uplatnění zásady objektivní odpovědnosti.

K dalším zásadnějším změnám v pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla došlo u nás až v roce 1992, kdy nabyla účinnosti vyhláška Ministerstva financí ČR č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti. Zmocnění Ministerstva financí k vydání této vyhlášky bylo zakotveno v již zmiňovaném vládním nařízení č. 54/1953 Sb. a nově bylo zakotveno v ustanovení § 26 zákona č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví. Mimo jiné vládní nařízení č. 54/1953 Sb. bylo zrušeno až v roce 1997 zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Tyto změny lze vcelku charakterizovat jako významné odstranění zaostávání v rozvoji tohoto pojištění za vyspělými zeměmi Evropy. Dle mého mínění k zaostávání v předchozích desetiletích došlo v důsledku strnulosti a nepřizpůsobování zákonného pojištění z roku 1950. Nejprve jsme v 50. letech získali značný předstih před tržními ekonomikami a pak následovalo dlouhé období bez dalšího potřebného rozvoje a přizpůsobování se vývoji.

² Velebová, E. Smluvní a zákonné pojištění. Praha : Linde, 1993, 195-196 s.

Původní koncept pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla byl důsledným pojištěním provozovatele (většinou majitele) za škody vzniklé při provozu jeho vozidla navíc s tím, že muselo jít o provoz konaný s jeho vědomím, ne-li přímo souhlasem. Pokud vozidlo řídil někdo jiný než provozovatel, odpovědnost za výsledek nesl provozovatel, přestože je to zpravidla řidič, kdo způsobí nehodu nebo kdo za ni ve smyslu zákona odpovídá. Vychází se zde vlastně jakoby z předpokladu: kdyby provozovatel neměl auto, nemohl by s ním přece havarovat. Tato konstrukce byla na druhé straně praktická z hlediska sjednávání pojištění a placení pojistného. Provozovatel vozidla je evidován a je zpravidla dostižitelný, navíc je ještě většinou vozidlo po nehodě majetkovou hodnotou, kterou lze případně zabavit k uhrazení vzniklé škody.³ Naznačená slabina konceptu pojištění provozovatele motorového vozidla se projeví zejména v případě, kdy je sám provozovatel poškozen provozem motorového vozidla. Většinou se tak děje, když provozovatel je, co by fyzická osoba, v době nehody spolujezdcem (může však být i chodcem). Existují samozřejmě i případy, kdy řidič provozovatele při nehodě poškodí či zničí jiný majetek provozovatele. Většinou za tyto škody provozovatel nemůže, je však možný i pravý opak vzniku nehody. Jde o případy typu mluvení za jízdy s řidičem či nařízení jízdy s vozidlem s technickou závadou či za riskantních podmínek.

Vyhláškou Ministerstva financí ČR č. 492/1991 Sb. byl provozovatel zařazen mezi osoby, jimž náleží pojistné plnění – pokud vozidlo sám neřídil. Příslušný odstavec vyhlášky zní: „Za škodu způsobenou jinému se považuje také škoda na zdraví nebo smrt provozovatele motorového vozidla, kterým byla škoda způsobena, pokud toto motorové vozidlo v době vzniku skutečnosti, kterou byla škoda způsobena, sám neřídil.“, Toto značné rozšíření rozsahu pojištění má své opodstatnění v uvedených skutečnostech, současně je však třeba vidět, že tím dochází k odškodňování provozovatelů i v případech

³ Vostatek, J. Odpovědnostní pojištění motorových vozidel : Quo vadis? Finance a úvěr, 46, 1996, č.4, 233 s.

jejich odpovědnosti za škodu. V tomto směru jde o posun k principu sociálního pojištění. Myslím si, že velice přínosné bylo, když v roce 1992 došlo k dalšímu rozšíření rozsahu pojištění zrušením tzv. **příbuzenské klauzule**. V klasickém pojetí odpovědnosti za škodu neručí škůdce za škodu způsobenou svým příbuzným. Tyto osoby tvoří se škůdcem jednu hospodářskou a sociální jednotku a podle klasických zásad odpovědnosti za škodu zde odškodnění v základním případě (kdy nejde např. o záměrný čin) není smysluplné, neboť by šlo o kompenzaci v rámci jedné hospodářské jednotky.⁴ Podle předchozí právní úpravy pojišťovna nehradila škodu, pokud za ni pojištěný odpovídá svému manželu nebo příbuzným v řadě přímé anebo osobám, které s ním žily ve společné domácnosti. Tato tzv. příbuzenská klauzule má obecně své oprávnění, ale na druhé straně se jeví jako nespravedlivé, aby příbuzný poškozený při nehodě neměl stejné právo na odškodnění újmy na zdraví či majetku jako autostopař nebo jiná cizí (popř. i vzdáleně příbuzná) osoba. Podle nové právní úpravy zůstala příbuzenská klauzule platná jen pro škody na věcech (tedy provozovatel nehradí svým příbuzným škodu na věcech). Jde o zásadní koncepční otázku, resp. změnu: u škod na zdraví to i pro příbuzné znamená, že se realizoval posun od konceptu odpovědnostního pojištění směrem ke konceptu úrazového pojištění. Škody na věcech příbuzných zůstaly v kategorii sociálně méně významného problému, kde není třeba uplatňovat zásadu objektivní odpovědnosti.

Za neméně zásadní zlepšení považuji tehdy nové ustanovení vyhlášky, podle něhož vzniká poškozenému **přímý nárok** na pojistné plnění vůči pojišťovně v případě smrti pojištěného nebo zániku pojištěné právnické osoby. Do roku 1991 měl poškozený přímý nárok vůči pojišťovně jen v případě, že škůdce nebyl zjištěn.

Oba tyto případy jsou v rozporu s klasickým pojetím odpovědnosti za škodu. Druhý případ – neidentifikované vozidlo – byl zapracován do

⁴ Vostatek, J. Odpovědnostní pojištění motorových vozidel : Quo vadis? Finance a úvěr, 46, 1996, č.4, 234 s.

naší právní úpravy již dříve, první případ – zánik pojištěné osoby – až od roku 1992. K tíži poškozených zůstaly případy neodpovědných řidičů a provozovatelů, kteří nenahlásili pojistnou událost. I tak však v tomto směru došlo k posílení sociálních prvků odpovědnostního pojištění – na úkor klasických principů institutu odpovědnosti za škodu. U přímého nároku v případě nezjištěného vozidla došlo současně k zúžení pojistné ochrany na škodu na zdraví (nebo usmrcením). I to lze považovat za posun směrem k úrazovému pojištění.

S novelou občanského zákoníku došlo současně i k rozšíření pojistného krytí o ušlý zisk; od roku 1992 se tedy z odpovědnostního pojištění motorových vozidel hradí nejen „skutečná škoda,, ale i „to, co poškozenému ušlo,,. Zde jde o úpravu nadřazené právní normy, kterou musí vyhláška respektovat. Obecně však nastává otázka, zda má být ušlý zisk uhrazován pojistným plněním z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel. Široká úhrada ušlého zisku je nesporně samozřejmostí při odškodňování na bázi principu za zavinění, je však v protikladu se sociální orientací novodobého odpovědnostního pojištění motorových vozidel. Její redukce nebo eliminace však vyžaduje zákonnou (nikoliv „vyhláškovou,,) úpravu rozsahu a podmínek zákonného pojištění popř. povinného smluvního pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.

Jednotlivé základní etapy vývoje pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel na našem území odrážely v první řadě riziko provozu motorových vozidel a společenský význam jeho krytí – zejména ve vztahu k úrazům vznikajícím při tomto provozu. Výsledkem byl posun od principu odpovědnosti za zavinění k principu odpovědnosti za výsledek a návazně pak od dobrovolného pojištění k pojištění povinnému, s větším důrazem na odškodňování škod na zdraví. V druhé řadě se v tomto pojištění promítly i historické podmínky centrálně plánované ekonomiky, což v prvním období znamenalo urychlení rozvoje pojištění a ve druhé

části pak zaostávání za jeho vývojem v západní Evropě.

2.3. Princip pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a jeho kategorie

Lidská společnost je již od svého vzniku ohrožována zápornými důsledky nepředvídatelných událostí, mající původ jak v povaze přírodních dějů, tak i v nedokonalosti samotné společnosti. Základním rysem těchto škodlivých událostí je jejich nahodilost v čase a v rozsahu způsobených následků. Snaha zmírnit nebo odstranit nepříznivé důsledky způsobené nahodilými událostmi vedla postupem času ke sdružování jednotlivců a skupin do společenství. Základním principem, na kterém je činnost takových společenství založena, je princip solidarity. Ten spočívá v tom, že každý člen platí určité příspěvky, aniž by byl nebo bude stížen škodou z nahodilé události. Nahromaděné příspěvky vytvářejí finanční rezervy potřebné pro úplnou či částečnou úhradu vzniklých škod členů sdružených ve společenství. S rozvojem dělby práce dochází postupně ke kvalitativním přeměnám takových společenství, až konečným historickým výsledkem všech přeměn jsou pojišťovny a pojišťovnictví.⁵

Dnes pojištění chápeme jako finanční kategorii, znamenající vztahy tvorby, rozdělování a užití pojistného fondu k úhradě potřeb, jež vznikají z nahodilých událostí. Na tvorbě pojistného fondu se podílí všechny zúčastněné subjekty, ale rozdělování se uskutečňuje ve prospěch těch, u kterých došlo k nahodilé události.

Z právního pohledu představuje pojištění vztah, při kterém pojišťovna (obecněji pojistitel) na sebe přebírá závazek, že pojištěnému poskytne pojistné plnění nastane-li nahodilá, v dohodnutých podmínkách vymezená, událost. Protože, jak ze strany pojišťovny, tak ze strany pojištěného subjektu, hlavní závazek z pojištění má finanční povahu (výplata příslušné částky plnění pojišťovny v případě pojistné události

⁵ Zuzanáč, A. Právní rádce pojištěných. Praha : Linde, 1997, 7 s.

a úhrada pojistného, které je druhý účastník povinen pojišťovně platit v dohodnutých pojistných obdobích nebo jednorázově), je zřejmé, že věcný základ pojištění má ekonomickou povahu. Realizace ekonomických základů pojištění ve společenském měřítku lze však dosáhnout pouze prostřednictvím právních vztahů vznikajících mezi pojišťovnou a druhými účastníky pojištění, upravených obecně závaznými právními předpisy nebo na jejich základě uzavřenou smlouvou; ty stanoví práva a povinnosti, jež účastníkům (tj. uvedeným osobám i pojišťovně) z pojištění vznikají. O pojištění tedy můžeme hovořit jak v kategorii ekonomické, tak právní.⁶

2.4. Formy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Jak již bylo v úvodu mé práce zmíněno, teorie rozlišuje dvě právní formy pojištění, a to pojištění smluvní a pojištění zákonné. V rámci smluvního pojištění jsou zahrnuty dva typy. Pojištění smluvní dobrovolné a pojištění smluvní povinné.

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla patří do kategorie pojištění **povinné smluvní**. Při tomto typu pojistné smlouvy je její uzavření a trvání pojištění uloženo přímo zákonem. Toto pojištění se vztahuje na případy, kdy je zvláštní obecný zájem na ochraně před následky činností, s jejichž provozem je spojeno zvýšené riziko, především jde o to, aby se poškozenému dostalo vždy náhrady škody, i kdyby pojištěný škůdce neměl k její úhradě dostatek prostředků.⁷ Zároveň je blíže určenému okruhu subjektů stanovena povinnost uzavřít pojistnou smlouvu, a to vždy pod hrozbou určité sankce ze strany státních orgánů.

Zákonné pojištění vzniká automaticky přímo ze zákona bez nutnosti uzavřít pojistnou smlouvu, dojde-li ke skutečnosti, s níž zákon vznik

⁶ Velebová, E. Smluvní a zákonné pojištění. Praha : Linde, 1993, 14 s.

⁷ Zuzanaček, A. Právní rádce pojištěných. Praha : Linde, 1997, 10 s.

pojištění spojuje a trvá po celou dobu existence této skutečnosti bez pojistné smlouvy a bez ohledu na vůli jeho účastníků. Jak bylo zmíněno v předchozí části mé práce, tato forma pojištění se v ČR v oblasti pojištění odpovědnosti již nevyskytuje.

Právním předpisem na jehož základě vzniká povinně smluvní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je již zmiňovaný ZPOV. Dle § 3 ZPOV vzniká pojištění odpovědnosti na základě pojistné smlouvy. Pro podmínky vzniku této smlouvy platí subsidiárně ustanovení zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě (dále jen „ZPS“). § 6 ZPS stanovuje, že pojistná smlouva se uzavírá přijetím návrhu na její uzavření, který může být podán pojistitelem, pojistníkem nebo pojišťovacím zprostředkovatelem, a to ve lhůtě, kterou určí navrhovatel. Pokud není lhůta určena, pak do 1 měsíce, v případě potřeby lékařské prohlídky do 2 měsíců. Návrh je přijat okamžikem, kdy navrhovatel obdrží sdělení druhé smluvní strany o přijetí svého návrhu nebo zaplacením pojistného.

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu má ze zákona každý vlastník nebo spoluvlastník tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského vozidla, které podléhá podle zákona tomuto pojištění. Pojistnou smlouvu může uzavřít i osoba odlišná od vlastníka vozidla. Přitom návrh pojistné smlouvy nesmí odporovat zákonu nebo všeobecným pojistným podmínkám pojistitele schválených ministerstvem.

Ve smyslu zákona o pojištění tedy lze na dálnici, silnici, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci, zkráceně na pozemní komunikaci, provozovat vozidlo jen za trvání pojištění odpovědnosti vzniklého na základě pojistné smlouvy dle ZPOV. Jinak se jedná o přestupek podle § 16 ZPOV, kterého se dopustí ten, kdo provozuje vozidlo bez pojištění odpovědnosti, ačkoliv musí být tato odpovědnost pojištěna podle zákona o pojištění. ZPOV upravuje základní práva a povinnosti vznikající v souvislosti s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Vytváří a upravuje působnost Kanceláře jako instituce, která zabezpečuje

úhradu škod způsobených provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba nebo nebyla splněna povinnost pojištění odpovědnosti, popřípadě pojistitel, který měl za pojištěného škodu uhradit, není schopen dostát svých závazků. Dále provozuje hraniční pojištění a plní úkoly související s provozováním pojištění odpovědnosti jak v národním, tak i v mezinárodním měřítku.

Zvláštní povaha provozu vozidel vyvolává značné riziko vzniku škod, které mají původ v tomto provozu, a proto smyslem a účelem tohoto pojištění je zajistit úhradu škod způsobených 3.osobám provozem motorových vozidel. Tyto škody dosahují značné výše, pro jejich pokrytí by často nepostačoval majetek osob odpovědných za způsobenou škodu. Pojem provoz vozidla lze vymezit jako dobou chodu motoru vozidla, jeho jízdou, přípravou k jízdě a bezprostředními úkony po jejím skončení a jinou manipulací s vozidlem včetně úkonů potřebných k jeho údržbě.⁸

Vzhledem k tomu, že se vozidla pohybují na území různých států, vznikly zejména mezi národními kanceláři sdužujícími pojistitele, které provozují pojištění odpovědnosti, dohody o rozšíření v tuzemsku sjednané pojistné ochrany pro daný případ odpovědnosti i na teritoria zúčastněných zemí. Zjednodušila se tím průjezdnost vozidel přes hranice zemí a jejich řidiči nejsou takto vystaveni povinnosti sjednávat na hranicích navštěvované země krátkodobé pojištění odpovědnosti z provozu cizozemského vozidla, tzv. hraniční pojištění.

Mezinárodním dokladem o pojištění odpovědnosti je mezinárodní karta automobilového pojištění, tzv. zelená karta, kterou se řidič v rámci mezinárodního provozu vozidel prokazuje. Je to doklad o pojištění, platný ve všech zemích, jejichž národní kanceláře se připojily k tzv. Jednotné dohodě mezi kanceláři, přijaté Radou kanceláří 20.10.1989 v Londýně. Země, jejichž národní kanceláře se

⁸ Karfíková, M., Příkryl, V., Čechová, J. Základy pojišťovacího práva. Praha : Orac, 2001, 97 s.

současně připojily i k Multilaterální dohodě o zárukách mezi národními kanceláři pojišťovatelů, podepsané 15.3.1991 v Madridu, nevyžadují při vjezdu vozidla na jejich teritorium tuto kartu. Obě tyto dohody jsou v současné době obsaženy v tzv. Interních pravidlech, která byla přijata valným shromážděním Rady kanceláří, dne 30.5.2002. Účelem těchto Interních Pravidel je upravit vzájemné vztahy mezi národními Kanceláři pojišťovatelů a sloučit veškerá ustanovení, která upravují vztahy mezi Kanceláři, do jednoho dokumentu.

2.5. Reforma pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v ČR

V rámci Evropské unie je odpovědnostní pojištění motorových vozidel regulováno směrnicemi Rady EU, resp. dřívějších Evropských společenství. S ohledem na tuto skutečnost bylo nutné se vstupem naší republiky do Evropské Unie uvést naši legislativu do souladu se směrnicemi Rady ES k pojištění. Soudobé zákonné pojištění prvním 2 směrnicím k odpovědnostnímu pojištění motorových vozidel vyhovovala. Ve vztahu k třetí směrnici k neživotnímu pojištění však bylo třeba provést harmonizaci, neboť třetí směrnice předpokládala deregulaci odpovědnostního pojištění motorových vozidel, stejně jako u ostatních odvětví soukromého pojištění. Minimální varianta reformy předpokládala přechod od zákonného pojištění k povinnému smluvnímu pojištění a v nezbytném rozsahu uplatnění směrnic ES. Zákonné pojištění by mohlo fungovat jen za předpokladu, že by k němu byla možná alternativa, to znamená, že by musela existovat možnost „vystoupit“ ze zákonného pojištění za podmínky předchozího sjednání odpovědnostního pojištění motorových vozidel v souladu se směrnicemi ES. Reforma byla prioritní záležitostí, neboť zákonné pojištění provozovala jedna ze soukromých pojišťoven, kterou stanovilo dle novely zákona o pojišťovnictví Ministerstvo

financí. Tato pojišťovna byla tedy zvýhodněna před ostatními nebo naopak poškozována v případě, že by pojištění bylo ztrátové.⁹

Reforma obsahovala 3 koncepční okruhy, a to :

1. základní koncepce pojištění (klasická či modifikovaná koncepce, „no fault“)
2. poskytovaná plnění a jejich konstrukce
3. financování včetně problematiky konstrukce pojistného

Nezbytným předpokladem funkčnosti pojištění je úzká vazba mezi evidencí motorových vozidel a pojišťovnami, které tento druh pojištění poskytují. Kancelář je možným místem, které zajišťuje tok informací mezi evidencí motorových vozidel a jednotlivými pojišťovnami a mezi pojistiteli navzájem. Tok informací zajišťuje, aby všechna motorová vozidla, která jsou v centrální evidenci, byla zároveň pojištěna pro případ povinného ručení. Pokud tomu tak není, má Kancelář povinnost dohlédnout, aby odpovědné orgány zamezily provoz takovýchto vozidel.

⁹ Vostatek, J. Odpovědnostní pojištění motorových vozidel : Quo vadis? Finance a úvěr, 46, 1996, č.5, 286 s.

3. Rozbor platné právní úpravy problematiky pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

3.1. Pojmy

Dále bych ráda osvětlila pojmy, které budou užívány v dalších částech mé práce, a které jsou nezbytné pro objasnění a pochopení problematiky pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a témata mé práce.

Česká asociace pojišťoven (ČAP) je zájmovým sdružením komerčních pojišťoven. Ze 42 subjektů, které mají povolení k podnikání v pojišťovnictví na území České republiky, je 28 pojišťoven jejími členy. Kromě těchto pojišťoven patří mezi přidružené členy asociace Česká sekce Mezinárodního sdružení pro pojistné právo (AIDA) a Česká kancelář pojistitelů. Podíl členských pojišťoven ČAP na celkovém předepsaném pojistném v ČR přesahuje 99 %.

