

7. Závěr

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla představuje významnou součást života lidí. Se zvyšujícím se provozem neustále narůstá riziko škod způsobených provozem vozidel všech druhů v teritoriu, které již zdaleka přesahuje rámec Evropského hospodářského prostoru. Hustota provozu je navíc každým rokem větší. Legislativa národních států, stejně jako legislativa komunitární proto nemůže zůstat neměnná. To vše navíc prohlubuje fakt, že pojištění odpovědnosti sehrává významnou úlohu v oblasti neživotního pojištění. Zachovány pochopitelně zůstávají základní principy, na nichž je pojištění odpovědnosti postaveno, jako je např. jeho charakter povinně smluvního pojištění. Tento jeho charakter nám dává nejen záruku splnitelnosti závazků vzniklých při jeho provozování, ale zároveň i možnost přizpůsobit rozsah pojištění a jeho cenu pojistnému riziku. Systém zákonného pojištění, který zde přetrvával od 50. let, tyto možnosti neposkytoval.¹¹⁷

Významným milníkem ve vývoji pojištění odpovědnosti v České republice bylo přijetí zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, jímž byl odstraněn, pro tržní hospodářství zcela nevyhovující, systém zákonného pojištění, který zanechal několikamiliardový deficit. Nově zavedený smluvní systém povinný, který již tehdy ve vyspělých evropských státech fungoval řadu let (výjimkou není ani SRN, kde uvedený systém existoval již od roku 1940), odstranil monopol České pojišťovny a i jiní pojistitelé mohli začít participovat na tak významné součásti pojistného trhu, jakým je právě oblast pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V roce 2000 takových pojistitelů bylo 12, v současné době již 15 (z toho jen za poslední dva roky přistoupily na český pojistný trh této oblasti Direct pojišťovna, a.s. a Dolnorakouská pojišťovna, a.s. a AXA pojišťovna, a.s.), což svědčí o atraktivnosti oboru pro nové pojistitele. Nutno ovšem dodat, že ač se uvedený počet pojistitelů může zdát vysoký, ve Spolkové republice Německo jich v této oblasti působí několikanásobně více.¹¹⁸

Cílem mé diplomové práce bylo charakterizovat úpravu pojednávaného institutu v

117 PŘÍKRYL, V. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla-změny provedené v komunitárním právu tzv. pátou motorovou směrnicí*. Právní rádce, 2005, roč. 11, č.11, s. 43-44.

118 To je ale samozřejmě dáno také rozlohou SRN, jež je oproti ČR větší, a také faktem, že mnoho z těchto pojistitelů poskytuje služby prakticky pouze regionálně.

České republice, zhodnotit ji v kontextu s komunitárním právem a provést srovnání s některou z evropských zemí, kterou se v mém případě stal právě tradiční člen Evropské unie, Spolková republika Německo. V této závěrečné části mé diplomové práce bych také chtěla provést několik návrhů de lege ferenda.

Ačkoli v Německu funguje systém povinně smluvní o několik desetiletí déle než u nás, lze učinit závěr, že jsme za relativně krátkou dobu dosáhli standardu jiných vyspělých evropských zemí, včetně SRN. Je to dáno zejména harmonizací našeho právního řádu s právem komunitárním. Důležitost pojištění odpovědnosti podtrhuje zájem Rady Evropské unie, která v této oblasti připravila již 5 tzv. „motorových“ směrnic. Poslední významnou novelou, která odrazila právní úpravu ze Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2005/26/ES, je zákon č. 137/2008 Sb. Ještě před účinností směrnice jsme ale transponovali některé požadavky jejího návrhu, zejména stran minimálních limitů pojistného plnění, jež byly navýšeny na jí požadovanou úroveň. Je vhodné také podotknout, že mnoho členských států EU ve svých právních řádech již delší dobu omezení pojistného krytí vůbec nemá a mnoho jiných přijalo v minulosti podstatně vyšší standardy ve srovnání s částkami zavedenými 5. motorovou směrnicí. Přesto se domnívám se, že limity uvedené v naší i německé právní úpravě jsou dostačující, neboť zcela jistě zaručují spravedlivou ochranu poškozených osob. Je tomu tak i proto, že ani jeden z porovnávaných právních řádů nevyužívá možnosti poskytované 5. motorovou směrnicí, stanovit limit pro škody na zdraví nebo usmrcením na 5 milionů € bez ohledu na počet poškozených. Takovou úpravu by bylo možno považovat za výrazné snížení ochrany poškozených, zejména v případě hromadných dopravních nehod či nehod hromadných dopravních prostředků.

V některých oblastech je dle mého názoru naše právní úprava v Evropě dokonce jedinečná. Na tomto místě bych chtěla vyzdvihnout úpravu fungování České kanceláře pojistitelů, která v povinně smluvním systému plní nezastupitelné místo. ZPOV jí svěřil mnoho úkolů, z nichž některé plynou z mezinárodních dohod o spolupráci mezi státy, jiné pak z komunitárních právních předpisů. Zejména jde o správu garančního fondu, který byl dle tzv. 2. motorové směrnice vytvořen pro náhradu škod způsobených nezjištěným či nepojištěným vozidlem. ČKP na základě komunitární právní úpravy plní dále úlohu tzv. instituce pro odškodnění a provozuje informační středisko. Vzhledem k tomu, že jsou tyto úlohy svěřené jednomu subjektu, je tím zaručeno účinné fungování

systému pojištění odpovědnosti, zejména z hlediska ochrany poškozených osob. Tento fakt je navíc v ČR znásoben skutečností, že plnění z garančního fondu není podmíněno zásadou subsidiarity, jako je tomu v některých jiných evropských zemích, včetně SRN.