Posláním asociace je zastupovat, hájit a prosazovat zájmy pojišťoven i jejich klientů ve vztahu k orgánům státní správy, dalším právním subjektům i ve vztahu k zahraničí a podporovat tak rozvoj pojišťovnictví a pojistného trhu v České republice. Zpracovává připomínky k právním předpisům týkajícím se pojišťovnictví, pojištění nebo jiných zájmů pojišťoven a prosazuje nezbytné úpravy. Působí při odstraňování rozporů mezi členy asociace, dbá na dodržování zásad etického jednání a chování stanoveného v Kodexu etiky v pojišťovnictví a zabezpečuje zastoupení asociace v mezinárodních organizacích a jejich orgánech. Cílem České asociace pojišťoven jsou dokončení harmonizace českého pojistného práva s legislativou Evropské unie a zabezpečování podmínek pro uspokojení rostoucí společenské objednávky na pojišťovací služby, jak ze strany státu, tak ze strany klientů.

Účastníky pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jsou:

Pojištěný, kterým je každá osoba, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištění se takto vztahuje jak na provozovatele (kterým je nejčastěji vlastník vozidla), tak i na řidiče pojištěného vozidla. Zatímco odpovědnost provozovatele je odpovědností objektivní (§ 427 občanského zákoníku), odpovědnost řidiče je vždy odpovědností subjektivní (§420 občanského zákoníku). Pokud řidič vozidla zavíní dopravní nehodu, odpovídají za vzniklou škodu oba, tedy provozovatel i řidič. Oba jsou v tomto případě pojištěnými se všemi právy a povinnostmi, které ZPOV stanoví. Uplatnění § 7 ZPOV v praxi znamená, že případná odpovědnost za škodu, způsobenou vozidlem mezi nimi navzájem není tímto pojištěním kryta, neboť nejde o škodu vzniklou jinému (s výjimkou případu uvedeného v § 7 odst. 2 ZPOV). Pod pojem „jinému“, je třeba zařadit každou osobu, odlišnou od provozovatele a řidiče vozidla jehož provozem byla škoda způsobena, přičemž fyzická a právnická osoba, byť shodného jména, jsou vždy dvě různé osoby.¹⁰

Dalším účastníkem je **pojistitel**. Pojistitelem je pojišťovna, které bylo podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví) uděleno orgánem státního dozoru v pojišťovnictví povolení k podnikání v pojišťovnictví, a která zároveň od tohoto orgánu získala povolení k provozování pojištění odpovědnosti podle ZPOV. V současné době má povolení k provozování pojištění 9 pojišťoven. Všechny tyto pojišťovny se v souladu s § 18 odst. 3 ZPOV staly členy České kanceláře pojistitelů. Pojistitel má zejména právo na pojistné a povinnost vyplatit pojistné plnění v případě pojistné události.

Pojistník je osoba, která uzavřela s pojistitelem smlouvu o pojištění odpovědnosti. Pojistník je povinen při uzavírání pojistné smlouvy sdělit pojistiteli veškeré potřebné údaje. Má právo dispozice

¹⁰ Škopová, V., Zemanová, M. Aktuální pojištění a pojišťovnictví. Praha : Mirage, 1993, 61-67 s.

s pojistnou smlouvou a povinnost platit pojistné.

Poškozený je osoba, které byla provozem vozidla způsobena škoda a má nárok na náhradu škody věcné i škody na zdraví. Právu pojištěného, aby za něho pojistitel uhradil škodu ve smyslu § 6 ZPOV, tak odpovídá nárok poškozeného na plnění podle § 9 ZPOV.

Pojistka je písemné potvrzení pojistitele o uzavření pojistné smlouvy. **Limitem pojistného plnění, respektive pojistnou částkou** se rozumí v pojistné smlouvě dohodnuté nejvyšší plnění z pojistné události, event. z několika pojistných událostí za určité časové období. Může být využívána i jako základ pro výpočet pojistného.

Pojistná smlouva je právní dokument vytvořený písemnou formou, jehož obsahem jsou smluvní ujednání a podmínky pojistného vztahu, které jsou závazné pro smluvní strany. Pojistnou smlouvu lze též definovat jako dvoustranný právní úkon, na jehož základě vzniká a trvá smluvní pojištění.

Pojistné je úplata za poskytování pojistné ochrany. Pojistné je obvykle placeno opakovaně v dohodnutých pojistných obdobích (běžné pojistné) nebo u některých pojištění najednou za celou pojistnou dobu (jednorázové pojistné). Pojistné je povinen platit pojistník.

Škodná událost je skutečnost, ze které vzniká škoda a která by mohla být důvodem vzniku pojistné události.

Vozidlem se rozumí jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené či nepřipojené.

Národní kanceláři pojistitelů se rozumí profesní organizace/instituce vytvořená v souladu s doporučením č. 5, přijatým 25. ledna 1949 Podvýborem pro silniční dopravu při Výboru pro vnitrozemskou dopravu Hospodářské komise Organizace spojených národů pro Evropu, a sdružující pojišťovny, které jsou v určitém státu oprávněny

provozovat pojištění občanskoprávní odpovědnost z provozu motorových vozidel.

Územím, na němž má vozidlo obvyklé stanoviště se rozumí jednak území státu, v němž je vozidlo evidováno. V případě, že se pro určitý typ vozidla evidence nevyžaduje, ale na vozidle je umístěna pojišťovací značka nebo rozlišovací značka, která je obdobou poznávací značky, se územím rozumí území státu, v němž pojišťovací značka nebo rozlišovací značka byly vydány a pokud se pro určité typy vozidel vůbec nevyžaduje ani poznávací značka, ani pojišťovací značka ani rozlišovací značka území státu, pak se územím, na němž má vozidlo obvyklé stanoviště rozumí území, v němž má držitel vozidla trvalé bydliště.

Zelenou kartou se rozumí mezinárodní osvědčení o pojištění vydané jménem národní kanceláře v souladu s doporučením č.5, přijatým 25.ledna 1949 Podvýborem pro silniční dopravu při Výboru pro vnitrozemskou dopravu Hospodářské komise Organizace spojených národů pro Evropu. Tato karta platí ve všech zemích Evropy a některých dalších. Seznam cizích států, na jejichž území platí pojištění odpovědnosti, je stanoven vyhláškou Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., kterou se provádí ZPOV. Podmínkou začlenění tohoto cizího státu do seznamu je jeho členství v Radě kanceláří. Oproti seznamu států uvedených v zelené kartě seznam neobsahuje mimoevropské země Írán, Izrael, Maroko a Tunisko. Pojištění odpovědnosti lze na tyto země rozšířit, bude-li tak ujednáno v pojistné smlouvě. Zelená karta je platná pro území všech států, které nebyly ze seznamu států na této kartě vyškrtnuty, přičemž vyškrtnout nelze státy uvedené výslovně v § 4 vyhlášky č. 205/1999 Sb.

Členský stát je členský stát Evropské unie nebo jiný stát tvořící Evropský hospodářský prostor.

Korespondent je jakýkoliv pojistitel nebo jiná osoba jmenovaná jedním nebo více pojistiteli se souhlasem Kanceláře té země, v níž je

tato osoba zřízena, s cílem projednat a vyřídit nároky vyplývající z dopravních nehod, jichž se účastní vozidla, pro něž daný pojistitel nebo pojistitelé vydali pojistku, a které nastaly v té zemi.

Nárok je jeden nebo více nároků na náhradu škody, uplatněných poškozeným a vyplývajících z jedné a téže nehody.

Informační středisko provozuje Česká kancelář pojistitelů. Hlavní funkcí informačního střediska je zjišťovat, uchovávat a poskytovat vybrané údaje o pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných na území České republiky a o škodních zástupcích, které jmenovali pojistitelé mající oprávnění provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice pro území ostatních členských států Evropského hospodářského prostoru. Údaje týkající se vozidel registrovaných v ostatních členských státech Evropského hospodářského prostoru, než je Česká republika, zjišťuje Česká kancelář pojistitelů prostřednictvím informačních středisek těchto členských států. Oprávněné osoby, jež mají nárok na náhradu škody v důsledku dopravní nehody, mohou prostřednictvím informačního střediska České kanceláře pojistitelů zjišťovat údaje potřebné pro navázání kontaktu s odpovědným pojistitelem vozidla škůdce, jeho škodním zástupcem, korespondenčním partnerem nebo dalším kompetentním subjektem.

Garanční fond je tvořen z příspěvků pojistitelů, a to poměrně ke svému podílu na trhu a z pojistného za hraniční pojištění. Z fondu se poskytuje plnění poškozenému v taxativně vymezených případech. Garanční fond není státním fondem.

Hraniční pojištění - povinnost uzavřít hraniční pojištění se vztahuje na ty řidiče vozidel registrovaných v cizině, na něž se nevztahuje záruka o existenci pojištění od kanceláře pojistitelů cizího státu, respektive na ty řidiče, kteří nejsou držiteli platné zelené karty. Pojistitelem hraničního pojištění je Kancelář. K uzavření pojistné smlouvy hraničního pojištění dojde zaplacením pojistného.

Splnění povinnosti uzavřít hraniční pojištění kontroluje Policie ČR. V případě, že Policie ČR zjistí, že vozidlo, jehož se povinnost uzavřít hraniční pojištění týká, je provozováno bez platného pojištění, potom nesmí umožnit jeho další jízdu bez zaplacení trojnásobku jinak splatného pojistného, nejméně však 10 000 Kč.

Hraniční pojištění se vztahuje na způsobení škody provozem cizozemského vozidla, k němuž došlo na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie nebo některého jiného státu Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarska.

Hraniční pojištění se sjednává na pojistnou dobu 15 dní. Prodejcem hraničního pojištění je Kooperativa pojišťovna, a.s. V současné době existuje 22 prodejních míst, jejichž seznam je uveřejněn na internetových stránkách Kanceláře.

Směrnice je legislativní akt orgánů Společenství vydávaný na základě zřizovacích smluv. Jde o tzv. sekundární právo. Směrnice nemá obecnou závaznost. Je to akt zavazující jen subjekty, jimž je adresován, a těmi mohou být výhradně členské státy. Směrnice předepisuje jen výsledek, jehož má být dosaženo, zatímco formy a metody dosažení tohoto cíle zůstávají na vůli států. Drtivá většina směrnic je adresována členským státům obecně, a v tomto smyslu má směrnice normativní (tedy nikoli individuální) povahu. Směrnice zpravidla stanoví více či méně podrobně určité zásady, které mají být vtěleny do právních řádů členských států, a to způsobem, jaký je v daném státě potřebný. Za tímto účelem směrnice obsahují lhůtu, do jejíhož ukončení musí být zapracovány do vnitrostátního práva, tedy vnitrostátně provedeny. Nestane-li se tak, porušuje stát právo Společenství a může být postižen. Kromě toho může takto neprovedená směrnice získat přímý vertikální účinek.¹¹

¹¹ Týč, V. Základy práva Evropských společenství pro ekonomy. 2. aktualizované vydání. Praha : Linde, 2000, 54 s.

3.2. Rozsah pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Rozsah pojištění odpovědnosti je upraven v § 6 ZPOV. Pojištěným je každá osoba, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištění se tedy vztahuje jak na odpovědnost provozovatele dle § 427 občanského zákoníku, tak i na řidiče odpovídajícího za škodu dle § 420 občanského zákoníku. Z pojištění odpovědnosti má v souladu s obecnou právní úpravou obsaženou v občanském zákoníku pojištěný právo, aby za něho pojistitel uhradil poškozenému škodu specifikovanou v odstavci 2, za kterou pojištěný poškozenému odpovídá podle občanského zákoníku. U škody na zdraví nebo usmrcením, u věcných škod a ušlého zisku však maximálně do výše limitu pojistného plnění uvedeného v pojistné smlouvě. Pro tyto náhrady škody se na rozdíl od § 442 odst 2 občanského zákoníku vylučuje naturální plnění. V případě uplatňování výše uvedených nároků má pojištěný nárok na náhradu účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením, pokud ke škodné události, ze které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti. V souvislosti s věcnou škodou a se škodou, která má povahu ušlého zisku, má však pojištěný nárok na náhradu škody jen v případě marného uplynutí lhůty dle § 9 odst. 3 ZPOV nebo neoprávněného odmítnutí nebo neoprávněného krácení pojistného plnění pojistitelem.

Podmínkou plnění pojistitele je, že poškozený svoje nároky na náhradu škody uplatnil a prokázal. Rozsah a výše náhrady škody se řídí ustanovením § 442 až 450 občanského zákoníku. Novela zákona z roku 2004 (zákon č. 47/2004 Sb.) rozšířila ustanovení § 444 občanského zákoníku o jednorázové odškodnění pozůstalých. Těm v případě vzniku škody usmrcením jim blízké osoby náleží jednorázové částky, a to ve výši 240 000 Kč manželovi nebo manželce, každému dítěti, každému rodiči a každé další blízké osobě žijící ve společné domácnosti s usmrceným v době vzniku události, která byla příčinou

škody na zdraví s následkem jeho smrti. Částka ve výši 85 000 Kč náleží každému rodiči při ztrátě dosud nenarozeného počatého dítěte a částka ve výši 175 000 Kč náleží každému sourozenci.

Uvedená novela současně umožnila, vložním nového ustanovení § 449a občanského zákoníku, jednorázově odškodnit budoucí nároky poškozených podle ustanovení § 445 až 449 občanského zákoníku. Tato forma odškodnění je podmíněna uzavřením písemné dohody o jejich úplném a konečném vypořádání mezi oprávněným a povinným. V obou případech se jedná o významný posun ve směru zlepšení podmínek pro poškozené. Jednorázové vyrovnání budoucích nároků je v tržních ekonomikách běžné a umožňuje poškozeným řešit tíživou situaci při radikálních změnách jejich životní situace (ztráta pohyblivosti, vyřazení z aktivní činnosti apod.) zapříčiněných škodou na jejich zdraví nebo usmrcením osoby, na které byli ekonomicky závislí.¹²

Teritoriální rozsah pojištění odpovědnosti, který je upraven ustanovením § 6 odst.3-7 ZPOV, dostal vstupem České republiky do EU zásadních změn. Jednou ze základních svobod Společenství je svoboda pohybu osob. Pro její uskutečnění je nezbytné odstranit všechny překážky, které brání nebo ztěžují její praktické uplatnění. V případě provozu vozidel to znamenalo rozšířit platnost pojištění odpovědnosti na celém teritoriu Společenství, a to za jedno pojistné. Tímto je zabezpečeno, že každá osoba ve Společenství, která je poškozená provozem vozidla při jeho provozu na teritoriu Společenství bude vždy odškodněna. Tato povinnost se však týká nejen pojištění uzavíraného k vozidlům registrovaným na území Společenství, ale i pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel ze třetích států, které vstupují na území Společenství bez ohledu na to, na území kterého členského státu vstupují. Takové pojištění pak musí být účinné po celou dobu pohybu

¹² Bušta, P., Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem. Praha : Venice Music Production, 2004, 19 s.

těchto vozidel na území Společenství. Na základě dohod a členství v Radě kanceláří přijali obdobný princip odstraňování překážek pohybu vozidel i některé další státy. Teritoriální rozsah pojištění odpovědnosti tak musí být podle zákona rozšířen i na tyto státy a pojistitel je povinen tuto platnost vyznačit na Zelené kartě. Seznam cizích států, na území kterých jsou kryty škody způsobené tuzemskými vozidly z pojištění odpovědnosti je stanoven v § 4 vyhlášky č. 205/1999 Sb. Podmínkou zařazení státu do tohoto seznamu je jeho členství v Radě kanceláří. Do tohoto seznamu patří následující státy- Albánie, Andora, Belgie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, bývalá svazová republika Makedonie, Černá hora, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Island, Itálie, Kypr, Lichtenštejnsko, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Moldávie, Monako, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, San Marino, Slovensko, Slovinsko, Srbsko, Velká Británie, Německo, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko, Ukrajina, Vatikán.

Zmíněné dohody mohou být však uzavírány Českou kanceláří pojistitelů i s jinými státy. Takto rozšířenou teritoriální platnost pak pojistitel vyznačí na zelené kartě. Za takové rozšíření již může požadovat příplatek k pojistnému.

V případě škody způsobené provozem tuzemského vozidla na území jiného členského státu se rozsah pojištění odpovědnosti řídí právní úpravou toho členského státu, na jehož teritoriu byla škoda způsobena. Pokud je však pro poškozeného z hlediska rozsahu a výše odškodnění výhodnější úprava podle ZPOV, resp. ustanovení pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti z provozu daného tuzemského vozidla, pak se použije této úpravy.

V případě, kdy občan některého členského státu přejíždí z jednoho členského státu do jiného a přitom je mu na území, na které se nevztahuje působnost žádné kanceláře pojistitelů, způsobena škoda provozem vozidla s obvyklým stanovištěm na území členského státu,

použije se právní úprava členského státu, na území kterého má vozidlo, jehož provozem byla škoda způsobena, obvyklé stanoviště. Podmínkou však je, že se jednalo o přímou cestu mezi dvěma územími členských států.

V případech, kdy je tuzemské vozidlo provozováno mimo území států uvedených v § 4 vyhlášky č. 205/1999 Sb., vztahují se na provozování tuzemského vozidla příslušné místní právní předpisy, které buď vyžadují uzavření obdobného produktu jako je hraniční pojištění nebo pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla upravují jiným způsobem, popřípadě pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla konkrétní stát vůbec nevyžaduje.

3.3. Vznik a zánik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Dle § 3 ZPOV vzniká pojištění odpovědnosti na základě pojistné smlouvy. Pojistitel je povinen pojistnou smlouvu uzavřít, jestliže návrh na její uzavření neodporuje ZPOV nebo všeobecným pojistným podmínkám pojistitele. V pojistné smlouvě se lze od ZPOV odchýlit jen tehdy, pokud tím nedochází ke snížení nebo omezení nároků poškozeného z pojištění odpovědnosti. Pro podmínky vzniku této smlouvy platí subsidiárně ustanovení ZPS. § 6 ZPS stanovuje, že pojistná smlouva se uzavírá přijetím návrhu na její uzavření, který může být podán pojistitelem, pojistníkem nebo pojišťovacím zprostředkovatelem, a to ve lhůtě, kterou určí navrhovatel. Pokud není lhůta určena, pak do 1 měsíce, v případě potřeby lékařské prohlídky do 2 měsíců. Návrh je přijat okamžikem, kdy navrhovatel obdrží sdělení druhé smluvní strany o přijetí svého návrhu nebo zaplacením pojistného.

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu má ze zákona každý vlastník nebo spoluvlastník tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského

vozidla, které podléhá podle zákona tomuto pojištění. Pojistnou smlouvu může uzavřít i osoba odlišná od vlastníka vozidla. Přitom návrh pojistné smlouvy nesmí odporovat zákonu nebo všeobecným pojistným podmínkám pojistitele schválených ministerstvem.

Pojistná smlouva musí obsahovat tyto náležitosti :

1. údaje o účastnících smlouvy (určení pojistitele a pojistníka - jméno, příjmení/ obchodní firma nebo název právnické osoby, adresa bydliště/sídla, rodné číslo nebo datum narození, nebylo-li rodné číslo přiděleno/IČ)
2. výše pojistného, jeho splatnost, způsob jeho placení a údaj o tom, zda se jedná o pojistné běžné nebo jednorázové
3. dobu trvání pojištění a pojistné období
4. údaje o vozidle
5. limity pojistného plnění
6. určení, zda se jedná o pojištění škodové nebo obnosové
7. vymezení pojistného nebezpečí a pojistné události
8. pojistné podmínky - obsahující vymezení podmínek vzniku, trvání a zániku pojištění, vymezení pojistné události, stanovení podmínek, za kterých nevzniká pojistiteli povinnost poskytnout pojistné plnění (výluky z pojištění), způsob určení rozsahu pojistného plnění a jeho splatnost
9. písemná forma pojistné smlouvy (s výjimkou krátkodobého pojištění s pojistnou dobou kratší než 1 rok)

Zánik pojištění odpovědnosti je explicitně upraven v příslušných ustanoveních § 12 ZPOV. Ustanovení vymezuje taxativním způsobem zánik pojištění. Zánik pojištění odpovědnosti znamená okamžik, kdy dochází k zániku pojistného vztahu mezi pojistníkem a příslušným

pojistitelem založeného pojistnou smlouvou o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem konkrétního vozidla.