Od listopadu 2007 byl okruh činnosti ČKP dále rozšířen. Tehdy zahájila ČKP s členskými pojišťovnami rutinní provoz tzv. databáze škodných a pojistných událostí, jejímž účelem je zejména zamezit velkému negativu systému pojištění odpovědnosti, tzv. „malusové turistice“, která byla v minulosti našemu systému pojištění odpovědnosti vytýkána. Systém, v němž pojišťovny předávají data o pojistných událostech do databáze ČKP průběžně elektronickou cestou stejně, jako to činí již řadu let ohledně dat o pojistných smlouvách, považují za lepší, než návrh na sjednocení pravidel uplatňování systému bonus-malus pro všechny pojistitele právním předpisem.

Předností právní úpravy ZPOV je také zavedení kontroly pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V systému povinně smluvního pojištění byla zjevně nedostačující kontrola prováděná Policií ČR pouze namátkově při běžných silničních kontrolách. Z tohoto hlediska je proto smysluplné propojení centrálního registru evidence vozidel Ministerstva dopravy a spojů a evidenci o pojištění vedenou ČKP. S problematikou kontroly pojištění odpovědnosti souvisí i další opatření, kterým je nově zavedený systém sankcí za provozování nepojištěného vozidla ve formě relativně vysokých denních příspěvků do garančního fondu. Jejich účelem je snížit počet nepojištěných vozidel a tím i počet nekrytých škod. Vzhledem k tomu, že v některých severských evropských zemích tento systém funguje úspěšně již několik let, odhaduji, že i u nás přinese opatření žádaný výsledek, a proto ho považuji za další pozitivum naší úpravy pojištění odpovědnosti. Princip nově zavedeného opatření je nasnadě: zatímco dnes můžeme s jistou mírou zjednodušení říci, že na škody způsobené nepojištěnými motoristy přispívají všichni, kteří jsou řádně pojištěni, jeví se do budoucna účelnější nastavit celý systém tak, aby příspěvky do garančního fondu byly získávány přímo od těch, kteří v rozporu se zákonem pojištění nejsou. Vždyť jen v roce 2007 způsobili řidiči bez sjednaného pojištění odpovědnosti celkem 4.687 škod¹¹⁹

Za pokrok, provedený již v minulých letech, považuji přijetí nového komplexního zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů, kterým byla

119 ČECHOVÁ, J. *Každé 20. vozidlo nemá povinné ručení*. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č.2, s. 37.

nahrazena úprava institutu pojistné smlouvy v občanském zákoníku. V současné době je v legislativním procesu nový občanský zákoník, jehož součástí je i úprava pojištění, resp. pojistné smlouvy. Pokud by byl přijat, znamenalo by to zrušení stávajícího ZPS. Současně probíhá příprava nového zákona o pojišťovnictví. Nový zákon o pojišťovnictví (v současné době je předpokládané datum nabytí účinnosti 1.4.2009) by měl zejména transponovat řadu aktů komunitárního práva.¹²⁰ Vzhledem k tomu, že rozsah nutných úprav překračuje rozsah, který lze považovat za novelu zákona (zejména s ohledem na směrnici o zajištění¹²¹, která se promítá do zákona jako celku) bylo přistoupeno k přípravě zcela nového zákona. Navíc i stávající struktura současného zákona o pojišťovnictví odpovídá době před vstupem ČR do EU. Přípravovaný zákon o pojišťovnictví zpřesňuje požadavky na vnitřní kontrolní a řídicí systém, mění lhůty a podmínky nabývání účasti v tuzemské pojišťovně nebo zajišťovně. Výrazně zpřesňuje požadavky na povolovací činnost. U pojišťoven z třetích států bude pro zajišťovací činnost vyžadováno povolení ČNB pro jejich působení na území ČR, s obdobnými požadavky jako u tuzemských pojišťoven. Zákon upravuje též zvláštnosti dohledu nad činností zajišťoven.¹²²

Z hlediska pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je třeba zmínit nově připravovaný občanský zákoník ještě jedenkrát. „Podle nynějšího občanského zákoníku určují peněžní náhradu jak za újmu na zdraví, tak za usmrcení blízké osoby, tabulky. Podle těchto tabulek činí náhrada za např. ochrnutí na všechny čtyři končetiny (kvadruplegii) 360.000,- Kč (tj. pouhých 15 průměrných platů). Uvedené částky lze zvýšit, avšak jen *ve zvlášť výjimečných případech hodných mimořádného zřetele*. V případě usmrcení blízké osoby činí náhrada např. pozůstalému manželovi 240.000,- Kč. Návrh občanského zákoníku již žádné tabulky neobsahuje a neomezuje soudce v tom, aby určil spravedlivou náhradu po zohlednění veškerých okolností případu. Po přijetí návrhu tedy soudy přestanou vycházet z příliš nízkých částek určených vyhláškou. Navíc budou moci lépe přizpůsobit výši náhrady relevantním okolnostem a rozlišovat např. zda k amputaci končetiny došlo u vědce, anebo talentovaného sportovce

120 MESRŠMÍD, J. *Zákon o pojišťovnictví u vlády prošel*. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č. 3, s. 10-11.