Zanikají tedy práva a povinnosti založená příslušnou pojistnou smlouvou, zejména zaniká povinnost pojistitele poskytnout pojistné plnění poškozenému, jemuž byla škoda způsobena provozem předmětného vozidla, jestliže škodná událost nastala po zániku pojištění odpovědnosti. V případech vymezených v § 24 odst. 2 ZPOV nastupuje potom povinnost Kanceláře poskytnout pojistné plnění z garančního fondu. Jestliže tedy k případné škodné události došlo po prokazatelném zániku pojištění odpovědnosti, plnění poškozenému poskytne Kancelář, pokud před vznikem škodné události nebylo sjednáno nové pojištění odpovědnosti s účinností nejpozději od okamžiku shodného s okamžikem vzniku škodné události.

1. oznámením změny vlastníka vozidla pojistiteli

Podle § 12 odst. 1 písm. a) ZPOV zaniká pojištění odpovědnosti dnem, kdy pojistník, jeho dědic, právní nástupce nebo vlastník vozidla, je-li osobou odlišnou od pojistníka, oznámil pojistiteli změnu vlastníka tuzemského vozidla.

Rozhodujícím datem pro zánik pojištění odpovědnosti je v tomto případě den, kdy kterákoli z uvedených osob oznámila pojistiteli změnu vlastníka tuzemského vozidla, nikoliv datum skutečné změny vlastníka tuzemského vozidla (tedy např. datum prodeje, darování nebo jiného způsobu změny vlastníka tuzemského vozidla). Změna vlastníka vozidla sama o sobě zánik pojištění odpovědnosti neznamená. Pro zánik pojištění je rozhodující okamžik, kdy pojistník (nejčastěji pravděpodobně původní vlastník vozidla) tuto skutečnost oznámí svému pojistiteli. Uvedu příklad : vlastník vozidlo prodá novému majiteli 1.1.2006. Tuto skutečnost svému pojistiteli nahlásí až za dva měsíce dne 1.3.2006. Pojištění odpovědnosti tedy zaniká až k datu 1.3.2006, nikoliv zpětně. Do této doby má vlastník vozidla povinnost hradit pojistné, ale má zároveň nárok v případě vzniku

škodné události, aby za něho pojišťovna škodu uhradila. Z praktické zkušenosti vím, že ve výkladu tohoto ustanovení někdy chybují i samotní pojistitelé a smlouvy ruší zpětně ke dni prodeje a ne ke dni nahlášení této skutečnosti tak, jak stanovuje zákon.

Pojistník zpravidla nemá zájem na tom, aby jím sjednané pojištění odpovědnosti pokračovalo ve prospěch nového vlastníka. Zbavuje se tak možnosti požadovat po svém pojistiteli vrácení zbývající části pojistného v případě, že pojištění odpovědnosti zaniklo před uplynutím doby, za kterou bylo pojistné zapláceno, vystavuje se také riziku, že v případě škody způsobené novým vlastníkem přijde o eventuelní bonus na pojistném.

Nový vlastník se po dobu existence pojištění odpovědnosti vyplývající z původního pojistného vztahu, týkajícího se původního vlastníka vozidla, může dostat do role pojištěného. Původní pojistná smlouva kryje jeho odpovědnost za škody způsobené provozem nabytého vozidla, avšak tato smlouva na něj nepřechází. Nový vlastník rovněž nemá práva pojistníka vyplývající z pojistné smlouvy uzavřené původním vlastníkem a je tak zcela vystaven svobodnému rozhodnutí původního vlastníka/pojistníka kdykoli oznámit pojistiteli změnu vlastníka a tím ukončit pojištění odpovědnosti, aniž by nového vlastníka o této skutečnosti informoval. Nastupuje riziko provozování vozidla osobou bez pojištění odpovědnosti.

2. ukončením fyzické existence vozidla

Podle § 12 odst. 1 písm. b) ZPOV zaniká pojištění odpovědnosti dnem, kdy vozidlo přestalo jako vozidlo fyzicky existovat.

Dnem, kdy vozidlo přestalo fyzicky existovat jako vozidlo, se rozumí okamžik, kdy došlo k úplnému zániku vozidla (došlo k jeho fyzické destrukci - to je např. zánik vozidla následkem požáru, živelné pohromy, sešrotováním, rozebráním na náhradní díly, apod.).

Doložit zánik fyzické existence vozidla lze například potvrzením o

ohledání místa, kde k zániku vozidla došlo, a které vystavil k tomu kompetentní subjekt, potvrzením o sešrotování či rozebrání vozidla, případně pokud takový doklad není k dispozici, čestným prohlášením vlastníka vozidla.

3. vyřazením vozidla z evidence

Podle § 12 odst. 1 písm. c) ZPOV zaniká pojištění odpovědnosti dnem vyřazení tuzemského vozidla z evidence vozidel.

Vyřazení vozidla z registru silničních vozidel (§ 13 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů) dokládá pojistník předložením technického průkazu vozidla, v němž je uveden:

- buď záznam o trvalém vyřazení vozidla z registru silničních vozidel (v případě trvalého vyřazení vozidla z registru vozidel) nebo
- záznam o dočasném vyřazení vozidla z registru (na základě dočasného vyřazení vozidla z registru vozidel).

Za den vyřazení tuzemského vozidla z registru vozidel se považuje den nabytí právní moci takového rozhodnutí. Vychází se ze zápisu provedeného orgánem registrace do technického průkazu vozidla.

V případě souběhu dvou druhů zániku pojištění, kdy vozidlo je zároveň vyřazeno z registru vozidel a vozidlo přestalo jako vozidlo fyzicky existovat, je pro faktický zánik pojištění rozhodující věrohodné doložení data, kdy vozidlo přestalo fyzicky existovat.

Předchází-li datum, kdy vozidlo přestalo jako vozidlo fyzicky existovat, datu vyřazení vozidla z registru, zaniká pojištění dnem, kdy vozidlo přestalo jako vozidlo fyzicky existovat. Nelze-li toto datum věrohodně prokázat, zaniká pojištění až vyřazením vozidla z registru.

4. odcizením vozidla

Podle § 12 odst. 1 písm. d) ZPOV zaniká pojištění odpovědnosti

odcizením vozidla; nelze-li okamžik odcizení vozidla přesně určit, považuje se vozidlo za odcizené, jakmile Policie České republiky přijala oznámení o odcizení vozidla.

V rámci zániku pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla dle ustanovení § 12 odst. 1 písm. d) zákona dochází k zániku pojištění odpovědnosti :

- v okamžiku odcizení vozidla (je-li doba odcizení známa, a to už od počátku, nebo vyšla-li najevo až v průběhu šetření Policie ČR), nebo
- nelze-li dobu odcizení přesně určit, v okamžiku, kdy Policie ČR přijala oznámení o odcizení předmětného vozidla.

Není-li Policii ČR oznámeno, že vozidlo bylo odcizeno, pak pokud nebude možno přesně určit okamžik odcizení tohoto vozidla, nedochází, s ohledem na dikci zákona, k zániku pojištění. K tomu může dojít až následně, k okamžiku, kdy vlastník vozidla oznámí Policii ČR, že mu toto vozidlo bylo odcizeno.

Pokud však bude okamžik odcizení určen v rámci trestního stíhání (např. výpovědí svědků nebo i obviněného (obviněných) apod.), pojištění odpovědnosti zaniklo k okamžiku odcizení přesto, že vlastník vozidla jeho odcizení neoznámil.

5. marným uplynutím lhůty stanovené pojistitelem v upomínce k zaplacení pojistného

Podle § 12 odst. 1. písm. e) ZPOV zaniká pojištění odpovědnosti dnem následujícím po marném uplynutí lhůty stanovené pojistitelem v upomínce k zaplacení pojistného nebo jeho části, doručené pojistníkovi. Tato lhůta nesmí být kratší než 1 měsíc a upomínka pojistitele musí obsahovat upozornění na zánik pojištění odpovědnosti v případě nezaplacení dlužného pojistného. Lhůtu stanovenou pojistitelem v upomínce k zaplacení pojistného nebo jeho části lze před jejím uplynutím dohodou prodloužit.

Dle shora uvedeného ustanovení zaniká pojištění odpovědnosti uplynutím dne, který následuje po marném uplynutí lhůty stanovené v upomínce, nebylo-li dlužné pojistné v této lhůtě zaplaceno. Podmínkou tohoto zániku je postupné splnění 3 podmínek, a to, v případě, že existuje předchozí dluh na pojistném z konkrétní pojistné smlouvy, upomínka pojistitele byla prokazatelně doručena pojistníkovi a nebylo zaplaceno dlužné pojistné ve lhůtě stanovené v upomínce.

Žádná hmotně právní norma v rámci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla explicitně neupravuje doručování písemností. Podrobnější úprava doručování upomínek (včetně jejich nedoručitelnosti či odepření převzetí) ve vztahu mezi smluvními stranami pojistné smlouvy je věcí této pojistné smlouvy, eventuelně všeobecných pojistných podmínek jednotlivých pojistitelů nebo jiných dokumentů tvořících nedílnou součást obsahu pojistné smlouvy.

6. výpovědí

Podle § 12 odst. 1 písm. f) ZPOV zaniká pojištění odpovědnosti výpovědí podle zvláštního právního předpisu.

Z ustanovení § 22 ZPS vyplývá, že pojištění odpovědnosti, u kterého je sjednáno běžné pojistné (tj. pojistné, které se platí za příslušná pojistná období), zanikne výpovědí ke konci pojistného období. Výpověď musí být doručena alespoň šest týdnů před jeho uplynutím. To platí jak pro pojistníka, tak pro pojistitele.

Ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona ZPS lze též dohodnout, že pojištění odpovědnosti může vypovědět každý z účastníků pojištění do dvou měsíců po uzavření pojistné smlouvy. V takovém případě je výpovědní lhůta osmidenní a jejím uplynutím pojištění zanikne.

Pojistitel nebo pojistník mohou pojištění odpovědnosti vypovědět také do 3 měsíců ode dne doručení oznámení vzniku pojistné události. Dnem doručení výpovědi počíná běžet výpovědní lhůta 1 měsíce,

jejímž uplynutím soukromé pojištění zaniká.

Dále dle ustanovení § 22 odst. 4 ZPS lze pojistnou smlouvu vypovědět ze strany fyzické nebo právnické osoby, která s pojistitelem pojistnou smlouvu uzavřela, do 1 měsíce ode dne doručení sdělení o převodu pojistného kmene nebo jeho části podle zvláštního právního předpisu nebo do 1 měsíce ode dne zveřejnění oznámení o odnětí povolení k provozování pojišťovací činnosti pojistitele. Dnem doručení výpovědi počíná běžet osmidenní výpovědní lhůta, jejímž uplynutím soukromé pojištění zaniká.

7. dohodou účastníků

Podle § 12 odst. 1 písm. g) ZPOV zaniká pojištění odpovědnosti dohodou.

Pojištění zanikne dohodou, dohodnou-li se na tom obě strany, tedy pojistník s pojistitelem; pojištění odpovědnosti však nelze ukončit dohodou se zpětnou účinností v případě, kdy v rámci vícenásobného pojištění odpovědnosti došlo v příslušném pojištění ke škodné události a pojistná smlouva by měla být dohodou ukončena k datu předcházejícímu datum této pojistné události.

8. uplynutím doby, na kterou bylo pojištění sjednáno

Podle § 12 odst. 1 písm. h) ZPOV zaniká pojištění odpovědnosti uplynutím doby, na kterou bylo pojištění odpovědnosti sjednáno. Tento způsob zániku vyplývá z obsahu pojistné smlouvy nebo dodatku k ní.

Povinnosti vyplývající ze zániku pojištění

Při zániku pojištění dle ustanovení § 12 odst. 1 písm. a) ZPOV (oznámení o změně vlastníka tuzemského vozidla) má původní i nový vlastník vozidla povinnost zažádat registr silničních vozidel o zápis změn údajů, a to do 10 pracovních dnů od vzniku skutečnosti, která zakládá změnu do registru zapisovaného údaje (změny vlastnictví).

Po zániku pojištění má pojistník povinnost odevzdat pojistiteli bez zbytečného odkladu doklad o pojištění z provozu vozidla a zelenou kartu, pokud byla vydána.

Dále je stanovena v § 13 ZPOV povinnost pojistitele bez zbytečného odkladu pojistníkovi písemně potvrdit vrácení dokladu o pojištění a zelené karty a na základě pojistníkovy žádosti vydat ve lhůtě 15 dnů ode dne jejího doručení potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a o škodném průběhu zaniklého pojištění.

Dle § 15 odst. 5 ZPOV je povinností nového vlastníka vozidla za předpokladu dalšího provozování vozidla po zániku pojištění uzavřít novou pojistnou smlouvu, a to do 14 dnů od zániku pojištění. V této souvislosti je dále třeba upozornit na lhůtu v ustanovení § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, dle kterého obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodne o trvalém vyřazení motorového vozidla a přípojného vozidla z registru, pokud zaniklo pojištění odpovědnosti z provozu vozidla týkající se registrovaného vozidla a nebyla-li ve lhůtě 14 dnů od zániku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla uzavřena nová pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Předmětné ustanovení se přitom nedotýká vozidel dočasně vyřazených z registru. Ze souběhu obou ustanovení tedy lze dovodit, že:

-14 denní lhůta po zániku pojištění pro uzavření nové pojistné smlouvy nebo pro odevzdání registrační značky a osvědčení o registraci vozidla platí i nadále,

- neuzavření nové pojistné smlouvy ve lhůtě do 14 dnů od zániku předchozí a nečinnost povinné osoby vůči registru vozidel má za následek obligatorní vyřazení vozidla z registru.

Další povinností vyplývající ze zániku pojištění je povinnost vlastníka vozidla v případě, pokud nehodlá vozidlo provozovat po zániku pojištění, odevzdat registrační značku (SPZ) vozidla a osvědčení o

registraci vozidla (osvědčení o technickém průkazu) vozidla příslušnému orgánu, který vede registr silničních vozidel (§ 15 odst. 5 ZPOV).

Pojistitel je povinen vrátit pojistníkovi zbývající část pojistného, na kterou pojistiteli nevznikl nárok, zaniklo-li pojištění odpovědnosti před uplynutím doby, na kterou bylo zapláceno pojistné dle ustanovení § 13 odst. 2 ZPOV, avšak nevznikne-li pojistiteli povinnost plnit ze škodné události.

3.4. Výjimky z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Výjimky z pojištění odpovědnosti mají vozidla uvedená v § 5 ZPOV s tím, že v § 11 ZPOV je stanoveno jakým způsobem se postupuje při škodách způsobených těmito vozidly.

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu podle zákona nemá:

a) řidič cizozemského vozidla, který je držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě nebo vozidla, jehož pojištění odpovědnosti na území České republiky je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu,

b) složka Integrovaného záchranného systému pro vozidlo s právem přednostní jízdy, včetně jejich přípojných vozidel, nevyužívané k podnikání a zařazené do okresního požárního poplachového plánu,

c) Bezpečnostní informační služba pro jí provozovaná vozidla, Ministerstvo obrany pro vozidla provozovaná Vojenským zpravodajstvím a Ministerstvo vnitra pro vozidla provozovaná Úřadem pro zahraniční styky a informace a pro vozidla Policie České republiky služby policie pro odhalování korupce a závažné hospodářské trestné činnosti, vozidla útvarů služby kriminální policie a obec pro vozidla provozovaná jednotkami sborů

dobrovolných hasičů obce.

K vozidlu uvedenému pod písm. b) a c) (dále jen "vozidlo s výjimkou z pojištění odpovědnosti") vydá zelenou kartu Ministerstvo financí. Zanikne-li důvod, pro který byla vozidlu s výjimkou z pojištění odpovědnosti zelená karta vydána, je ten, kdo takovéto vozidlo provozuje, povinen zelenou kartu ministerstvu vrátit.

Škodu způsobenou provozem vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti nahradí Ministerstvo financí. Činnosti spojené s náhradou škody hrazenou ministerstvem může na základě dohody vykonávat jménem ministerstva jím pověřený pojistitel. Osoba, která provozuje vozidlo s výjimkou z pojištění odpovědnosti, je povinna oznámit ministerstvu skutečnosti podle § 8 odst. 1 a 2 ZPOV, tedy zejména, že došlo ke škodné události a uvést její skutkový stav. Dále pak je tato osoba povinna písemně sdělit, že bylo proti ní uplatněno právo na náhradu škody a vyjádřit se k požadované náhradě a její výši. Dále zda v souvislosti se škodnou událostí nebylo zahájeno správní nebo trestní řízení a informovat o průběhu tohoto řízení a také informovat o tom, zda poškozený uplatnil nárok u soudu nebo jiného orgánu, pokud se tom dozví.

Dojde-li ke škodě způsobené provozem vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti na území státu, který je uveden v seznamu států podle § 6 odst. 3 ZPOV, uhradí tuto škodu Kancelář nebo pojistitel, který vydal zelenou kartu (§ 5 odst. 2 ZPOV). Ministerstvo uhradí tomu, kdo škodu podle věty první uhradil, částku vyplaceného pojistného plnění včetně nákladů spojených s vyřízením pojistné události.

3.5. Státní dozor nad pojišťovnictvím

Existence státního dozoru v pojišťovnictví je dána povahou pojišťovací činnosti. Úkolem státního dozoru v pojišťovnictví je kontrola, zda založení a vedení pojišťovny poskytuje záruku splnitelnosti převzatých závazků v zájmu ochrany spotřebitele.

Hlavním úkolem dozoru je tedy chránit zájmy pojištěných subjektů a zabezpečit možnost, aby na pojistném trhu byla široká škála produktů, o které je zájem. Současně dozor kontroluje pojišťovny, aby nabízely solidní produkty a hospodařily tak, aby byly za všech okolností schopny plnit své závazky. Do působnosti státního dozoru v našich podmínkách spadají 4 okruhy činností:

- povolovací činnost - udělování povolení k činnosti (koncese) pojišťovacím subjektům, tzn. nejen pojišťovnám ale i dalším subjektům např. zprostředkovatelům;
- kontrolní činnost – kontrola dodržování právních předpisů, kontrola hospodaření pojišťovny z hlediska zabezpečení plnění závazků a z hlediska toho, zda předmět skutečně provozované činnosti odpovídá udělenému povolení a způsobu tvorby a využití rezerv;
- legislativní činnost – příprava návrhů právních předpisů upravujících pojištění a pojišťovnictví a účast v připomínkovém řízení v legislativním procesu tvorby ostatních právních předpisů;
- působení jako garance fungování pojišťovnictví a jeho struktur ve snaze o to, aby se na trhu vyskytovaly všechny potřebné a žádané pojistné produkty.

Zákonem č. 57/2006 Sb., o změně zákonů v souvislosti se sjednocením dohledu nad finančním trhem, který nabyt účinnosti dne 1.4.2006, dochází ke změně v dohledu nad pojišťovnami. Úřad státního dozoru v pojišťovnictví a penzijním připojištění Ministerstva financí ukončil ke dni 31. 3. 2006 svou činnost. Dosavadní působnost Ministerstva financí vyplývající ze zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví a o změně souvisejících zákonů, ve znění účinném do 1. 4. 2006, přechází na Českou národní banku. Agendu dohledu nad pojišťovnami má nyní na starosti nově zřízená sekce regulace a dohledu nad pojišťovnami, která budou přímo odpovědná bankovní radě.

4. Česká kancelář pojistitelů

4.1. Vznik a orgány České kanceláře pojistitelů

Česká kancelář pojistitelů (dále jen „Kancelář“) je právnickou osobou, která byla zřízena ZPOV jako profesní organizace pojistitelů, kterým bylo uděleno Ministerstvem financí ČR povolení k provozování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Členem Kanceláře se pojišťovna stává ze zákona, a to dnem, kdy nabylo právní moci rozhodnutí Ministerstva financí, resp. od 1.4.2006 ČNB, kterým jí bylo uděleno povolení k provozování pojišťovací činnosti pro pojistné odvětví „ pojištění odpovědnosti za škodu vyplývající z vlastnictví nebo užití pozemního motorového dopravního prostředku, včetně odpovědnosti dopravce“. Tuto skutečnost je pojišťovna povinna bezodkladně oznámit Kanceláři, přičemž stejnou povinnost má vůči Kanceláři i ČNB. Členství v kanceláři zaniká dnem, kdy nabylo právní moci rozhodnutí, kterým ČNB odejmula pojišťovně povolení k provozování pojišťovací činnosti podle uvedeného pojistného odvětví. Tuto skutečnost je ČNB povinna bez zbytečného odkladu oznámit Kanceláři. Člen Kanceláře je povinen platit Kanceláři příspěvky. Příspěvky lze použít jen k zabezpečení působnosti Kanceláře. Výši ročních a mimořádných příspěvků určuje nejvyšší orgán Kanceláře, tj. shromáždění členů. Výše je určována pevnou částkou za vozidlo uvedené v pojistné smlouvě nebo procentuálním podílem z předepsaného pojistného. Členové Kanceláře ručí za její závazky v poměru podle výše svých příspěvků, a za tím účelem jsou povinni tvořit technické rezervy, a to k závazkům, ke kterým nemá Kancelář vytvořena odpovídající aktiva. Oprávnění k provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla mají v současné době tyto pojišťovny:

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., Uniqua

pojišťovna, a.s. a s účinností od 1.5.2006 také Wüstenrot pojišťovna, a.s.

Na základě novelizace ZPOV zákonem č. 47/2004 Sb. byla Kancelář zapsána v obchodním rejstříku. Kancelář zabezpečuje odškodnění osobám poškozených vozidly v mezinárodním silničním provozu. Zajišťuje členství v příslušných mezinárodních organizacích, zejména v Radě kanceláří, kde zastupuje oprávněné zájmy národních pojistitelů. Rada Kanceláří je tvořena národními kanceláři a spoluzodpovídá za provoz systému zelené karty.

Nejvyšším orgánem Kanceláře je shromáždění členů, na kterém má právo účasti každý člen Kanceláře a pověřený zástupce státního dozoru nad pojišťovnictvím, který schvaluje statut Kanceláří a vykonává nad její činností státní dozor. Statutárním orgánem je správní rada. Má 5 členů, navenek jedná každý její člen. Kontrolní orgán je kontrolní komise, která má 3 členy.

4.2. Okruh činností České kanceláře pojistitelů

Mezi hlavní činnosti České kanceláře pojistitelů patří v rozsahu stanoveném ZPOV především **správa garančního fondu**, který je tvořen z příspěvků pojistitelů a z pojistného za hraniční pojištění. Nejedná se o státní fond. Kancelář zajišťuje výplaty náhrady škod z garančního fondu všem poškozeným, kterým byla způsobena škoda provozem nepojištěného vozidla, popř. nezjištěným vozidlem, kde se hradí pouze škody na zdraví nebo usmrcením. Zajišťuje i výplatu náhrady škody způsobené provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba, která je odpovědnostně pojištěna u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škodu. Dále pak zajišťuje výplatu škody způsobenou provozem cizozemského vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna hraničním pojištěním i provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území ČR povinnost uzavřít hraniční pojištění, tj. např. u cizozemských vozidel, pokud řidič tohoto

vozidla je držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě, nebo pojištění odpovědnosti u tohoto vozidla je na území ČR zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Kancelář poskytuje za podmínek stanovených ZPOV z garančního fondu i náhradní plnění. Dále spolupracuje se státními orgány ve věci pojištění odpovědnosti. V zájmu maximální eliminace případů neplacení pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a tedy i výplat z garančního fondu, tvořeného z peněz řádně platících motoristů, spolupracuje Kancelář velmi úzce s centrálním registrem vozidel, průběžně zjišťuje stav nepojištěných vozidel a následně dává podněty ke správnému řízení, které může vyústit v pokutu ve výši 20 tisíc Kč, případně v zákaz řízení motorového vozidla. Mezi další z řady činností Kanceláře patří **provozování hraničního pojištění** vozidel registrovaných v cizině, jejichž řidiči nemají při vstupu na území České republiky tzv. zelenou kartu. Prodej hraničního pojištění je zabezpečen na 22 prodejních místech v ČR. V souladu se ZPOV a 4. směrnicí Evropského parlamentu Rady Evropské unie provozuje Kancelář **informační středisko**. Jeho hlavní funkcí je zjišťovat, uchovávat a poskytovat vybrané údaje o pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných na území České republiky a údaje o škodních zástupcích, které jmenovali pojistitelé, kteří mají oprávnění provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice pro území ostatních členských států Evropského hospodářského prostoru. Údaje týkající se vozidel registrovaných v ostatních členských státech Evropského hospodářského prostoru, než je Česká republika, poskytují informační střediska Kanceláří těchto členských států. Dále pak Kancelář zabezpečuje plnění úkolů souvisejících s jejím členstvím v Radě kanceláří, uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů cizích států, informačními středisky a orgány pověřenými v jiných členských státech vyřizováním žádostí o náhradní plnění a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod. Vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti a podílí se na předcházení škodám v provozu na pozemních komunikacích a na předcházení pojistným podvodům v pojištění souvisejícím s provozem vozidel.

4.3. Působnost České kanceláře pojistitelů ve vztahu k poškozeným a povinným

Ve vztahu k poškozeným, tj. těm, kterým byla provozem vozidla způsobena škoda a mají nárok na plnění podle ZPOV, vystupuje Česká kancelář pojistitelů jako garant a poskytovatel :

- plnění za škodu na zdraví nebo usmrcením způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti, pokud tato škoda přesáhne částku 5 tisíc Kč,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla pojištěného u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škodu,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla pojištěného hraničním pojištěním
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění
- náhradního plnění podle § 24a a 24 b

Ve vztahu k povinným, tj. těm, kteří odpovídají za škodu způsobenou nezjištěným vozidlem nebo vozidlem bez pojištění odpovědnosti, má Česká kancelář pojistitelů právo na náhradu toho, co za povinné osoby plnila. Kancelář rovněž velmi striktně a důsledně uplatňuje právo postihu vůči osobám vyhýbajícím se placení pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, které jí dává zákon. Při vymáhání svých pohledávek Kancelář využívá všech legálních forem od mimosoudního jednání přes soudní cestu až po exekuci majetku. Kromě pokut, případně zákazu řízení motorového vozidla, musí tedy nepoctivý řidič počítat s tím, že do garančního fondu vrátí vše, co za

něj Kancelář zaplatila. Za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti odpovídají společně a nerozdílně, neboli solidárně dlužníky jsou, dle § 24 odst. 8 ZPOV, jak vlastník a provozovatel vozidla, tak i řidič, pokud za škodu odpovídá. U vlastníka a provozovatele se jedná o objektivní odpovědnost za škodu dle § 427 Občanského zákoníku, která nezávisí na zavinění, ale vznikla v důsledku toho, že vozidlo nebylo odpovědnostně pojištěno, ač to ukládá zákon. Řidič nese subjektivní odpovědnost dle § 420 občanského zákoníku, kdy odpovídá za škodu, kterou způsobil porušením právní povinnosti.

Vzhledem ke krátké době účinnosti ZPOV není zatím dostatečná judikatura soudů zajišťující podrobný výklad týkající se solidární odpovědnosti řidiče a vlastníka. Jedním z mála v této věci existujících judikátů je rozsudek Krajského soudu v Praze č.j. 24 Co 534/2005 ze dne 19.1.2006, který ve svém odůvodnění uvádí, že odpovědnými osobami za škodu vzniklou provozem vozidla je podle občanského zákoníku jak řidič (za zavinění), tak i provozovatel – vlastník (objektivně). Za škodu tedy nesou odpovědnost oba žalovaní, a to podle § 438 odst. 1 občanského zákoníku solidárně. Pokud by vozidlo bylo pojištěno podle ZPOV, měli by oba nárok, aby za ně pojišťovna hradila škodu, a to podle § 6 odst. 1 ZPOV. Pokud vozidlo pojištěno nebylo, byla Kancelář podle § 24 odst. 1 písm. b) ZPOV, byla-li požádána, povinna poskytnout náhradu škody poškozenému, a to za obě solidárně zavázané osoby (řidiče i provozovatele). Pokud pak žalobce takové plnění poskytl, má pak podle § 24 odst. 7 ZPOV právo, aby mu za škodu odpovědné osoby (tj. oba žalovaní) poskytly to, co za ně plnil. Šlo-li o osoby solidárně zavázané, je jejich povinnost k žalobci rovněž solidární.

5. Realizace směrnic EU týkajících se pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel v českém právu

Od 1.5.2004 se český pojistný trh stal nedílnou součástí jednotného pojistného trhu EU. V praxi to kromě jiného znamená, že pojišťovny ze všech členských států mají možnost provozovat na území České republiky pojišťovací činnost. Platí to i naopak, kdy tuzemské pojišťovny mohou nabízet své služby klientům v jiných státech. Vstup do EU a harmonizace právních předpisů byly také pro tuzemské pojišťovny výrazným impulsem směrem ke zkvalitnění a zrychlení služeb.

Vstup ČR do EU znamenal i finální harmonizaci ZPOV se směrnicemi EU. Harmonizace české legislativy s normami v EU byla jednou ze základních podmínek k přijetí naší země do západoevropských struktur.

Kancelář se stala v intencích 4. směrnice EU o pojištění motorových vozidel informačním střediskem a kompenzačním orgánem ČR. Kancelář musela v této souvislosti provést řadu změn ve svých informačních systémech a také na webových stránkách.

Pro pojistitele pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla odpadl problém participace zajistitelů ve vztahu k válečným a teroristickým škodám, ty jsou nadále zcela z pojistného krytí vyloučeny. Podařilo se prosadit tzv. satisfakční odškodnění pozůstalých v případě usmrcení, a tím odclonit tuto problematiku od dopadu judikatury v oblasti občanskoprávní úpravy ochrany osobnosti.¹³

¹³ Hradec, J. Pojistný obzor : Novoroční anketa. Praha : ČAP, 2005, č. 1, 6 s.

5.1. První směrnice Rady ES 72/166/EHS

1. motorovou směrnicí je směrnice Rady ES 72/166/EHS vydána 24.4.1972 s účinností od 31.12.1973, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění.

Cílem této motorové směrnice bylo přispět v rámci tvorby společného trhu k usnadnění volného pohybu zboží a osob a odbourat tím co nejvíce hraniční kontroly a zároveň zrušit kontrolu zelených karet. Svoboda pohybu osob je jedna ze základních svobod Společenství a vyžaduje odstranění všech překážek, které brání nebo ztěžují její praktické uplatnění. Hlavním předpokladem jsou v této souvislosti vzájemné záruky za úhrady škod.

První směrnice Rady ES k odpovědnostnímu pojištění motorových vozidel obsahuje tato ustanovení:

1. odpovědnostní pojištění motorových vozidel je povinné ve všech členských zemích-pokud jde o odškodňování škod na zdraví;
2. toto pojištění se vztahuje na území všech členských států;
3. rozsah pojistné ochrany při škodách utrpěných v členských zemích se řídí právem země, kde ke škodě došlo ;
4. členské země upustí při přechodu hranic od kontroly mezinárodních pojišťovacích karet dokládajících sjednání odpovědnostního pojištění motorových vozidel- redukce pohraniční kontroly podpoří volný pohyb osob v rámci ES.

V článku 1 této směrnice se objevují definice pojmů, které následně prolínají ostatní „motorové“ směrnice EU. Jedná se o pojmy- vozidlo, poškozená strana, národní kancelář pojistitelů (NK), území obvyklého stanoviště vozidla a zelené karty (ZK), které byly vysvětleny již v předchozí části mé rigorózní práce.

Článek 2 odst.1 upravuje zrušení kontroly pojištění, tedy ZK, pokud má vozidlo obvyklé stanoviště na území jiného členského státu. Od vykonávání kontrol pojištění upustí členské státy i v případě, že vozidlo má obvyklé stanoviště na území třetího státu, ale vstupuje na území jednoho členského státu z území jiného členského státu. Kontrola je prováděna jen na vnější hranici EU. Článek 2 odst. 2 pak zaručuje vzájemné záruky národních kanceláří za vyřízení nároků plynoucích z nehod vozidel s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě než je stát místa nehody a bez ohledu na existenci pojištění. Tyto záruky jsou smluvně realizovány dohodou mezi kanceláři, jedná se o kontraktační povinnost. ZPOV zakotvuje tuto kontraktační povinnost v § 18 odst.2 písm. d), který říká, že Česká kancelář pojistitelů uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů cizích států, informačními středisky a orgány pověřenými v jiných členských státech vyřizováním žádostí o náhradní plnění a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod. Kancelář poskytuje z garančního fondu poškozenému plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění.

Tato ustanovení jsou dále promítnuta prostřednictvím ZPOV v ustanovení § 4, které stanoví povinnost uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti vlastníku tuzemského vozidla nebo řidiči cizozemského vozidla. Výjimku z pojištění odpovědnosti má dle § 5 ZPOV řidič cizozemského vozidla, který je držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě nebo který je držitelem vozidla, jehož pojištění odpovědnosti na území České republiky je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu, a to v souladu s Multilaterální dohodou o zárukách mezi národními kanceláři pojistitelů z roku 1991 a Jednotnou dohodou mezi národními kanceláři z roku 1989.

§ 14 ZPOV stanoví, kterým řidičům cizozemských vozidel při vstupu na území České republiky vzniká povinnost uzavřít hraniční pojištění a na jakou dobu musí být uzavřeno, včetně minimální doby jeho

trvání. Jedná se o řidiče cizozemských vozidel, s výjimkou řidiče, který je držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě a s výjimkou řidiče, jehož pojištění odpovědnosti na našem území je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Hraniční pojištění se uzavírá s Českou kanceláří pojistitelů při vstupu cizozemského vozidla na naše území, a to na dobu jeho pobytu na tomto území, minimálně však na dobu 15 dnů a je uzavřeno zaplacením pojistného. Bez tohoto pojištění by Policie ČR neměla jízdu vozidla na území ČR umožnit. Odstavec 2 § 14 ZPOV vymezuje teritoriální působnost hraničního pojištění, které se vztahuje na všechny členské státy. Činnosti spojené s uzavíráním hraničního pojištění může na základě smlouvy vykonávat jménem Kanceláře jí pověřená osoba. Náležitosti dokladu o hraničním pojištění stanovuje § 2 vyhlášky Ministerstva financí č. 205/1999 Sb.

Kontrolu pojištění odpovědnosti cizozemských vozidel na území ČR provádí Policie ČR. Kontrola se neprovádí v případě, že na naše území vstupuje vozidlo s obvyklým stanovištěm na území jiného členského státu. U těchto vozidel je policie oprávněna provádět kontrolu pojištění odpovědnosti jen pokud je uvedeno v seznamu vozidel, který členský stát předal, v souladu s právem Evropských společenství, ministerstvu a Komisi Evropských společenství.

Článek 3 stanovuje povinnost členských států zajistit při vzniku škody na území jiných členských států pojistné krytí podle „lex loci delicti“, neboli podle práva země, kde ke škodě došlo. Dále stanovuje povinnost zajistit existenci pojištění a určit jeho rozsah a podmínky přijetím nezbytných opatření, tak, aby pojistná smlouva kryla podle zákonů platných v ostatních členských státech jakoukoli věcnou škodu a škodu na zdraví způsobenou na území těchto států. Členské státy musí zajistit i krytí škod poškozeným z EU při průjezdu územím mimo EU, pokud tam není národní kancelář podle práva členského státu obvyklého stanoviště vozidla.

Povinnost stanovená v článku 3 se prolíná celým ZPOV. Zejména je pak zakotvena v § 6 . Pojistná smlouva musí být uzavřená tak, aby pojištění odpovědnosti na základě jediného pojistného platilo na území všech členských států a dalších států uvedených v seznamu států. Seznam cizích států, na území kterých jsou kryty škody způsobené tuzemskými vozidly z pojištění odpovědnosti je stanoven vyhláškou Ministerstva financí č. 205/1999 Sb. Pojistitel je povinen tuto platnost pojištění na zelené kartě vyznačit. Podmínkou zařazení státu do seznamu je jeho členství v Radě kancelářů. Pojištění odpovědnosti však může platit i na území jiných států než uvedených v seznamu, a to za předpokladu, že s nimi Česká kancelář pojistitelů uzavře dohodu. Takto rozšířenou teritoriální platnost pojištění pak pojistitel vyznačí na zelené kartě.

Pravidlo *lex loci delicti* je zakotveno v § 6 odst. 6 a 7 ZPOV. V případě, kdy je škoda způsobená provozem tuzemského vozidla na území jiného členského, se rozsah pojištění řídí právní úpravou tohoto jiného členského státu, pokud podle ZPOV nebo podle pojistné smlouvy není tento rozsah širší. Pokud dojde k situaci, kdy je škoda způsobena občanovi členského státu, který přejíždí z jednoho členského státu do jiného, na území, na které se nevztahuje působnost žádné kanceláře pojistitelů, pak se na vzniklou škodu vztahuje právní úprava toho členského státu, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště.

Článek 4 stanovuje možnost výjimky z povinnosti pojištění jak pro určité fyzické nebo právnické osoby, tak pro určité typy vozidel nebo pro vozidla se zvláštní státní poznávací značkou. Ale i přesto zachovává možnost hraničních kontrol zelených karet u těchto vozidel při jejich přechodu do ostatních členských států.

Dle této právní úpravy může národní legislativa vyčlenit vlastníky vozidel, na které se povinnost uzavřít dané pojištění odpovědnosti nevztahuje, za předpokladu, že nárok osob poškozených provozem

těchto vozidel budou uhrazeny jiným subjektem než pojistitelem. Podmínkou tohoto vyčlenění je nezpochybnitelnost schopnosti onoho subjektu uvedené nároky skutečně uhradit (např. vozidla úřadů státní správy, vozidla policie, armády...)

V ZPOV je toto ustanovení rozvedeno v § 5 odst. 1 písm. b) c). Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu nemá pro svá vozidla složka integrovaného záchranného systému, Bezpečnostní informační služba, Ministerstvo obrany pro vozidla provozovaná Vojenským zpravodajstvím, Ministerstvo vnitra pro vozidla provozovaná Úřadem pro zahraniční styky a informace a Policie ČR pro vozidla útvarů služby kriminální policie a vyšetřování a obec pro vozidla provozovaná jednotkami sborů dobrovolných hasičů obce. Škody způsobené provozem vozidel s výjimkou z pojištění odpovědnosti jsou vyřizované jménem a na účet Ministerstva financí pojišťovnou, se kterou toto ministerstvo uzavřelo odpovídající dohodu. V případě, že vozidlo s výjimkou z pojištění odpovědnosti způsobí škodu na území cizího státu, uhradí tuto škodu Kancelář. Vyplacené pojistné plnění, včetně nákladů spojených s vyřízením pojistné události, uhradí Ministerstvo financí Kanceláři.