121 Směrnice 2005/68/ES o zajištění a o změně směrnic Rady 73/239/EHS, 92/49/EHS, jakož i směrnic 98/78/ES a 2002/83/ES.

122 Zákon o pojišťovnictví vládní návrh [online]. 2008-08-15, [cit. 2009-02-15]. Dostupné na [www: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/mfcr/VladniNavrh_Zakon_o_pojistovnictvi_pdf.pdf](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/mfcr/VladniNavrh_Zakon_o_pojistovnictvi_pdf.pdf)

nebo zda pozůstalý manžel, který má být odškodněn, s manželkou již nežil patnáct let, anebo s ní naopak měl velmi blízký celoživotní vztah.“¹²³

V některých záležitostech by se mohla německá právní úprava pojednávaného institutu stát inspirací pro naši. Např. ideální systém bonusu-malusu bych viděla v kombinaci systémů bonus-malus obou porovnávaných států. Němečtí řidiči jsou prostřednictvím pojistného více motivováni k bezpečnější jízdě, jelikož v případě škodného průběhu poklesnou z hlediska malusu o více úrovní, než když škodní událost způsobí řidič pojištěný dle naší právní úpravy. Naopak z české úpravy bych ponechala každoroční snižování výše pojistného v případě bezeškodného průběhu oproti německému stagnování na stejné úrovni i několik let.

Z německé právní úpravy by dále bylo možno převzít přísnější sankci za provozování vozidla bez sjednaného pojištění odpovědnosti. Zatímco u nás je tato skutečnost hodnocena jako přestupek, resp. správní delikt, v Německu je kvalifikována jako trestný čin se sankcí odnětí svobody až na několik let. Hrozba trestem odnětí svobody by působila preventivně lépe než pouhý peněžitý trest. Alternativou by mohl být i trest zabránění věci.

Německé úpravě pojištění odpovědnosti bych vytkla příliš podrobnou segmentaci při stanovení výše pojistného. Je sice pravdou, že čím podrobnější segmentaci pojistitel provádí, tím více odpovídá stanovené pojistné konkrétnímu pojistníkovi, nicméně některé aspekty (např. slevy na pojistném pro rozvedené ženy), které němečtí pojistitelé zohledňují, sice mohou přilákat nové klienty, avšak jiný smysl nemají. V tomto ohledu je praxe pojistitelů působících na našem území střídavější.

Do právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu vozidla by bylo vhodné i zavedení spoluúčasti odpovědného na pojistném plnění. Ani v České ani ve Spolkové republice Německo takový institut zakotven v právních předpisech není (funguje např. ve Švýcarsku), pouze všeobecné pojistné podmínky některých pojistitelů (u nás např. Uniqa pojišťovna a.s.) ho umožňují. Smysl takové úpravy spatřuji v ochraně pojistitele proti nepříznivému škodnému průběhu řidičů, kteří by opět zároveň byli motivováni k bezpečnější jízdě. Pro pojistníky by na druhé straně snižovala zavedená spoluúčast na pojištění odpovědnosti pojistné. Je samozřejmé, že by si taková úprava

123 Tiskový odbor Ministerstva spravedlnosti. Nový Občanský zákoník [online]. [cit. 2009-01-01]. Dostupné na [www: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/cz/nahrada-skody/konkretni-zmeny.html>](http://obcanskyzakonik.justice.cz/cz/nahrada-skody/konkretni-zmeny.html)

žádala společný postup všech pojistitelů, a tedy koncepci povinné spoluúčasti zakotvené v ZPOV. Zavedení spoluúčasti v prostředí, kde k tomu jiní pojistitelé povinni nejsou, by zvyšovala riziko ztráty klienta, neboť ten by pravděpodobně přešel k pojistiteli, který podobnou spoluúčast neaplikuje.

Závěrem je vhodné zdůraznit, že pravděpodobně nejvýznamnější novelou ZPOV, zákonem č. 137/2008 Sb., není problematika pojištění odpovědnosti z provozu vozidla uzavřena. Orgány EU se zabývají např. důvody rozdílů v pojistném mezi jednotlivými členskými státy, eventuálně je zvažována tvorba jakéhosi panevropského produktu, na základě něhož by např. vlastník vozidla, který dočasně přesídlí do jiného státu, nemusel uzavírat novou pojistnou smlouvu. Vše je ale pouze v rovině diskuze, prováděné analýzy zatím nesměřují k nějaké právní úpravě formou směrnice.¹²⁴

¹²⁴ MESRŠMÍD, J. *K novele zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č. 2, s. 6-7.