Článek 5 stanovuje povinnost státu zajistit národním kancelářím v zemi místa nehody přístup k údajům o vozidle škůdce. Jedná se o sdělení informací o území obvyklého stanoviště vozidla, o poznávací značce a informace o pojištění podle zelené karty. Tato povinnost je zakotvena v § 18 odst. 2 písm. e) ZPOV. Kancelář spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti.

Dle článku 6 a 7 vozidla ze 3. zemí, která vstupují na území EU, musí být v identickém právním režimu krytí škod jako vozidla z EU, a to na celém území EU. V případě, že se všechny Národní kanceláře EU zaručí, na základě dohod s kanceláři třetí země, za likvidaci škod způsobených vozidly z těchto zemí, nepodléhají kontrole zelených karet.

5.2. Druhá směrnice Rady ES 84/5/EHS

Druhá motorová směrnice Rady ES 84/5/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, vydána 30.12.1983 s účinností od 31.12.1988, představuje významný harmonizační krok v rámci ES. Jejím cílem bylo zmírnit rozdíly v úrovni pojistného krytí mezi jednotlivými členskými státy, tedy zejména zvýšit minimální úroveň pojistného zabezpečení obětí dopravních nehod v ES. A dále pak závazně řešit úhradu škod způsobených nepojištěnými či nezjištěnými vozidly.

Směrnice měla platit v členských zemích nejpozději do konce roku 1988, některé země měly u některých ustanovení odklad o několik let (až do konce roku 1995).

Základní ustanovení druhé směrnice :

1. povinné pojištění se rozšiřuje o pojistné krytí škod na majetku;
2. povinné minimální krytí u škod na zdraví je 350 000 € na osobu (oběť nehody) a u škod na majetku 100 000 € na pojistnou událost (bez ohledu na počet obětí), místo pojistné částky 350 000 € na osobu lze použít pojistnou částku 500 000 € za všechny osoby postižené jednou pojistnou událostí, místo všech pojistných částek je možné uzákonit celkovou pojistnou částkou 600 000 €, jež se vztahuje ke všem újmám na zdraví i na majetku vyplývajícím z jedné pojistné události;
3. zřízení garančního fondu v každé členské zemi, jehož úkolem je poskytovat odškodnění za škody způsobené nezjištěnými motorovými vozidly nebo nedostatečně pojištěnými vozidly;
4. zrušení tzv. příbuzenské klauzule, pokud jde o škody na zdraví;
5. zákaz některých výluk z pojištění vztahujících se ke třetím osobám : z pojistného krytí nejsou vyloučeny případy, kdy řidič-škůdce nemá řidičské oprávnění nebo neměl souhlas k jízdě vozidlem nebo kdy

vozidlo nesplňovalo zákonné technické a bezpečnostní normy, výjimkou je případ, kdy poškozené osoby dobrovolně nastoupily do odcizeného vozidla.

Článek 1 stanovuje, že pojištění odpovědnosti musí povinně krýt jak škody na zdraví, tak i škody na věci a zároveň článek 2 stanovuje minimální pojistné částky. U škody na zdraví činí minimální částka 350 000 € za 1 poškozeného, pokud je u jedné nehody více než jeden poškozený, násobí se tato částka počtem poškozených a 100 000 € za škodu na věci v případě jedné nehody bez ohledu na počet poškozených. Místo výše uvedených minimálních částek mohou členské státy stanovit minimální částku 500 000 € při škodě na zdraví, kde jde v rámci jedné nehody o víc než jednoho poškozeného, nebo jde-li o škodu na zdraví a o věcnou škodu, minimální celkovou částku 600 000 € na nehodu, ať jsou počet poškozených či povaha škody jakékoli.

Dle § 6 odst. 2 ZPOV má pojištěný nárok, aby za něho pojistitel nahradil poškozeným uplatněné a prokázané nároky na náhradu škody na zdraví nebo usmrcením, škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škody vzniklé odcizením věci, pokud fyzická osoba pozbyla schopnost tuto věc opatrovat. Dále pak škodu, která má povahu ušlého zisku a účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování výše uvedených nároků, pokud ke škodné události došlo v době trvání pojištění odpovědnosti. Škoda se hradí v penězích, maximálně však do výše limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě.

Limity pojistného plnění byly v souladu s limity danými 2. motorovou směrnicí stanoveny v § 3 odst. 4 ZPOV, a to při škodě na zdraví nejméně 35 000 000 Kč na každého zraněného nebo usmrceného. Tento limit se vztahuje na každou zraněnou nebo usmrcenou osobu, tj, v případě zranění více osob je pojistitel povinen plnit každé osobě podle skutečně vzniklé škody, a to až do výše 35 mil. Při škodě věcné byl stanoven limit nejméně 18 000 000 Kč bez ohledu na počet

poškozených. Bude-li např. poškozena jedna osoba a výše škody přesáhne částku 18 mil. Kč, bude pojistitel plnit maximálně v této výši. Bude-li poškozeno více osob a celková vzniklá škoda přesáhne částku 18 mil. Kč, pak se každému poškozenému bude výše odškodnění, na kterou mu vznikl nárok, krátit v poměru, v jakém je částka 18 mil. Kč k celkovému součtu nároků všech poškozených. Takto stanovené limity pojistného plnění představují nejnižší částky, s jakými může pojistitel pojistnou smlouvu uzavřít. To znamená, že pojistná smlouva může být uzavřena s vyššími limity nebo může být sjednáno pojištění bez omezení těmito limity, což sebou pravděpodobně ponese i odpovídající navýšení pojistného. V takovém případě bude pojistitel plnit až do výše těchto limitů nebo bude z každé pojistné události plnit až do výše skutečně vzniklé škody bez ohledu na její výši. Výše uvedené limity pojistného plnění byly v souvislosti s přípravou tzv. 5.motorové směrnice navýšeny novelou zákona č. 47/2004 Sb. V případě škody na zdraví nebo usmrcením se původní limit 18 mil. Kč navýšil na 35 mil. Kč a v případě věcné škody a ušlého zisku se povinnost pojistitele plnit z původního limitu 5 mil. Kč zvýšil na 18 mil. Kč.

Článek 1 odstavec 4 stanovuje povinnost státu vytvořit nebo pověřit subjekt pro odškodnění škod způsobených nepojištěnými nebo nezjištěnými vozidly. Takovýmto subjektem je v České republice Česká kancelář pojistitelů, o které bylo hovořeno v předchozí kapitole mé práce. ZPOV vymezuje působnost Kanceláře v § 18, a to taxativním způsobem. Zároveň ZPOV upravuje tvorbu garančního fondu, který Kancelář spravuje. I v případě garančního fondu ZPOV taxativně vymezuje případy, ve kterých se poskytuje poškozenému plnění z tohoto fondu. Kromě povinnosti odškodnění škod způsobených nepojištěnými nebo nezjištěnými vozidly dává 2. motorová směrnice zároveň možnost omezit nebo vyloučit úhradu škod na věci způsobených nezjištěným vozidlem či dává možnost spoluúčasti poškozeného u škody na věci způsobené nepojištěným vozidlem. Kancelář tedy v souladu s touto možností dle § 24 odst. 2

písm. a) ZPOV, v případě, že je škoda způsobena provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba poskytuje z garančního fondu poškozenému plnění pouze za škodu na zdraví nebo usmrcením, nikoliv však škodu na věci. Dále pak se z garančního fondu nehradí poškozenému škoda na věci, která nepřesahuje částku 5 000,-Kč, v případě, že je způsobena provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti.

Ve směrnici je zároveň stanovena i možnost vyloučit ochranu osob, které do vozidla nastoupily, ač věděly, že je nepojištěné, kterou české zákonodárství v ZPOV nevyužilo.

Článek 2 stanovuje zásadu, kdy ve vztahu k poškozeným není možno považovat za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel osobami, které nemají dostatek oprávnění užit vozidlo, nemají řidičského oprávnění či osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla. Tato ustanovení jsou však použitelná proti osobám, které do vozidla nastoupili, ač věděly, že je odcizené.

ZPOV ve svém § 10 upravuje právo pojistitele vůči pojištěnému na náhradu finančních částek, které za něho uhradila, a to v taxativně vymezených případech. Důkazní břemeno přitom spočívá na straně pojistitele. Jedná se o případy, kdy pojištěný způsobí škodu úmyslně nebo provozem vozidla, které použil neoprávněně. Dále pak pokud nesplnil povinnost neprodleně ohlásit Policii ČR dopravní nehodu, při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby a nebo ke škodě hmotné převyšující částku 20 000,-Kč. Pojistitel má proti pojištěnému právo na náhradu toho, co za něho plnil i v případě, že pojištěný bezdůvodně odmítl jako řidič vozidla podrobit se na výzvu příslušníka Policie ČR zkoušce na přítomnost alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo a dále pokud pojištění bezdůvodně neplní povinnosti stanovené v § 8 odst. 1 a 2 ZPOV. Mezi tyto povinnosti patří povinnost pojištěného, který

odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě, bez zbytečného odkladu písemně oznámit pojistiteli vznik škodné události, její skutkový stav, předložit k tomu příslušné doklady a v průběhu šetření škodné události postupovat v souladu s pokyny pojistitele. Pojištěný je zároveň povinen písemně sdělit pojistiteli, že proti němu bylo uplatněno právo na náhradu škody a vyjádřit se k požadované náhradě a její výši. Je povinen sdělit, že v souvislosti se škodnou událostí bylo zahájeno správní nebo trestní řízení a neprodleně informovat pojistitele o jeho průběhu a výsledku a sdělit pojistiteli informaci o tom, že byl poškozeným uplatněn nárok na náhradu škody u soudu nebo jiného příslušného orgánu, pokud se o této skutečnosti dozví. Právo pojistitele na náhradu toho, co plnila za pojištěného, je i v případě, kdy pojištěný poruší základní povinnost týkající se provozu na pozemních komunikacích a toto porušení je v příčinné souvislosti se vznikem škody, za kterou pojištěný odpovídá. Výčet porušení základních povinností týkajících se provozu vozidla na pozemní komunikaci vymezuje ustanovení § 10 odst. 2 ZPOV, kdy je za porušení povinností považováno provozování vozidla, které svojí konstrukcí a technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a provozování vozidla, jehož technická způsobilost k provozu vozidla nebyla schválena. Musí se však jednat o tak neodpovídající konstrukci a technický stav, který byl v příčinné souvislosti se vznikem škody. Technickou způsobilost vozidla schvaluje příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Za porušení povinnosti je považováno také řízení vozidla osobou, která není držitelem příslušného řidičského oprávnění, osobou, které byl uložen zákaz činnosti řídit vozidlo a řízení osobou, která řídila vozidlo pod vlivem alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo, ale i předání řízení vozidla osobám výše uvedeným.

Článek 3 směrnice obsahuje tzv. příbuzenskou klauzuli, podle které nelze u škod na zdraví z pojistné ochrany vyloučit rodinné příslušníky škůdce. Tuto zásadu zakotvuje § 7 odst. 1 písm. b) ZPOV. Podle

tohoto ustanovení pojistitel nehradí škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i vzniklé odcizením věci, pozbyla-li osoba schopnost ji opatrovat a škody, které mají povahu ušlého zisku, za které pojištěný odpovídá svému manželu nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti, tj. osobám, které spolu trvale žijí a společně uhrazují náklady na své potřeby. Uvedeným osobám však pojistitel hradí škodu, která má povahu ušlého zisku, pokud má tato škoda souvislost se škodou na zdraví nebo usmrcením.

5.3. Třetí směrnice Rady ES 90/232/EHS

Třetí motorovou směrnicí je směrnice Rady ES 90/232/EEC vydána 14.5.1990 s účinností od 31.12.1992, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Cílem této směrnice je odstranit rozdíly v ochraně přepravovaných osob, zajistit pojistné krytí v každém členském státě za jediné pojistné a zlepšit postavení poškozených v případě škody způsobené nepojištěným vozidlem.

Tato směrnice ruší povolovací řízení ve vztahu k všeobecným pojistným podmínkám i sazbám pojistného za odpovědnostní pojištění motorových vozidel. V zemích jako je Velká Británie nebo Holandsko, kde byl pojistný trh deregulován již dlouhou dobu, se toho mnoho nezměnilo. Naproti tomu v řadě jiných zemí ES došlo k podstatným změnám nejen v právní úpravě, ale i v nabídce pojištění u odpovědnostního pojištění motorových vozidel především v konstrukci pojistného.

Základní ustanovení :

1. pojistná ochrana u škod na zdraví se rozšiřuje na všechny osoby cestující motorovým vozidlem- s výjimkou řidiče,

2. pojistné je s pojistníkem sjednáváno jednou sazbou pro celé území ES,
3. pojištění poskytuje pojistnou ochranu nejen v rozsahu minimálního pojistného krytí určeného zákonem státu, kde je vozidlo evidováno, ale i v rozsahu pojistného krytí v zemi, kam vozidlo vycestovalo (podle toho, která pojistná částka je vyšší)- a to za jednu sazbu pojistného,
4. garanční fond nemůže podmiňovat výplatu plnění tím, že se prokáže platební neschopnost či platební nevůle odpovědné osoby,
5. zákon stanoví, která instituce (garanční fond nebo pojišťovna) vyplatí plnění poškozenému v případě eventuální nehody mezi těmito institucemi.

Článek 1 směrnice zakotvuje zásadu, podle které se povinně kryjí škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle s výjimkou řidiče. ZPOV tuto zásadu rozvíjí v § 6 odst. 2 a § 7 odst. 1 písm. b), kdy pojištění má nárok, aby za něho pojistitel nahradil poškozeným uplatněné a prokázané nároky na náhradu škody na zdraví nebo usmrcením, škody věcné, vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škody vzniklé odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat, škody, které mají povahu ušlého zisku a účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování výše uvedených nároků, pokud ke škodné události, ze které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti. Pojistitel však nehradí věcnou škodu a škodu, která má povahu ušlého zisku, za kterou pojištěný odpovídá svému manželu nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti.

Článek 2 nařizuje členským státům, aby podnikly nezbytné kroky k zabezpečení toho, aby všechny pojistky povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pokrývaly na základě jediného pojistného celé území Společenství a na základě tohoto jediného pojistného zaručovaly pojistnou ochranu předepsanou právními

předpisy v každém členském státě nebo pojišťnou ochranu předepsanou právními předpisy v členském státě, ve kterém má vozidlo své obvyklé stanoviště, pokud je tato druhá pojišťná ochrana vyšší. Reakcí na toto ustanovení směrnice je § 6 odst. 3-7 ZPOV. Pojišťná smlouva musí být uzavřena tak, aby pojištění odpovědnosti na základě jediného pojištění platilo na území všech členských států a dalších států uvedených v seznamu států. Seznam cizích států, na území kterých jsou kryty škody způsobené tuzemskými vozidly z pojištění odpovědnosti je stanoven vyhláškou Ministerstva financí č. 205/1999 Sb. Pojistitel je povinen tuto platnost pojištění na zelené kartě vyznačit. Podmínkou zařazení státu do seznamu je jeho členství v Radě kancelářů. Pojištění odpovědnosti však může platit i na území jiných států než uvedených v seznamu, a to za předpokladu, že s nimi Česká kancelář pojistitelů uzavře dohodu. Takto rozšířenou teritoriální platnost pojištění pak pojistitel vyznačí na zelené kartě.

Pravidlo *lex loci delicti* je zakotveno v § 6 odst. 6 a 7 ZPOV. V případě, kdy je škoda způsobená provozem tuzemského vozidla na území jiného členského, se rozsah pojištění řídí právní úpravou tohoto jiného členského státu, pokud podle ZPOV nebo podle pojistné smlouvy není tento rozsah širší. Pokud dojde k situaci, kdy je škoda způsobena občanovi členského státu, který přejíždí z jednoho členského státu do jiného, na území, na které se nevztahuje působnost žádné kanceláře pojistitelů, pak se na vzniklou škodu vztahuje právní úprava toho členského státu, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště.

Dle článku 3 a 4 nesmí garanční fond výplatu škody způsobené nepojištěným vozidlem vázat na důkaz poškozeného, že škůdce není schopen a nebo odmítá škodu platit. A pro případ sporu mezi garančním fondem a pojistitelem o tom, kdo má poškozeného odškodnit, určí stát, který z nich škodu uhradí předběžně. Pokud se nakonec rozhodne, že druhá strana měla zcela nebo částečně zaplatit náhradu škody, poskytne uvedená druhá strana straně, která zaplatila, odpovídající refundaci. Tato zásada se v ZPOV promítá v § 24 odst. 6,

který říká, že vznikne-li mezi Kanceláři a pojistitelem, popřípadě Ministerstvem financí, spor o tom, kdo má poškozenému plnit, poskytne poškozenému úhradu prokázané škody Kancelář. Pokud z dalšího šetření vyplyne, že plnění mělo být zcela neb částečně poskytnuto pojistitelem, popřípadě Ministerstvem financí, je pojistitel, popřípadě Ministerstvo financí, povinen Kanceláři poskytnuté plnění nahradit.

ZPOV ve svém § 24 vymezuje taxativně případy, ve kterých se poskytuje, v souladu s článkem 3 směrnice, poškozenému plnění z garančního fondu a zároveň upravuje tvorbu garančního fondu, který spravuje Kancelář. Garanční fond je tvořen z příspěvků pojistitelů a z pojistného za hraniční pojištění. Není státním fondem.

Poškozený má právo uplatnit nárok na plnění proti Kanceláři za stejných podmínek, za nichž by mohl uplatnit nárok na plnění proti pojistiteli. Pohledávka Kanceláře na náhradu za plnění za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti a za plnění za škodu způsobenou provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže tuto škodu uhradit, se považuje dle zákona č. 328/1991 Sb., o konkursu a vyrovnání, za pohledávku za podstatou. Kancelář poskytuje poškozenému plnění za stejných podmínek, jako poskytuje pojistné plnění pojistitel. Plnění z garančního fondu se poškozenému poskytuje v případě, kdy je :

- škoda způsobena provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba. Plnění se však poskytuje pouze za škodu na zdraví nebo usmrcením, nikoliv však škodu na věci. Podmínkou vzniku práva poškozeného na toto plnění je šetření události Policií České republiky
- škoda způsobená provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti. Poškozenému se však v tomto případě nehradí škoda na věci, která nepřesahuje částku 5 000,-Kč

- škoda způsobená provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže tuto škodu uhradit

- škoda způsobená provozem cizozemského vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna hraničním pojištěním

- škoda způsobená provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění. Tato povinnost nevzniká řidiči cizozemského vozidla, který je držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě, nebo řidiči vozidla, jehož pojištění odpovědnosti na území ČR je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu

- Kancelář poskytuje z garančního fondu poškozenému náhradní plnění dle § 24a a 24b ZPOV, a to v rozsahu v jakém je Kancelář povinna plnit podle písmene a) až c) § 24 ZPOV. Toto ustanovení bylo do ZPOV implementováno v souladu s vydáním 4. motorové směrnice, o které bude hovořeno v další části mé práce

Z garančního fondu se neposkytuje plnění za škodu způsobenou provozem vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti, náklady vzniklé poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví nebo usmrcením způsobené provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba a škody podle § 7 ZPOV. Jedná se o škodu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena, o věcnou škodu a o škodu, která má povahu ušlého zisku, za kterou pojištěný odpovídá svému manželu nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti. Uvedeným osobám však pojistitel hradí škodu, která má povahu ušlého zisku, pokud má tato škoda souvislost se škodou na zdraví nebo usmrcením. Pojistitel dále nehradí škodu na vozidle, jehož provozem byla škoda

způsobena a nehradí ani škodu na věcech přepravovaných tímto vozidlem, s výjimkou škody způsobené na věci, kterou měla tímto vozidlem přepravovaná osoba v době škodné události na sobě nebo u sebe, a to v rozsahu, v jakém pojištěný za škodu odpovídá. Za věc, kterou má přepravovaná osoba u sebe, lze považovat především jakékoliv zavazadlo či jinou věc patřící takové osobě a související s její přepravou. Pojistitel nehradí ani věcnou škodu a škodu, která má povahu ušlého zisku pokud vznikne mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, jakož i škodu na věcech přepravovaných těmito vozidly, nejedná-li se o škodu způsobenou provozem jiného vozidla, škodu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla. Dále pak náklady vzniklé poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví nebo usmrcením, které utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla tato škoda způsobena, škodu způsobenou provozem vozidla při jeho účasti na organizovaném motoristickém závodě nebo soutěži, s výjimkou škody způsobené při takovéto účasti, jestliže je řidič při tomto závodě nebo soutěži povinen dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích a škodu vzniklou provozem vozidla při teroristickém činu nebo válečné události, jestliže má tento provoz přímou souvislost s tímto činem nebo událostí. Pojistitel hradí jen škodu na zdraví nebo usmrcením v případě, kdy je škoda způsobena vlastníkovvi nebo oprávněnému držiteli vozidla jeho vozidlem, které v době vzniku škody řídila jiná osoba. V případě střetu vozidel, která jsou ve vlastnictví téže osoby, se škoda způsobená této osobě hradí pouze tehdy, jestliže jde o různé provozovatele vozidel zúčastněných na vzniku škodné události a jestliže není současně tato osoba provozovatelem vozidla, na němž byla tato škoda způsobena. Příkladem může být způsobení škody na vozidle pronajímatele v případě střetu jeho vozidel provozovaných v rámci nájemního vztahu odlišnými subjekty-provozovateli nájemci.

Výplatou plnění z garančního fondu vzniká Kanceláři, v případě plnění za škodu způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou

odpovídá nezjištěná osoba a v případě plnění za škodu způsobenou provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti, nárok vůči tomu, kdo odpovídá za škodu, na náhradu toho, co za něho plnila. Dále má Kancelář proti pojistiteli právo na náhradu toho, co plnila za pojištěného, a to v případě, kdy škůdce byl pojištěn u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemohl škodu uhradit a nebo v případě, kdy Kancelář poskytla náhradní plnění, protože pojistitel neplnil povinnosti uložené v § 9 odst. 3 ZPOV. V případě, kdy Kancelář plnila poškozenému za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území ČR povinnost uzavřít hraniční pojištění nebo plnila formou náhradního plnění za pojistitele se sídlem v jiném členském státě, než je Česká republika, který v ČR neustanovil škodního zástupce, je Kancelář povinna požadovat na příslušném garančním fondu, popřípadě na příslušné kanceláři pojistitelů náhradu toho, co za něho plnila.

Článek 5 stanovuje povinnost států zajistit, aby účastníci nehody mohli bez problémů identifikovat pojišťovnu škůdce. Kancelář splnila tuto povinnost uveřejněním formuláře na svých webových stránkách, kde lze podle SPZ vozidla a zadáním data nalézt odpovědnostního pojistitele a dobu pojištění. Jedná se však pouze o informativní vyhledávání. S tímto článkem nepřímo souvisí i § 15 ZPOV, kdy pojistitel má ze zákona povinnost sdělovat Kanceláři údaje o vzniku, změně a zániku pojištění odpovědnosti nejméně v rozsahu údajů uváděných v dokladu o pojištění odpovědnosti, a to nejpozději do 1 měsíce ode dne vzniku příslušné skutečnosti. Tato lhůta zabraňuje pojišťovnám, aby oznamování těchto skutečností prodlužovaly, z čehož pak vznikaly problémy při výměně dat mezi Kanceláři a Centrálním registrem vozidel zaměřené na zjišťování plnění povinností stanovených zákonem. Evidence pojištění odpovědnosti, kterou Kancelář vede, je nezbytná jak k zabezpečení plnění povinností stanovených ZPOV vlastníkům vozidel, tak i k průběžné kontrole splnění těchto povinností a včasnému zásahu v případě jejich

neplnění. Kancelář rovněž v rámci snahy o snižování počtu vozidel, která jsou provozována bez pojištění odpovědnosti, oznamuje ve smyslu znění ustanovení § 67 odst. 2 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, v platném znění, příslušným správním orgánům, podezření ze spáchání tohoto přestupku podle § 16 odst. 1 písm. a) ZPOV.

Původně byla v § 15 v odstavci 1 ZPOV upravena povinnost při vzetí vozidla do evidence silničních vozidel a při provádění změn v této evidenci předložit platný doklad o pojištění odpovědnosti, mimo vozidel s výjimkou z pojištění odpovědnosti. Toto ustanovení se v praxi ukázalo jako více problematické než efektivní. Doklad o pojištění má sloužit jako důkaz o existenci pojištění odpovědnosti. Předkládání dokladu o pojištění zcela ztrácelo smysl při trvalém vyřazování vozidla z provozu, při vkládání vozidla do tzv. depozita, tj. při odevzdání státní poznávací značky a osvědčení o registraci orgánu evidence vozidel, v případech, kdy vozidlo není provozováno na pozemních komunikacích, při změnách vlastníka vozidla, které je před touto změnou, během ní i po této změně v depozitu, jedná se např. o nepojízdné vozidlo. Problémy nastávaly při změně např. motoru, barvy, atp., což jsou také změny v evidenci vozidla, obdobně v případě vydání dokladu o pojištění novému vlastníku vozidla před změnou jeho držitele v evidenci vozidel apod. Navíc se jedná o problematiku, která nepatří do ZPOV, ale do zákona č. 56/2000 Sb., kde je také upravena.¹⁴

Údaje, které Kancelář od pojistitelů získá, sděluje Ministerstvu dopravy, které provozuje Centrální registr vozidel. Ministerstvo dopravy tyto údaje porovnává s údaji jím vedenými a rozdílný soubor dat pak sdělí Kanceláři. Kancelář má právo požadovat sdělení i jednotlivých údajů vedených v Centrálním registru vozidel, zejména pokud se jedná o kontrolu plnění stanovených povinností, a dále pro

¹⁴ Bušta, P., Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem. Praha : Venice Music Production, 2004, 37 s.

účely likvidace pojistných událostí z garančního fondu, plnění úkolů v rámci členství Rady kanceláří a uplatňování postěžních pohledávek proti nepojištěným škůdcům.

Údaje vedené Kanceláří týkající se vozidel a jejich vlastníků nebo provozovatelů mohou být sděleny pojistiteli.

5.4. Čtvrtá směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES

4. motorovou směrnicí je Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES, vydána 16.5.2000 s účinností od 20.1.2003, o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS.

Cílem této motorové směrnice bylo zejména vyplnit mezeru v právní úpravě, kdy zelenokaretní systém řešil pojistnou ochranu škůdců v cizině a poškozených v tuzemsku „ cizími „ vozidly, neřešil však ochranu poškozených v cizině. Cílem tedy bylo usnadnit poškozenému efektivní uplatnění jeho nároků po škodě utrpěné v cizině

Článek 3 směrnice stanovuje povinnost států zajistit právo poškozených uplatnit nároky přímo proti pojistiteli pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla. Tuto povinnost zakotvuje § 9 odst. 1 ZPOV. Zavedením přímého nároku poškozeného na plnění proti pojistiteli, u něhož je pojištěna odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě, odpadl problém s dříve často obtížně vynucovanou potřebnou součinností s pojištěným, resp. škůdcem, a tak s uplatňováním práva poškozeného vůbec. Nárok na náhradu škody prokazuje poškozený.

S cílem zabezpečit poškozeným jednodušší dosažení odškodnění v případě, kdy při jejich pobytu ve Společenství mimo bydliště nebo sídla dojde v důsledku dopravní nehody ke škodě na jejich zdraví nebo majetku, zavádí směrnice v článku 4 povinnost pro členské státy

přijmout veškerá opatření, aby všechny pojišťovny pojišťující odpovědnost z provozu vozidla ustanovily škodní zástupce v každém jiném členském státě, než kde získaly úřední povolení. Úkolem škodního zástupce je projednání a konečné vyřízení nároků vzniklých ze škodné události v případech, kdy škoda byla způsobena provozem dopravního prostředku pojištěného u pojišťovny se sídlem v členském státě jiném než státě trvalého bydliště poškozené strany a s obvyklým stanovištěm v členském státě jiném než státě trvalého bydliště poškozené strany a zároveň ke škodě musí dojít v jiném členském státě než v členském státě bydliště nebo sídla poškozeného, např. vozidlo s českou státní poznávací značkou pojištěné u pojistitele se sídlem v ČR způsobí škodu německému občanovi v Rakousku. Výběr škodního zástupce je věcí uvážení pojišťovny a tato volba nemůže být státem omezena.

Škodní zástupce může být jak fyzickou, tak i právnickou osobou, avšak musí mít trvalé bydliště nebo sídlo v členském státě, v němž je jmenován. Může jednat za jednu nebo i více pojišťoven. Pro poškozeného tím ale nezaniká možnost obrátit se s svými nároky přímo proti pojišťovně, která odpovědnost z provozu vozidla, kterým byla škoda způsobena, pojistila.

Škodní zástupci musí být vybaveni dostatečnými pravomocemi k zastupování pojišťovny ve vztahu k poškozeným stranám a v plném rozsahu tyto nároky uspokojit. Musí být schopni šetřit případ v úředním jazyce členského státu sídla poškozené strany.

Jmenování škodního zástupce samo o sobě nepředstavuje otevření pobočky pojišťovny a škodní zástupce není považován za podnikatelskou jednotku.

Institut škodního zástupce řeší v ZPOV § 9a, který kromě výše uvedených povinností stanovených 4. motorovou směrnicí, stanovuje ve svém odst. 5 povinnost pojistitele sdělit Kanceláři jméno, osobní údaje a adresu škodního zástupce a všechny změny, a to ve lhůtě do 7

dnů ode dne jeho jmenování nebo provedení změny. Kancelář tyto informace předává bez zbytečného odkladu příslušným národním informačním střediskům členských států. V rámci Společenství se tak vytváří informační síť, která by měla podstatně zjednodušit situaci osob poškozených provozem vozidel na území členských států.

S cílem zajistit, aby poškozená strana měla možnost žádat o odškodnění, stanovuje článek 5 povinnost pro členské státy zřídit nebo schválit informační středisko, které vede nebo koordinuje shromažďování a poskytování údajů o :

- SPZ vozidel s obvyklým stanovištěm na území daného státu
- číslech pojistných smluv a zelených karet nebo dokladů o hraničním pojištění těchto vozidel
- pojišťovnách a jejich škodních zástupcích v jiných členských státech
- vozidlech s výjimkou z pojištění odpovědnosti a orgánech, které za ně poskytují odškodnění

Tyto informace musí být vedeny po dobu 7 let od ukončení registrace vozidla nebo pojistné smlouvy. Zároveň členské státy musí zajistit, aby poškozená strana měla po dobu 7 let po nehodě nárok získat neprodleně od informačního střediska členského státu, v němž sídlí, kde má vozidlo obvyklé stanoviště nebo kde došlo k nehodě výše uvedené informace.

Pojišťovny mají povinnost oznámit všem informačním střediskům všech členských států jméno a adresu škodního zástupce, kterého jmenovaly v každém členském státě. Informační střediska spolu navzájem spolupracují.

Institut informačního střediska a jeho činnost byl plně v souladu s článkem 5 směrnice začleněn do ZPOV v § 15a novelou zákona č. 47/2004 Sb. Dle § 18 ZPOV provozuje informační středisko Česká

kancelář pojistitelů. Oprávněné osoby, jež mají nárok na náhradu škody v důsledku dopravní nehody, mohou prostřednictvím informačního střediska Kanceláře zjišťovat údaje potřebné pro navázání kontaktu s odpovědnostním pojistitelem vozidla škůdce, jeho škodním zástupcem, korespondenčním partnerem nebo dalším kompetentním subjektem.

Z důvodu zahájení činnosti informačního střediska České kanceláře pojistitelů od 1.5.2004 mohou být poskytovány pouze informace související s dopravními nehodami vzniklými od 1.5.2004 (včetně). Informace o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel registrovaných v České republice s kontakty na jejich pojistitele – členy Kanceláře jsou však poskytovány i pro období před 1.5.2004.

4. motorová směrnice ve svém článku 6 řeší otázku odškodnění a stanovuje, že každý členský stát zřídí nebo schválí orgán pro odškodnění neboli kompenzační orgán. Tuto povinnost zakotvil ZPOV ve svém § 18 odst. 2 písm. d), kde je stanoveno, že Kancelář uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů cizích států, informačními středisky a orgány pověřenými v jiných členských státech vyřizováním žádostí o náhradní plnění a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod.

Poškozený může uplatnit svůj nárok u kompenzačního orgánu ve státě svého sídla v případě, kdy :

- do tří měsíců od jeho uplatnění u pojišťovny škůdce nebo jejího škodního zástupce nedostal odůvodněnou odpověď
- nebo pokud pojišťovna nestanovila svého škodního zástupce ve státě sídla poškozeného, avšak jen tehdy, pokud poškozený nepodal žalobu přímo proti pojišťovně.

Podmínky, za kterých z garančního fondu Kancelář poskytuje náhradní plnění, byly v souladu s článkem 6 směrnice stanoveny v § 24a ZPOV.

Z garančního fondu se poskytuje náhradní plnění v případě, že pojišťovna nesplnila povinnost vyřídit škodnou událost do 3 měsíců od jejího nahlášení, tedy nesplnila povinnost ukončit šetření pojistné události a sdělit poškozenému výši pojistného plnění, jestliže nebyla zpochybněna povinnost pojistitele plnit z pojištění odpovědnosti a nároky na náhradu škody byly prokázány nebo podat poškozenému písemné vysvětlení k uplatněným nárokům na náhradu škody, které byly pojistitelem zamítnuty nebo u kterých bylo plnění pojistitele sníženo. Dále pak se z garančního fondu v souladu se 4. motorovou směrnicí poskytuje náhradní plnění v případě, kdy pojistitel se sídlem v jiném členském státě, než je Česká republika, neustanovil v České republice škodního zástupce. V tomto druhém případě se poskytuje náhradní plnění poškozenému s bydlištěm nebo sídlem na území České republiky pouze tehdy, byla-li škodná událost způsobena provozem vozidla, pokud pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti z jeho provozu byla uzavřena u pojistitele v jiném členském státě než v České republice. Zároveň se musí jednat o vozidlo s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě než v České republice a současně škodná událost vznikla na území jiného členského státu než v České republice, nebo na území jiného než členského státu při průjezdu jeho územím z jednoho členského státu do jiného členského státu.

Náhradní plnění poskytuje Kancelář na základě písemné žádosti, přičemž posuzuje, zda je na toto plnění právní nárok. Tento nárok ovšem zaniká, pokud poškozený již předložil žádost o náhradu škody přímo pojistiteli, který uzavřel pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti týkající se vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena a jestliže obdržel vyjádření tohoto pojistitele do 3 měsíců ode dne předložení požadavku, a to v případě, že se jedná o případ, kdy pojistitel se sídlem v jiném členském státě, než je Česká republika, neustanovil v České republice škodního zástupce, nebo

jestliže v dané věci bylo zahájeno soudní řízení proti příslušnému pojistiteli.

Kancelář je povinna poškozenému plnit nebo sdělit důvody, pro které plnění snížila nebo odmítla, ve lhůtě do 2 měsíců ode dne obdržení žádosti o náhradní plnění. Jestliže však do doby vyřízení žádosti příslušný pojistitel přímo nebo prostřednictvím ustanoveného škodního zástupce poskytne poškozenému náhradu vzniklé škody nebo sdělí poškozenému důvody, pro které svoje plnění snižuje nebo pro které odmítá plnit, pak Kancelář takovou žádost odloží.

Dle článku 6 směrnice má kompenzační orgán 2 měsíce na reakci na žádost poškozeného, po jejímž obdržení okamžitě informuje :

- pojišťovnu, u které je pojištěno vozidlo, jehož provoz způsobil nehodu nebo jejího škodního zástupce
- kompenzační orgán státu vystavení pojistky
- osobu, která za škodu odpovídá, pokud je známa, o tom, že obdržela od poškozené strany žádost o odškodnění a že odpoví na tuto žádost do dvou měsíců od jejího předložení.

Tato povinnost byla plně v souladu se směrnicí stanovena v § 24a odst. 5 ZPOV.

Současně 4. motorová směrnice stanovuje, že tímto ustanovením zůstává nedotčeno právo členských států považovat odškodnění tímto kompenzačním orgánem za subsidiární nebo nesubsidiární a právo činit kroky k likvidaci škody mezi tímto orgánem a osobou či osobami, které způsobilily nehodu, a jinou pojišťovnou nebo orgány sociálního zabezpečení, jež mají odškodnit poškozenou stranu, v téže nehodě. Členské státy však nesmí dovolit tomuto orgánu vázat výplatu odškodnění na jakékoli jiné podmínky, než které jsou stanoveny v této směrnici, zejména na podmínku, aby poškozená strana musela

jakýmkoliv způsobem prokázat, že odpovědná osoba je neschopna nebo odmítá platit.

Kompenzační orgán, který odškodnil poškozenou stranu, má právo na refundaci kompenzačním orgánem státu vystavení pojistky. Tento orgán pak převezme práva poškozené strany vůči osobě, která nehodu způsobila nebo její pojišťovně. Každý členský stát je povinen uznat toto převzetí práv.

Dle § 24a odst. 6 až 8 ZPOV stanovuje, že výplatou náhradního plnění vzniká Kanceláři právo na náhradu takto vyplacené částky, a to od orgánu pověřeného vyřizováním žádostí o náhradní plnění v členském státě sídla pojistitele nebo jeho pobočky, který uzavřel pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti týkající se vozidla, jehož provozem byla způsobena škoda. Současně s touto výplatou dochází k přechodu práva, které vzniklo poškozenému vůči osobě, která způsobila škodu, nebo vůči jejímu pojistiteli, na Kancelář. To platí i obráceně, tedy pokud příslušný orgán jiného členského státu, než je Česká republika, poskytl náhradní plnění poškozenému s bydlištěm nebo sídlem v tomtéž členském státu a uplatnil své právo na náhradu proti Kanceláři, pak Kancelář takto uplatněné právo musí bez zbytečného odkladu uspokojit. Tato úprava platí obdobně i pro náhradní plnění poskytované podle § 24b ZPOV.

Článek 7 směrnice stanovuje pravidla pro odškodnění v případech, kdy nelze identifikovat vozidlo nebo do 2 měsíců od nehody nelze zjistit pojišťovnu. Poškozený pak může žádat o odškodnění kompenzační orgán ve státě svého sídla. Kompenzační orgán následně svůj nárok uplatní za podmínek stanovených v článku 6 odst. 2 směrnice. V případě, že nelze identifikovat pojišťovnu, má kompenzační orgán právo refundace vůči garančnímu fondu v členském státě, kde má vozidlo obvyklé stanoviště. V případě neidentifikovatelného vozidla má právo refundace vůči garančnímu fondu v členském státě, kde došlo k nehodě a v případě vozidla třetí

země vůči garančnímu fondu členského státu, ve kterém došlo k nehodě.

Ustanovení článku 7 bylo plně implementováno v § 24b odst. 1 a 2 ZPOV.

Článek 12 směrnice zavádí povinnost členských států stanovit sankce za porušení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou k provedení této směrnice, a učiní veškeré nezbytné kroky k zabezpečení jejich používání. Stanovené sankce musí být účinné, úměrné a odrazující.

Takovéto sankce jsou v ZPOV stanoveny v § 9 odst. 3 a 4. Pojistitel je povinen provést šetření škodné události bez zbytečného odkladu. Ve lhůtě nejpozději do 3 měsíců ode dne, kdy bylo oprávněnou osobou uplatněno právo na plnění z pojištění odpovědnosti, je pojistitel povinen ukončit šetření pojistné události a sdělit poškozenému výši pojistného plnění, jestliže nebyla zpochybněna povinnost pojistitele plnit z pojištění odpovědnosti a nároky na náhradu škody byly prokázány nebo podat poškozenému písemné vysvětlení k těm, jím uplatněným nárokům na náhradu škody, které byly pojistitelem zamítnuty nebo u kterých bylo plnění pojistitele sníženo. V případě, že pojistitel tuto povinnost nesplní, nastupuje sankce, kdy se zvyšuje částka pojistného plnění, jehož se prodlení pojistitele týká, o úrok z prodlení. Sazba úroku z prodlení se stanoví ve výši diskontní sazby stanovené Českou národní bankou, platné k prvnímu dni prodlení, navýšené o 4% ročně. Úroky z prodlení se stanovují vždy samostatně za každý započatý měsíc prodlení ve výši jedné dvanáctiny sazby úroku z prodlení, přičemž sazba úroku z prodlení se aktualizuje každý měsíc s využitím diskontní sazby České národní banky, platné k prvnímu dni daného měsíce prodlení. Úroky z prodlení odvozené na základě diskontní sazby se použijí, pokud není v pojistné smlouvě stanovena částka vyšší.

5.5. Pátá směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES

5. motorovou směrnicí je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES vydána 11.5.2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Tato směrnice vstoupila v platnost vyhlášením v Ústředním věstníku Evropské Unie, tj. dnem 11.6.2005.

Cílem této motorové směrnice je potřeba aktualizovat a zlepšit systém Společenství v oblasti pojištění motorových vozidel. Pojištění motorových vozidel má vliv na volný pohyb osob a vozidel a je důležité pro evropské občany, ať už jsou v roli pojištěného či poškozeného dopravní nehodou. Pojištění motorových vozidel vyvolává velký zájem pojišťovatelů, jelikož představuje důležitý podíl na jejich činnostech v oblasti pojištění jiného než životního v rámci Společenství. Hlavním cílem činnosti Společenství v oboru finančních služeb by tudíž mělo být posílení a konsolidace jednotného trhu pojištění motorových vozidel. Velmi významný pokrok v tomto ohledu byl již docílen výše zmiňovanými motorovými směrnicemi.

V souvislosti se změnami, které provádí směrnice v předchozích čtyřech motorových směrnicích, je potřeba novelizovat právní řád ČR, zejména ZPOV. V následující části mé práce se zaměřím na to, co by mělo být v ZPOV novelizováno, aby právní řád ČR byl v souladu s právním řádem Společenství.

5.5.1. Změny provedené v 1. motorové směrnici 72/166/EHS

Článek 1 směrnice mění článek 1 bod 4 1. motorové směrnice, kdy územím, na němž má vozidlo obvyklé stanoviště se rozumělo území státu, v němž je vozidlo evidováno. Dle nového znění se územím, na němž má vozidlo obvyklé stanoviště, rozumí území státu, jehož

poznávací značku vozidlo má, nehledě na to, zda uvedená poznávací značka je trvalá nebo dočasná. Toto nové znění je obsahově v souladu s § 2 písm. m) odst. 1 ZPOV a nevzniká zde tedy potřeba novelizace.

Tento článek zároveň do článku 4 bodu 4 1. motorové směrnice doplňuje nové ustanovení, které se dotýká vozidel s falešnými nebo nepovolenými poznávacími značkami. Dle původního znění 1. motorové směrnice se má za to, že tyto vozidla mají obvyklé stanoviště na území členského státu, který vydal původní poznávací značky. Toto pravidlo však často znamenalo, že národní kanceláře pojistitelů se musely vypořádat s hospodářskými důsledky nehod, které neměly souvislost s členským státem, ve kterém mají svá sídla. Bylo tedy žádoucí, aby byly zvlášť upraveny nehody způsobené vozidly bez poznávací značky nebo s poznávací značkou, která neodpovídá nebo přestala odpovídat vozidlu. V takovém případě, a to výlučně za účelem likvidace škody, se za území, na kterém má vozidlo obvyklé stanoviště, považuje území státu, na kterém k nehodě došlo.

Vzhledem k této změně je nutné novelizovat ZPOV doplněním bodu 4 do § 2 písm. m). Domnívám se však, že finanční a obsahové dopady jsou nulové, protože škody způsobené takovými vozidly na území ČR hradí Kancelář z garančního fondu již podle stávající právní úpravy, a to dle § 24 odst. 2 písm. b) ZPOV.

Článek 1 směrnice nahrazuje v článku 2 odstavec 1 1. motorové směrnice, který se týká kontroly pojištění odpovědnosti cizozemských vozidel a který zůstává obsahově v podstatě totožný, navíc však nové znění posiluje nediskriminační a nesoustavnou kontrolu pojištění odpovědnosti cizozemských vozidel, která je prováděna v rámci kontroly, která není zaměřena výlučně na ověřování pojištění. Cílem této změny bylo usnadnit výklad a používání výrazu „namátkové kontroly“, která byla obsažena v původním znění. Kontrola pojištění odpovědnosti je v ZPOV upravena v § 17. Tato stávající dikce je pro řidiče cizozemských vozidel ještě příznivější než nová úprava

obsažená ve směrnici, kdy podmínky pro jejich kontrolu ze strany Policie ČR jsou přísnější. Dle ZPOV Policie ČR neprovádí kontrolu pojištění odpovědnosti v případě vstupu na území ČR cizozemského vozidla s obvyklým stanovištěm na území jiného členského státu. Policie ČR je oprávněna provádět kontrolu pojištění odpovědnosti při každém vstupu vozidla s obvyklým stanovištěm na území jiného členského státu na území ČR, které je uvedeno v seznamu vozidel, který členský stát předal ministerstvu a Komisi Evropských společenství. Seznam těchto vozidel a všechny jeho změny předává ministerstvo bez zbytečného odkladu po jeho obdržení Kanceláři a Policii ČR. Policie ČR provádí namátkovou kontrolu pojištění odpovědnosti, která nesmí být diskriminační, je prováděna jako součást hraniční policejní kontroly a není zaměřena výlučně jen na kontrolu pojištění odpovědnosti toho vozidla, které má obvyklé stanoviště na území jiného než členského státu a které vstupuje na území ČR z jiného členského státu. Z výše uvedených důvodů nevzniká tedy potřeba novelizace ZPOV.

Další změnou, kterou provádí článek 1 je změna článku 4 1. motorové směrnice, kde se v písm. a) druhém pododstavci nahrazuje první věta. Touto změnou se sleduje zabezpečení úhrady při způsobení jakékoli věcné škody či škody na zdraví vozidlem s výjimkou z pojištění odpovědnosti, a to nejen na území jiného členského státu, jak to bylo upraveno v 1. motorové směrnici, ale i na území vlastního státu. Tato změna sama o sobě nevyžaduje novelizaci ZPOV, avšak stávající dikce § 11 odst. 3 ZPOV koresponduje původnímu znění ZPOV před jeho novelizací zákonem č. 47/2004 a není tak ve výslovném souladu s čl. 4 1. motorové směrnice. Je tedy zapotřebí § 11 odst. 3 ZPOV novelizovat, aby jednak výslovně zmiňoval území jiného členského státu, jednak aby odkazoval na správné odstavce § 6 ZPOV.

Dále se nahrazuje poslední věta ve druhém pododstavci písm. a), která se týká předávání informací členského státu jiným členskými státy a Komisi. Dle nové úpravy předá členský stát Komisi seznam osob,

kteře jsou osvobozeny od povinného pojištění a seznam orgánů nebo subjektů odpovědných za odškodnění. Komise tento seznam zveřejní.

Vzhledem k tomu, že se jedná o organizační opatření, které v předchozí verzi nebylo implementováno do právního řádu ČR, domnívám se, že ani v nové úpravě nevyžaduje výslovné zmínění v právním řádu ČR. Myslím si, že je i věcí ministerstva, aby samo posoudilo, zda ke splnění informační povinnosti potřebuje samostatnou právní úpravu.

Článek 1 nahrazuje v článku 4 1. motorové směrnice i druhý podstavec v písmenu b). Původní ustanovení umožňovalo členskému státu, aby se odchytil od obecné povinnosti uzavírat povinné pojištění u určitých typů vozidel nebo u určitých vozidel, která mají zvláštní poznávací značku. V tom případě měly ostatní členské státy právo při vstupu na jejich území požadovat platnou zelenou kartu nebo pojistnou smlouvu hraničního pojištění, aby se zajistilo odškodnění poškozených v důsledku případné dopravní nehody, kterou tato vozidla mohou na jejich území způsobit. Vzhledem k tomu, že v rámci Společenství došlo k odstranění hraničních kontrol, nelze již zajistit, aby vozidla, která přejíždějí hranice, byla kryta pojištěním a nelze tedy poškozeným zaručit náhradu škody za dopravní nehody způsobené v zahraničí. S ohledem na tuto skutečnost bylo žádoucí zajistit, aby došlo k řádnému odškodnění poškozených v důsledku dopravních nehod způsobených těmito vozidly v zahraničí, ale bylo i žádoucí zajistit odškodnění poškozených také v tom členském státě, ve kterém má vozidlo obvyklé stanoviště. Za tím účelem bylo nahrazeno stávající ustanovení článku 4 1. motorové směrnice novým ustanovením, který stanovuje povinnost členským státům zajistit, aby s poškozenými v důsledku dopravních nehod způsobených těmito vozidly nakládaly stejně jako s poškozenými v důsledku dopravních nehod způsobených nepojištěnými vozidly. Náhrada škody bude vyplácena orgánem pro odškodnění členského státu, ve kterém k nehodě došlo. V případě platby poškozeným v důsledku nehod způsobených vozidly, jimž byla udělena výjimka, by měl orgán pro

odškodnění vzniknout nárok vůči orgánu členského státu, ve kterém má vozidlo obvyklé stanoviště. Článek 1 směrnice zároveň stanovuje období 5 let ode dne vstupu směrnice v platnost, po jejímž uplynutí Komise, pokud to uzná za vhodné po zvážení zkušeností s prováděním a uplatňováním této výjimky, předloží návrhy směřující k jejímu nahrazení nebo zrušení.

Bod 4 článku 1 vypouští v článku 6 a 7 odst. 1 slova „nebo na mimoevropském území členského státu“. Vypuštěním těchto slov se řeší problematika tzv. zámořských území některých členských států EU. Vzhledem k tomu, že se problém netýká ČR ani jejího právního řádu, nevzniká zde potřeba novelizace ZPOV.

5.5.2. Změny provedené v 2. motorové směrnici 84/5/EHS

Původní článek 1 2. motorové směrnice se nahrazuje novým zněním, a to v níže uvedené struktuře.

Bod 1 článku 2 směrnice se týká rozsahu pojistné ochrany podle druhu škod. Upravené znění má identický obsah jako původní a povinně jsou tedy kryty jak škody na věci, tak škody na zdraví. Vzhledem k tomu, že nové znění obsahuje pouze zdůraznění povinnosti krytí jak věcných škod, tak i škod na zdraví a tato povinnost již byla v souladu s 2. motorovou směrnicí implementována do právního řádu ČR, nevzniká potřeba novelizace ZPOV.

Bod 2 článku 2 směrnice řeší problematiku minimální limitů pojistného plnění, kde dochází k zásadním změnám. Aniž by byly dotčeny případné vyšší záruky, které mohou členské státy stanovit, vyžaduje každý členský stát, aby pojištění bylo povinné alespoň v případě níže uvedených částek.

Při škodě na zdraví je stanoven minimální limit pojistného plnění

- a) buď 1 000 000 € na každého poškozeného nebo

b) 5 000 000 € na škodnou událost bez ohledu na počet poškozených .

Stávající právní úprava § 3 odst. 4 písm. a) ZPOV, kde je stanovena při škodě na zdraví minimální výše limitu 35 mil. CZK na každého zraněného nebo usmrceného, je při kursu 1 € = 30 CZK cca 16 % nad úrovní limitu ad a) a z tohoto pohledu nevyžaduje novelizaci ZPOV. Vzhledem k tomu, že v budoucnosti mohou vznikat problémy v oblasti nelimitovaného zajištění pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, domnívám se, že bude nutno zvážit i přechod na konstrukci úhrnného limitu ad b), což by naopak novelizaci ZPOV vyžadovalo. Zavedení souhrnného minimálního limitu pro škodu na zdraví na úrovni 150 mil. CZK, tedy na úrovni současného stropu nadstandardní nabídky pojistitelů, má však i svá rizika, kdy by v současném silícím konkurenčním prostředí mohlo dojít k zavedení ještě vyšších nadstandardních limitů ve snaze o zvýšení konkurenceschopnosti.

V současné době ale zachování stávající právní úpravy je plně v souladu s 5. motorovou směrnicí a nevyžaduje žádné úpravy ZPOV.

Nový minimální limit pojistného plnění při škodě na věci činí 1 000 000 € na škodnou událost bez ohledu na počet poškozených a je tak o 2/3 (66 %) vyšší, než limit podle stávající právní úpravy v § 3 odst. 4 písm. b) ZPOV, který je stanoven ve výši 18 000 000,-Kč na škodnou událost bez ohledu na počet poškozených. Zde je tedy novelizace nezbytná.

Ve vztahu k minimálním limitům stanoveným ve 2. motorové směrnicí, kdy u škod na zdraví byl minimální limit pojistného plnění stanoven ve výši 350 000 € na jednoho poškozeného, případně 500 000 € za všechny osoby postižené jednou pojistnou událostí a u škod na majetku 100 000 € na nehodu bez ohledu na počet poškozených, případně mohla být uzákoněna celková pojistná částka 600 000 ECU, jež se vztahovala ke všem újmám na zdraví i na

majetku vyplývající z jedné pojistné události, jde o výrazné zvýšení, které je důsledkem snahy zajistit, co nejlepší ochranu poškozených.

S cílem usnadnit zavedení těchto minimálních částek mohou členské státy v případě nutnosti stanovit až 5leté přechodné období, počítané ode dne provedení směrnice. Vzhledem k tomu, že směrnice musí být členskými státy implementována nejpozději do 11.6.2007, případné přechodné období musí končit nejpozději dnem 11.6.2012.

V případě využití tohoto přechodného období jsou členské státy povinny informovat Evropskou Komisi včetně uvedení délky období.

Pro případ, že by se řešila otázka, zda využít tohoto přechodného období v ČR, se domnívám, že pokud bude zachována stávající konstrukce individuálního limitu pro škody na zdraví, odpadá jakýkoli důvod pro přechodné období v ČR, neboť výše limitu překračuje výši limitu stanoveného 5.motorovou směrnicí. V případě, že by se přecházelo ze stávající konstrukce individuálního limitu pro škody na zdraví na souhrnný limit pro škody na zdraví, pak se domnívám, že by se patrně o aplikaci přechodného období uvažovalo, neboť hodnota limitu by pak k 11.12.2009 musela činit nejméně 2,5 mil. € (tj. ca 75 mil. CZK). Co se týká škod na věci, zde jsou minimální limity v rozhodující části nadstandardní nabídky pojistitelů již nad úroveň nové částky minimálního limitu, tedy na úrovni 30 mil. CZK a domnívám se tedy, že by se aplikace přechodného ustanovení nevyžadovala a nebo pouze v modifikované podobě jen pro přepracování pojistných smluv s nižším než novým minimálním limitem pojistného plnění při škodě na věci, a to i z důvodu, že aplikace přechodného období má za následek zvýšení provozní náročnosti zpracování pojistných smluv o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Do 30 měsíců od uplynutí lhůty pro implementaci směrnice, tj. nejpozději do 11.12.2009, musí členské státy zvýšit minimální limity nejméně na 50 % hodnoty nových minimálních limitů.

Bod 3 článku 2 směrnice se týká automatické indexace minimálních limitů pojistného plnění, kdy každých 5 let od platnosti směrnice (tj. od 11.6.2005) nebo na konci přechodného období (11.6.2012) se budou částky minimálních limitů automaticky indexovat podle Evropského indexu spotřebitelských cen. Částky zaokrouhlené na násobek 10 000 € zveřejní Evropská Komise v Úředním věstníku Evropské unie.

Stávající právní úprava na indexaci minimálních limitů pojistného plnění nepamatuje, a proto je novelizace ZPOV nezbytná.

Bod 4 článku 2 směrnice stanovuje povinnost zřídit nebo pověřit subjekt, jehož úkolem je poskytovat náhradu škody minimálně do výše povinného pojištění pro případ věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem bez pojištění odpovědnosti. Vzhledem k tomu, že toto znění nemění obsah původního znění v článku 1 bodu 4 2.motorové směrnice a tento úkol již plní dle ZPOV garanční fond Kanceláře, nevzniká tudíž potřeba novelizace ZPOV.

Bod 5 článku 2 směrnice upravuje přímý nárok poškozeného. Formulace v 2.motorové směrnici byla částečně upravena a vyňata do samostatného ustanovení. Nadále zůstává možnost poškozeného uplatnit svůj nárok přímo vůči subjektu, resp. garančnímu fondu, který je povinen dát zdůvodněnou odpověď, pokud jde o výplatu případné náhrady škody. Členské státy mohou tuto výplatu vyloučit u osob, které do vozidla, které způsobilo věcnou škodu nebo škodu na zdraví, dobrovolně nastoupily. Jak již bylo řečeno v předchozí části mé práce, české zákonodárství tuto možnost v ZPOV nevyužilo.

Hlavní změna tohoto ustanovení spočívá ve vypuštění možnosti spoluúčasti poškozeného na škodě na věci způsobené nepojištěným vozidlem. Tato změna vyžaduje zároveň i novelizaci ZPOV, a to vypuštěním druhé věty z ust. § 24 odst. 5 ZPOV, kdy se v případě škody věcné nebo škody na zdraví způsobené provozem vozidla, za

kteřou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti, týkající se jednoho poškozeného, neposkytuje škoda nepřesahující částku Kč 5 000.

Bod 6 článku 2 směrnice se zabývá věcným rozsahem plnění při škodě způsobené nezjištěným vozidlem. Nadále platí obecná možnost vyloučit úhradu škody na věci v případě, kdy je způsobena nezjištěným vozidlem. Tato zásada je však nově prolomena, a to v případě, kdy dojde k závažné škodě na zdraví a současně z téže nehody vznikne i škoda na věci. Nicméně členské státy mohou stanovit spoluúčast poškozeného při úhradě škody na věci až do výše 500 €. Určení podmínek, za nichž se škoda na zdraví považuje za závažnou, je věcí právního řádu členského státu, na jehož území došlo k nehodě, přičemž jednou z podmínek může být nutnost hospitalizace poškozeného. Tato změna vyžaduje novelizaci § 24 odst. 2 písm. a) ZPOV, kdy až doposud se v případě škody způsobené provozem nezjištěného vozidla poskytovalo plnění z garančního fondu poškozenému pouze za škodu na zdraví nebo usmrcením. V případě, že bude aplikována do právního řádu i spoluúčast poškozeného, bude také nezbytné vložit do ZPOV dalších odstavce týkající se spoluúčasti poškozeného na škodě na věci a definici závažné škody na zdraví.

Bod 7 článku 2 směrnice se týká podmínek výplaty garančním fondem podle národní právní úpravy. Nejde o obsahovou změnu, ale jen o důsledek restrukturalizace dřívějšího jediného ustanovení do několika samostatných a potřeba novelizace ZPOV tím nevzniká.

5.5.3. Změny provedené ve směrnici Rady 88/357/EHS

Článek 3 směrnice provádí změny ve směrnici Rady 88/357/EHS ze dne 22.června 1988 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního, kterou se stanoví opatření k usnadnění účinného výkonu volného pohybu služeb. V souladu s článkem 3 došlo k odstranění zákazu činnosti škodního zástupce v přímém pojištění a tím bylo umožněno pobočkám

pojišťoven z jiných členských států, aby se staly škodními zástupci v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v rámci volného poskytování služeb. Potřeba novelizace ZPOV nevzniká, avšak bude pravděpodobně zapotřebí novelizovat zákon o pojišťovnictví, protože škodní zástupce podle Směrnice 88/357/EHS není s výjimkou zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví, v platném znění, nikterak upraven, ač ze Směrnice 88/357/EHS rozsah jeho povinností a kompetencí vyplývá.

5.5.4. Změny provedené v 3.motorové směrnici 90/232/EHS

Bod 1 článku 4 směrnice vkládá do článku 1 3.motorové směrnice nový odstavec, který zakazuje vyloučit cestující z pojistné ochrany z toho důvodu, že věděli nebo měli vědět, že řidič vozidla byl v době nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky. Případná zákonná ustanovení nebo smluvní ujednání obsažená v pojistné smlouvě, která by z tohoto důvodu cestující z pojistného krytí vylučovala, se považují za neplatné ve vztahu k nárokům takového cestujícího. Vzhledem k tomu, že v ZPOV žádná taková výluka není, není třeba novelizace.

Bod 2 článku 4 směrnice vkládá do 3.motorové směrnice další nové ustanovení, které zajišťuje pojistnou ochranu chodcům, cyklistům a dalším nemotorizovaným uživatelům pozemních komunikací v případech, kdy utrpí škodu na zdraví nebo věcnou škodu v důsledku nehody, jejímž účastníkem bylo motorové vozidlo. ZPOV žádné omezení pojistné ochrany uvedených osob neobsahuje.

Vzhledem k tomu, že, jak odůvodnění směrnice uvádí, byla porušována zásada 3. motorové směrnice, podle níž by mělo povinné pojištění motorových vozidel pokrývat na základě jediného pojistného celé území Společenství, a to tím, že některé pojišťovny vkládají do svých pojistných smluv ustanovení o tom, že smlouva pozbývá platnosti, pokud vozidlo zůstává mimo členský stát, kde je

registrováno, po dobu delší než stanovené období, zakotvuje bod 3 článku 4 směrnice zásadu, na základě které povinné pojištění vozidel pokrývá nejen celé území Společenství, ale zůstává v platnosti během celé doby trvání smlouvy, nehledě na to, zda vozidlo zůstává po určité období v jiném členském státě. Povinnosti v oblasti registrace vozidel podle vnitrostátních předpisů členských států však zůstávají nedotčeny. S ohledem na to, že i registrace vozidel je ze strany EU harmonizována a existuje v řádu 6měsíční lhůta, po jejímž překročení vzniká povinnost registrovat vozidlo v „navštíveném“ členském státu, domnívám se, že toto ustanovení směrnice se jeví jako kontraproduktivní až zmatečné.

Vzhledem k tomu, že důvody zániku pojištění odpovědnosti jsou taxativně vyjmenovány v § 12 ZPOV a výše uvedený důvod zániku mezi nimi není, domnívám se, že potřeba novelizace ZPOV nevzniká.

V řadě případů jsou vozidla pořizována v jiných členských státech, než v těch, v nichž jsou registrována, například při nákupu vozidla v jednom členském státě s jeho dovozem do jiného členského státu. K usnadnění získání pojistného krytí pro tato vozidla, zavádí 5. motorová směrnice v bodě 4 článku 4 časově omezenou výjimku z definice členského státu, v němž se nachází pojistné riziko, a to tak, že po dobu 30 dnů od převzetí vozidla kupujícím je za členský stát, v němž se pojistné riziko nachází, považován cílový členský stát, byť v něm nebylo vozidlo řádně registrováno.

V souvislosti se zavedením výše uvedené výjimky nevzniká potřeba novelizovat ZPOV, avšak vzniká nutnost novelizovat § 2 odst. 2 písm. g) bod 2. zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví, který vysvětluje pojem „členský stát, kde se nachází pojistné riziko“, případně i další ustanovení tohoto zákona.

Návazně na výše uvedenou výjimku se v 5. motorové směrnici stanovuje povinnost garančního fondu cílového členského státu poskytnout odškodnění, v případě, že vozidlo během období 30 dnů

od převzetí vozidla, se stalo účastníkem nehody, přičemž nebylo odpovědnostně pojištěné. Česká verze směrnice však uvádí pravý opak, a to že „...není subjekt povinen poskytnout náhradu...“, ale anglická verze naopak tuto povinnost výslovně zavádí, takže lze dovést nesprávnost překladu do češtiny. Domnívám se, že povinnost garančního fondu poskytnout náhradu i logicky vyplývá z předchozího ustanovení, které řeší otázku místa pojistného rizika.

Toto ustanovení nemá žádné vymezení místa nehody ve vztahu k cílovému členskému státu, z čehož je nutno dovést, že zmíněná povinnost garančního fondu pak platí pro škodné události provozem takového nepojištěného vozidla způsobené během uvedené 30denní lhůty na území kteréhokoli z členských států.

S ohledem na stávající právní úpravu podle § 24 odst. 2 písm. b) ZPOV potřeba novelizace tohoto ustanovení ZPOV patrně nevzniká, ale nutná bude novelizace definice pojmu „tuzemské vozidlo“ podle § 2 písm. b) ZPOV tak, aby se po dobu 30 dní od převzetí vozidla kupujícím s bydlištěm v ČR považovalo takové vozidlo za tuzemské, byť nebylo v ČR řádně registrováno.

Další nový článek vložený do článku 2 3.motorové směrnice se týká potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a škodném průběhu pojištění. Toto ustanovení zavádí povinné vystavování výkazu o nárocích uplatněných pojištěncem v rámci odpovědnosti za škody nebo skutečnost, že žádné takové nároky neuplatnil, ve vztahu k vozidlu nebo vozidlům krytým pojistnou smlouvou, a to alespoň za posledních 5 let. Potvrzení může vystavovat pojistitel nebo k tomu určený orgán, a to do 15 dnů od podání žádosti.

Vzhledem k tomu, že povinnost, vystavit na základě žádosti pojistníka písemné potvrzení o škodném průběhu pojištění ve lhůtě 15 dnů od doručení žádosti, je již zakotvena v § 13 ZPOV, postačí vložit do § 13 ZPOV ustanovení o povinnosti uvést v potvrzení údaje za nejméně 5 let před zánikem pojistné smlouvy. Tato pětiletá doba před zánikem

pojistné smlouvy by se měla vztahovat na všechny v dané době platné pojistné smlouvy, to znamená, že se musí převzít údaje ze smluv dřívějších do smlouvy pozdější, a to i v případě různých pojistitelů.

Do článku 2 3. motorové směrnice je vložen článek 4c, který zakazuje uplatnit spoluúčast proti poškozenému. Domnívám se, že v některých členských státech přetrvává aplikace smluvní spoluúčasti i proti poškozenému. S ohledem na ustanovení § 3 odst. 1 ZPOV, kde se říká, že v pojistné smlouvě se lze od tohoto zákona odchýlit jen tehdy, pokud tím nedochází ke snížení nebo omezení nároků poškozeného z pojištění odpovědnosti, by však takový postup byl v ČR protiprávní, a proto potřeba novelizace ZPOV nevzniká.

Do článku 2 3. motorové směrnice byl vložen ještě článek 4d a 4e. Článek 4d opět zavádí přímý nárok poškozeného proti pojistiteli. Jedná se o opakující se požadavek „motorových“ směrnic, který je v § 9 odst. 1 ZPOV adekvátně realizovaný, proto potřeba novelizace ZPOV nevzniká.

Článek 4e zavádí 3měsíční lhůtu pro odůvodněnou nabídku nebo odůvodněné odmítnutí pojistného plnění pro všechny škody z pojištění odpovědnosti. Princip 4. motorové směrnice se zavádí plošně pro všechny škodné události z pojištění odpovědnosti včetně „zelenokaretního“ systému. Tento princip byl v ČR plošně zaveden zákonem č. 47/2004 Sb. jako § 9 odst. 3 a 4 ZPOV, který byl již zmiňován výše v souvislosti se 4. motorovou směrnicí, a s ohledem na dikci § 24 odst. 5 ZPOV platí i pro Kancelář. Potřeba novelizace tedy nevzniká.

Bod 5 směrnice, který nahrazuje odstavec 1 v článku 5 3. motorové směrnice, rozšiřuje povinnosti informačního střediska. Povinnost poskytovat informace o pojištění poškozeným, zavedená 4. motorovou směrnicí pro nehody nastalé v jiném členském státě než je stát bydliště poškozeného, se rozšiřuje na všechny nehody v rámci Evropského hospodářského prostoru, tedy i na nehody v tuzemsku. Kancelář tyto

informace rutinně dobrovolně poskytuje, nicméně bude zapotřebí novelizovat § 18a ZPOV, týkající se informační povinnosti Kanceláře, aby v něm byla tato povinnost zakotvena.

5.5.5. Změny provedené v 4. motorové směrnici 2000/26/ES

Bod 1 článku 5 směrnice zakotvuje možnost žalovat pojistitele v členském státě bydliště poškozeného. Tuto možnost zavádí Nařízení Rady ES č. 44/2001, tedy předpis s obecnou působností, závazný v celém rozsahu a přímo použitelný ve všech členských státech, který má přímý účinek. Zavazuje nejen členské státy, ale i všechny jejich orgány a také jednotlivé fyzické a právnické osoby. Zakládá práva nebo ukládá povinnosti nejen členským státům, ale i jejich jednotlivým státním příslušníkům. V souvislosti s výše uvedeným bude nutné doplnit odůvodnění 4. motorové směrnice bodem 16a, což samo o sobě potřebu novelizace ZPOV nevyžaduje.

Bod 2 článku 5 směrnice nahrazuje ve 4. motorové směrnici v článku 4 odstavce 8, ale i nadále zůstává negativní vymezení škodního zástupce.

Bod 3 článku 5 směrnice redukuje údaje vedené informačním střediskem. Z čl. 5 odst. 1 písm. a) 4. motorové směrnice se vypouští ustanovení bodu 2 ii), čímž zaniká povinnost informačního střediska vést údaje o zelené kartě nebo hraničním pojištění, pokud jde o vozidla se zvláštní poznávací značkou v režimu výjimky z pojištění odpovědnosti. Protože čl. 4 4. motorové směrnice byl do ZPOV zákonem č. 47/2004 Sb. cestou § 15a implementován strukturovaně v závislosti na tom, zda jde o vozidlo v režimu výjimky z pojištění odpovědnosti či nikoli, a podle toho určil povinnost vést příslušné informace buď Ministerstvu financí nebo Kanceláři, je stávající právní úprava podle ZPOV adekvátně funkční i po novele 4. motorové směrnice cestou 5. motorové směrnice, proto potřeba novelizace ZPOV nevzniká.

Bod 4 článku 5 směrnice vkládá nový článek 6a, který zavádí nový institut „centrální orgán“. Vložením tohoto nového článku se ukládá členským státům jednak usnadnit přístup k základním údajům o právním základu pro uspokojení nároků poškozeným, jejich pojistitelům nebo jejich právním zástupcům, a případně tato data vést v elektronické podobě v centrálním registru a účastníkům případu je na jejich žádost zpřístupnit. Tento nový článek řeší zejména data z policejních protokolů o dopravních nehodách. Část požadovaného řešení je již v ČR technicky funkční, a to výměna dat o dopravních nehodách mezi Policií ČR a členy Kanceláře prostřednictvím Kanceláře a právně byla zakotvena novelou zákona č. 377/2005 Sb., v § 18 odst. 2 písm.h). Část, spočívající ve výdeji dat účastníkům nebo jejich právním zástupcům však právně upravena není a vyžaduje tak novelizaci ZPOV.

Článek 6 směrnice stanovuje lhůtu pro implementaci 5. motorové směrnice členskými státy, která končí dnem 11.6.2007. Zároveň stanovuje, že členské státy mohou zachovat nebo zavést právní předpisy pro poškozeného ještě výhodnější, než jaké jsou nezbytné pro dosažení souladu s 5. motorovou směrnicí. O implementaci 5. motorové směrnice jsou členské státy povinny informovat Evropskou Komisi.

Článek 7 se týká vstupu směrnice v platnost. Tato směrnice vstoupila v platnost vyhlášením v Ústředním věstníku Evropské Unie, tj. dnem 11.6.2005.

Má-li být novela ZPOV, případně dalších norem, v účinnosti do 11.6.2007, pak s přihlédnutím k cca 6měsíčnímu cyklu jejího schvalování oběma komorami Parlamentu ČR, lhůtě Prezidenta ČR a lhůtě publikace ve Sbírce zákonů, je nezbytné, aby se Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR začala zabývat počátkem října 2006.

6. Závěr

V rigorózní práci jsem se zabývala problematikou harmonizace právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla s právním řádem v České republice. Pokusila jsem se o zhodnocení úspěšnosti této harmonizace v našem právním řádu a i nastínění dalšího možného vývoje v této oblasti pojištění.

Obecně lze říci, že český pojistný trh i legislativa v oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla byly na vstup do Evropské Unie dobře připraveny. Jednalo se o dlouhodobý proces jak v oblasti práva, tak i v praktické činnosti pojišťoven. Základní sladění legislativy proběhlo již před vlastním přistoupením na konci devadesátých let, kdy se při vytváření ZPOV, vycházelo a do zákona byly implementovány všechny zásady vyplývající z prvních tří motorových směrnic. Po přijetí ZPOV došlo následně, v intencích 4. motorové směrnice, k navýšení limitů pojistného plnění, k jednorázovému odškodnění pozůstalých po obětech dopravní nehody a k zavedení institutu škodního zástupce a informačního střediska. V případě likvidace pojistných událostí byl nově stanoven termín, do kterého musí klient obdržet vyrozumění o poskytnutí pojistného plnění, případně vyrozumění o zamítnutí uplatněných nároků. Pozitivní pro klienty je, že se tyto změny nijak výrazně neprojeví do cen pojištění. Vstupem ČR do EU se otevřel prostor pro nové obchodní příležitosti a zároveň se otevřely i trhy v jiných zemích. Na základě svobody volného poskytování služeb došlo k úpravě podnikání pojišťoven, což se může jevit pro český pojistný trh jako nevýhoda, zvyšuje se tím konkurenční prostředí, neboť to znamená, že jakákoliv pojišťovna ze zemí EU může podnikat v ČR bez povolení dozorcího orgánu, avšak může tomu být i naopak, kdy jakákoliv pojišťovna s povolením podnikat v ČR bude moci nabízet své služby kdekoliv na území EU bez dalších zvláštních povolení. V oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem

vozidla došlo po přechodu od zákonného pojištění na pojištění povinně smluvní k podstatným změnám, avšak to ke změnám ve prospěch poškozeného, což se domnívám, že je posun správným směrem. Implementací motorových směrnic do českého práva tak dochází k zrovnoprávnění postavení poškozeného a škůdce. Zavedením přímého nároku již poškozený není plně závislý na konání škůdce a jeho součinnost, neboť nárok na náhradu škody prokazuje poškozený. Tím je splněna jedna ze základních funkcí tohoto odvětví pojištění, které spočívá v odstraňování nepříznivých důsledků automobilismu na jednotlivce i na celou společnost. Domnívám se, že k dalším významným změnám směřujícím zejména k ochraně poškozeného, ale i pojištěného, dojde implementací páté motorové směrnice, jak již bylo naznačeno v předchozí části mé práci, a to zejména dalším navýšením pojistných limitů, řešením problému s falešnými poznávacími značkami, zákazem soustavných kontrol pojištění odpovědnosti, prolomením zásady vyloučení úhrady věcné škody v případě, kdy je způsobena nezjištěným vozidlem, možností poškozeného zahájit soudní řízení proti pojistiteli v členském státě, v němž má bydliště atd.

Se vstupem ČR do EU se výrazným způsobem změnila legislativa a změnilo se i postavení českého pojišťovnictví ve vztahu k tvorbě „pojišťovacích“ předpisů EU. V České republice po počátečním pomalejším přijímání evropské legislativy akcelerovala rychlost přijímání unijních předpisů včetně možnosti spolupráce při jejím vytváření, přičemž hlavní úlohu v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla plnila právě Česká kancelář pojistitelů, která se podílí na přípravě a tvorbě stanovisek ke směrnicím za ČR.

Osobně považuji za důležité, že nová legislativa znamená významné posílení ochrany poškozeného, přináší jasně definovaná práva i povinnosti a tím větší záruky. Došlo ke zkvalitnění služeb jednotlivých pojistitelů a zejména k rozšíření množství informací poskytovaných klientům. Jednou z nejvýznamnějších změn je možnost volného přeshraničního poskytování služeb. Pojišťovny

soutěží hlavně v oblasti kvality a rychlosti svých služeb, z čehož profitují především klienti.

I nadále zůstává samozřejmostí intenzivní sledování vývoje evropské legislativy a podílení se podle možností na implementaci přijatých směrnic. V tomto smyslu bude pro pojišťovny významný zejména návrh novely ZPOV v rámci 5.motorové směrnice, tak jak bylo v této práci nastíněno.

Domnívám se, že při zachování současného stavu rychlé implementace evropských směrnic do našeho právního řádu dojde v brzké době nejen ke zlepšení fungování celého systému pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ale zároveň i k dalšímu posílení práv poškozeného a celkově i k účinnějšímu odstraňování nepříznivých důsledků automobilismu na naši společnost.

7. Seznam použité literatury

- Bakeš, M. a kol. **Finanční právo**. 4. aktualizované vydání. Praha : C.H.Beck, 2006
- Bušta, P., Příkryl, V. **Nové pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**. 2. vyd. Praha : Mobil Data, 2000
- Bušta, P., Příkryl, V. **Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v otázkách a odpovědích**. Praha : Mobil Data, 2001
- Čejková, V. **Pojišťovnictví**. Brno : MU, 1995
- Karfíková, M., Příkryl, V., Čechová, J. **Základy pojišťovacího práva**. Praha : Orac, 2001
- Kopecký, K. **Povinné ručení – otázky a odpovědi**. 1. vyd. Praha : Grada, 2002
- Pavlát, V., Kubíček, A. **Regulace a dozor nad kapitálovými trhy**. Praha : VŠFS, 2004
- Schelle, K. **Vývoj právní úpravy pojišťovnictví**. Brno : MU, 1994
- Šišková, N., Týč, V. **Sbližování českého práva s právem ES**. Praha : Linde, 1997
- Škopová, V., Zemanová M. **Aktuální pojištění a pojišťovnictví**. Praha : Mirage, 1993
- Týč, V. **Základy práva Evropských společenství pro ekonomy**. 2. aktualizované vydání. Praha : Linde, 2000
- Velebová, E. **Smluvní a zákonné pojištění**. Praha : Linde, 1993
- Walter, J. **Základy pojišťovnictví**. Praha : VŠE, 1994
- Zuzaňák, A. **Právní rádce pojištěných**. Praha : Linde, 1997
-
- Bohman, L., Dryjová, L., Wawerková, M. **Zákon o pojistné smlouvě**. Praha : Linde, 2005
- Bušta, P., Příkryl, V. **Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem**. Praha : Venice Music Production, 2004
- Holub, M., Fiala, J., Bičovský, J. **Občanský zákoník**. Poznámkové

vydání s judikaturou a literaturou. 10. aktualizované a doplněné vydání. Praha : Linde, 2005

Pojistný obzor č. 1-12, Praha : ČAP, 2004, 2005

Pojistný obzor č. 1-7, Praha : ČAP, 2006

Právo a podnikání č. 1-12, Praha : Orac, 2005

Právo a podnikání č. 1-7, Praha : Orac, 2006

Právní rádce, Praha : Economia, 2005-2006

Právní rozhledy, Praha : C.H.Beck, 2005-2006

Vostatek, J. **Odpovědnostní pojištění motorových vozidel: Quo vadis?** Finance a úvěr, 46, 1996, č. 4 a č. 5

Směrnice Rady ES 72/166/EHS, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění.

Směrnice Rady ES 84/5/EHS, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Směrnice Rady ES 90/232/EEC, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Směrnice Rady 88/357/EHS, o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního, kterou se stanoví opatření k usnadnění účinného výkonu volného pohybu služeb

Nařízením Rady ES č. 44/2001, o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech