

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Právnická fakulta

Katedra finančního práva a finanční vědy

**Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou
provozem vozidla**

Diplomová práce

Jana Slintáková

Vedoucí diplomové práce:

Prof. JUDr. Marie Karfíková, Csc.

Praha, březen 2009

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem v ní vyznačila všechny prameny, z nichž jsem čerpala, způsobem ve vědecké práci obvyklým.

V Praze 23.3.2009

Jana Slintáková

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Prof. JUDr. Marii Karfíkové, Csc. za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěla k vypracování této diplomové práce. Dále děkuji zaměstnancům Direct pojišťovny, a.s. za konzultaci praktických aspektů popisované problematiky, a v neposlední řadě taktéž panu Fredu Hofman a paní Eveline Hofman z pojišťovny LWM Versicherungen, za přiblížení právní úpravy předmětného pojištění ve Spolkové republice Německo.

Obsah

1. Úvod.....	1
2. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla.....	3
2.1 Obecný výklad a prevence vzniku škod v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích	3
2.2 Subjektivní a objektivní odpovědnost v úpravě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	5
2.2.1 Subjektivní odpovědnost	6
2.2.2 Objektivní odpovědnost	7
3. Historický vývoj pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla ...	13
3.1 Vývoj na našem území	13
3.1.1 Období před druhou světovou válkou	13
3.1.2 Období po druhé světové válce	14
3.1.3 Období po roce 1989.....	15
3.1.4 Období po roce 2000 – zhodnocení 2 modelů pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	16
3.2 Vývoj ve Spolkové republice Německo.....	18
4. Právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	20
4.1 Kategorie pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	20
4.2 Právní úprava v České republice.....	21
4.2.1 Promítnutí požadavků tzv. „5. motorové směrnice“ do právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a jiné změny.....	23
4.3 Právní úprava ve Spolkové republice Německo	26
4.4 Mezinárodní a komunitární právní úprava.....	27
5. Rozbor právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu vozidel v kontextu s komunitárním právem a v porovnání s legislativou ve Spolkové republice Německo ..	31
5.1 Vznik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	31
5.2 Pojistná smlouva	32
5.2.1 Kontraktační povinnost	33
5.2.2 Výjimky z kontraktační povinnosti	34
5.3 Rozsah pojištění	35
5.3.1 Územní rozsah pojištění	35
5.3.2 Osobní a věcný rozsah pojištění	37
5.3.3 Výluky z pojištění odpovědnosti	41
5.4 Pojistné.....	43
5.4.1 Modifikace pojistného systémem bonus-malus	45
5.4.2 Databáze škodných a pojistných událostí.....	48
5.5 Likvidace pojistných událostí a pojistné plnění	49
5.5.1 Přímý nárok vůči pojistiteli	49
5.5.2 Šetření pojistné události	50
5.6 Pojistné plnění, jeho výše a způsob.....	51
5.6.1 Limity pojistného plnění	53
5.7 Regresní práva pojistitele.....	54
5.8 Postavení poškozeného v jiné členské zemi EU a EHP než v zemi jeho trvalého bydliště nebo sídla.....	55

5.9 Zánik pojištění.....	57
5.9.1 Povinnosti po zániku pojištění, vedení evidence pojištění a jeho kontrola..	69
6. Česká kancelář pojistitelů	61
6.1 Historické a mezinárodní souvislosti	61
6.2 Charakter, vznik a členská základna	62
6.3 Orgány Kanceláře, její organizační struktura a působnost.....	62
6.3.1 Orgány ČKP	62
6.3.2 Okruh činností Kanceláře	63
6.4 Garanční fond.....	64
6.4.1 Úloha garančního fondu a jeho financování.....	64
6.4.2 Plnění z garančního fondu, postizní právo ČKP a náhradní plnění.....	65
6.5 Systém zelené karty.....	69
6.6 Hraniční pojištění	70
7. Závěr	71
Seznam zkratk	77
Seznam použité literatury	78
Seznam příloh	83
Přílohy.....	84
Die Zusammenfassung.....	88

1. Úvod

Na počátku 19. století přivezl hrabě Buyuoi do Čech první parní stroj. Anglický stroj nebyl sestaven a jednotlivé součásti byly jen hrubě opracovány. Jeho zprovoznění se ujal Josef Božek. V září roku 1815 se pražská Královská obora stala svědkem historické události - Josef Božek rozjel před širokou veřejností první český parní automobil. Za počátek automobilové historie je pak považován rok 1886. Karl Benz v lednu toho roku podal na patentním úřadě žádost o zaregistrování svého „Patent Motorwagen“. Již v listopadu mu pak byl udělen říšský patent na tříkolku poháněnou výhradně spalovacím motorem¹. Od té doby došlo k prudkému rozvoji automobilismu, přičemž se vozidla nejrůznějších stop stala výbavou téměř každé domácnosti. Takový rozvoj motorismu s sebou však přinesl nejen větší svobodu člověka v pohybu, ale také vysoké riziko vzniku škody, které je s provozem vozidla spojeno. Každý majitel vozidla denně čelí různým nebezpečím, odcizením, poškozením či zničením počínaje a povinností uhradit škodu jiným osobám, konče. Zákonodárce z tohoto důvodu přistoupil ke stanovení povinnosti pojistit se pro případ vzniku škody. Právní úprava pochopitelně nezabrání vzniku škody - toto břemeno leží více či méně na samotných motoristech – může ale pomoci tuto škodu, resp. její dopady eliminovat nebo alespoň zmírnit.

V rámci pojištění vozidel nalezneme dva základní produkty, které se od sebe liší nejen způsobem vzniku, ale i událostmi, na něž se vztahují. Patří mezi ně pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a havarijní pojištění. První institut, nazývaný též laicky „povinné ručení“ (tento pojem však nemá v současné legislativě oporu), slouží primárně k ochraně poškozených, ale pochopitelně chrání i osoby, které škodu způsobily, a to před finančními následky škod způsobených provozem jejich vozidla. Pojištění odpovědnosti je koncipováno jako povinné, přičemž povinnost pojistit se je uložena všem vlastníkům vozidel. Volba pojistitele je ponechána na jejich vůli. Havarijní pojištění naopak kryje škody, které si majitel vozidla způsobil neúmyslně sám, proto by mělo být v zájmu každého motoristy pojistit se. Vznik tohoto druhu pojištění je odvislý čistě od projevu jeho vůle.

Předmětem této diplomové práce bude pouze pojištění odpovědnosti za škodu

1 Slavní matematici, fyzici a vynálezci: Josef Božek. 12.11.2008 [online]. [cit. 2008-12-25]. Dostupné na [www: <http://vedci.wz.cz/Osobnosti/Bozek_J.htm>](http://vedci.wz.cz/Osobnosti/Bozek_J.htm)

způsobenou provozem vozidla. Popisuji a hodnotím podstatné rysy právní úpravy tohoto institutu, a to nejen v kontextu s komunitárním právem, ale také ve srovnání s právní úpravou jednoho ze zakládajících členů Evropské unie, s právní úpravou ve Spolkové republice Německo.

Předmětné téma jsem zvolila pro své zkušenosti s ním nejen z běžného života a pro zájem o jejich prohloubení, ale zejména proto, že jsem s institutem pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla byla ve styku i z hlediska profesního a nasbírala tak cenné zkušenosti praktického rázu.

Popisovaná právní úprava vychází ze stavu právních předpisů k datu 15. 2. 2009.

2. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla

2.1 Obecný výklad a prevence vzniku škod v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích

Osoby, které se účastní provozu na pozemních komunikacích, odpovídají za škodu vyvolanou jeho zvláštní povahou. Zvláštní povaha provozu vozidla je pojmem v předpisech blíže nedefinovaným, proto je při jeho definici nutno vyjít z judikatury. Spočívá zejména v technických parametrech vozidla, např. v jeho hmotnosti, rychlosti, kterou je schopno vyvinout, a dále i v okolnostech, za kterých je doprava v konkrétním okamžiku provozována, jako je např. náledí či mokro na vozovce. Vozidlo je nebezpečným zdrojem rizika vzniku škod, neboť jeho užívání probíhá na veřejných prostranstvích za přítomnosti dalších účastníků silničního provozu. Škoda pak nemusí vzniknout nutně pouze na straně osob účastnících se silničního provozu, ale způsobena může být i osobám, které se na tomto provozu nijak nepodílí. Škodou navíc nelze rozumět pouze ztrátu na majetku, ale i újmu na zdraví či životě.

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla spadá do kategorie občanskoprávní odpovědnosti. Vzhledem k tomu, že zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů neobsahuje úpravu, která by tento institut komplexně postihovala, je nutno považovat za základ právní úpravy **zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník** (dále také „OZ“). Dle tohoto právního předpisu je kladen důraz, stejně jako v jiných právních odvětvích, na předcházení každého ohrožení či porušení právní povinnosti. „Vychází se přitom z obecně uznávané myšlenky, že z individuálního i společenského hlediska je lepší škodám předcházet, než je následně složitým způsobem napravovat“². V hlavě první části šesté OZ je tak každému stanovena povinnost počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, majetku, přírodě a životním prostředí.³ Prevencí vzniku škod se zabývají i předpisy veřejnoprávní. V souvislosti se škodami, které mohou vzniknout při provozu na

2 KNAPPOVÁ M.; ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné 2: Závazkové právo*. IV. vyd. Praha: ASPI, 2006. s. 401.

3 Viz.: § 415 zákona č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník

pozemních komunikacích není možno opomenout **zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích** a změnách některých zákonů (dále také „silniční zákon“), a další s ním související nařízení a vyhlášky. Upravují žádoucí chování účastníků na silničním provozu a zároveň stanoví sankce v případě jeho porušení. Účelem je předejít možným škodám prostřednictvím hrozby represe, popř. snaha minimalizovat je v případě jejich vzniku.

Motivace účastníků silničního provozu k dodržování žádoucího chování je zejména v poslední době aktuální. Musím vzpomenout návrh ministra vnitra Ivana Langera, se kterým seznámil veřejnost prostřednictvím médií v první polovině roku 2008. Jeho myšlenka spočívá v tom, že by řidič, který tzv. „nasbírá“ předem stanovený počet trestných bodů za vyjmenované přestupky (např. překročení rychlosti o více než 50 km/h), byl znevýhodněn ve výši pojistného (souviselo by to s možností pojišťoven nahlížet do databáze trestných bodů jednotlivých řidičů).

Pokud by převážila politická vůle promítnout trestné body do pojištění odpovědnosti, bylo by třeba vše dobře promyslet. Domnívám se, že takto koncipovaný návrh skýtá až příliš mnoho úskalí na to, aby mohl někdy začít úspěšně fungovat. Za prvé si myslím, že systém, v němž by pojišťovna trestala prostřednictvím navýšení pojistného ještě před vznikem škody není správný. Systém by ale bylo problematické uplatnit i v jiných případech: a) tam, kde vlastníkem a provozovatelem vozidla je firma a jeden vůz řídí více řidičů; b) podobně v rodinách, kde se v řízení střídá více rodinných příslušníků; c) u vozidel zakoupených na leasing, kde pojistné hradí leasingová společnost. Otázka, která se dále nabízí je, zda by se sankce vyššího pojistného vztahovala na každý vůz, který pojistník a zároveň neopatrný řidič v jedné osobě vlastní, nebo pouze na to vozidlo, se kterým přestupek spáchal. V případě kladné odpovědi na první alternativu by se osobě, která platí pojistné na více vozů a která je zároveň neopatrným řidičem, navýšilo pojistné na každý vůz. V případě kladné odpovědi na druhou uvedenou alternativu se pak kdokoli, kdo někomu půjčí vůz, vystavuje nebezpečí vyššího pojistného v případě, že by s ním momentální řidič spáchal přestupek. Zejména pro firmy by dle mého byla taková úprava přísná. Pojistníkem, a tedy i povinným k placení pojistného, je firma, řídí ovšem zaměstnanci. Firma by v případě zvýšení pojistného sice asi mohla u zaměstnance uplatnit nárok na vrácení toho, oč se výše jejího pojistného zvýšila, ale otázkou je, jak by zjistila, který ze zaměstnanců

má tento důsledek na svědomí v případě, kdy jeden firemní vůz řídí více zaměstnanců. Firmy dnes totiž nemají právo vědět, kolik který z jejich zaměstnanců nasbíral bodů. Za předpokladu, že by se přece jen zjistilo, který zaměstnanec takto páchá přestupky, mohla by být situace kolem vyššího pojistného zařazena pod obecnou úpravu nároku na náhradu škody vůči zaměstnanci nebo by mohlo jít o zvláštní nárok firmy založený ustanovením některého zákona. Vzhledem k tomu, že by měl být každý zaměstnanec pojištěn proti škodám, které způsobí svému zaměstnavateli, bylo by potom asi dobré, zahrnout do rámce takového pojištění i tyto případy.

2.2 Subjektivní a objektivní odpovědnost v úpravě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Již výše jsem uvedla, že odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla patří do kategorie občanskoprávní odpovědnosti. „Samotný pojem odpovědnosti za škodu lze považovat za nepříznivý právní následek předvídaný sankční složkou právní normy a postihující toho, kdo porušil primární právní povinnost. Tento nepříznivý právní následek spočívá v tom, že rušiteli primární právní povinnosti vzniká následná odpovědnostní právní povinnost, kterou dosud neměl (sekundární právní povinnost) a která je zaměřená na reparaci a v jejím rámci případně na restituci narušeného právního stavu, případně ve stanovených případech k poskytnutí satisfakce (zadostiučinění).“⁴ Zákon č. 168/1999 Sb., žádnou úpravu této odpovědnosti neobsahuje, proto je potřeba vycházet z ustanovení OZ, a to jednak z § 420 OZ, který upravuje subjektivní odpovědnost řidiče za škodu a jednak o ustanovení § 427 OZ. To se věnuje odpovědnosti provozovatele, která je v českém právu koncipována jako odpovědnost bez ohledu na zavinění. V uvedených skutkových podstatách je tedy možno rozlišit dva okruhy osob, které mohou být na jejich základě volány k odpovědnosti – provozovatel a řidič. Provozovatel bude zpravidla zároveň řidičem vozidla, avšak stejně časté jsou situace, kdy jde o subjekty odlišné a bude třeba uvažovat vzájemný vztah obou ustanovení. „Ve vztahu k obecné odpovědnosti podle § 420 OZ toto ustanovení není ustanovením speciálním, nýbrž obě skutkové podstaty stojí vedle sebe. Vztah odpovědnosti provozovatele a odpovědnosti řidiče za jednu a tutéž škodu je takový, že

4 ŠVESTKA, J.; JEHLIČKA, O.; ŠKÁROVÁ, M. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. X. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006. s. 708.

jedna odpovědnost nevylučuje druhou.⁵ Je tedy patrné, že se poškozený může domáhat náhrady škody proti provozovateli i proti řidiči (event. proti jiné osobě, která se na vzniku škody podílela, např. proti spolujezdci). Tyto subjekty budou potom odpovídat společně a nerozdílně. Ke vztahu obou těchto ustanovení se opakovaně vyjádřila i judikatura. „Nevylučuje se možnost domáhat se náhrady škody proti neprovozovateli (řidiči) podle § 420 OZ, příp. vůči oběma.“⁶ Takový postup proti řidiči ale nebude přicházet v úvahu, byl – li řidič v postavení zaměstnance a ke škodě došlo v souvislosti s plněním jeho pracovních povinností (pak dochází k aplikaci § 420 odst. 2 OZ).⁷

Výhodnější procesní postavení poškozenému poskytuje konstrukce objektivní odpovědnosti, jelikož je koncipována širěji než odpovědnost dle § 420 OZ. Zatímco řidič odpovídá pouze za škodu, kterou způsobil porušením svých povinností pokud jde o účast na silničním provozu, provozovatel odpovídá i za škodu, kterou nezavinil (např. za technickou závadu). Platí, že řidič v rozsahu své odpovědnosti odpovídá solidárně s provozovatelem. Kromě toho je nutno pamatovat na samotné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Svůj nárok může poškozený uplatnit jak z titulu odpovědnosti za škodu, a to z obou skutkových podstat, tak i z titulu pojištění odpovědnosti u pojistitele vozidla, kterým mu škoda byla způsobena. S ohledem na existenci institutu bezdůvodného obohacení⁸ nesmí poškozený získat více, než činí skutečná výše škody. Proto v rozsahu poskytnutého plnění z jednoho titulu zaniká závazek z titulu druhého. Podobně platí, že pokud provozovatel uhradil škodu, k níž došlo v důsledku protiprávního jednání řidiče, může proti němu uplatnit postih.

2.2.1 Subjektivní odpovědnost

Ustanovení § 420 OZ upravuje obecný případ – skutkovou podstatu odpovědnosti za škodu fyzických a právnických osob, kterou lze aplikovat i na odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla. Odstavec jedna ustanovení stanoví předpoklady vzniku

5 ŠVESTKA, J.; JEHLIČKA, O.; ŠKÁROVÁ, M. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. X. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006. s. 735.

6 Nejvyšší soud ČSSR. Sbirka soudních rozhodnutí a stanovisek: 3/1984. Praha: Nejvyšší soud ČR, 1984.s. 83-115.

7 Usnesení NS ČR ze dne 4.9.2007, sp.zn. 25 Cdo 271/2007: „I když za škodu způsobenou provozem motorového vozidla odpovídá jeho provozovatel, není tím vyloučena zároveň odpovědnost řidiče vozidla za škodu, kterou způsobil při téže škodní události poškozenému porušením právní povinnosti, pokud ovšem nejde o osobu, kterou provozovatel použil ke své činnosti ve smyslu § 420 odst. 2 OZ.“

8 Viz. § 451 OZ a násl.

odpovědnosti, jimiž jsou vznik škody v příčinné souvislosti s porušením právní povinnosti. Zavinění ve formě nevědomé nedbalosti je presumováno a je na škůdci, aby prokázal, že škodu nezavinil. Podaří se mu to, pokud prokáže, že škodě nebylo možno zabránit ani přes vynaložení veškerého úsilí, které je na něm možno z objektivního hlediska požadovat (hovoříme o tzv. exkulpaci). Ani pak to ale nic nemění na vzájemné vztahu odpovědnosti provozovatele a řidiče.

Čtyři podmínky vzniku odpovědnosti řidiče jsou modifikovány ustanoveními § 420 odst. 2 a 3 OZ. Dle § 420 odst. 2 OZ neodpovídá za škodu osoba (v tomto případě řidič), která byla užita k činnosti jiné fyzické či právnické osoby, ale odpovídá právě tato fyzická či právnická osoba. Za prvé je třeba, aby škoda byla způsobena osobami, které podnikatel použil ke své činnosti a za druhé, aby ke škodě došlo v rámci činnosti této fyzické (právnické) osoby. Nejčastěji tedy půjde o zaměstnance nebo členy družstev, ale může jít i o jiné osoby, např. takové, které jednají na základě plné moci. Není proto správné omezit toto ustanovení pouze na zaměstnanecký poměr. „Zásadní je, že **osoby užitá k činnosti** neprovádí práci či jinou činnost vlastním jménem a na vlastní riziko, ale pro právnickou (fyzickou) osobu, podle jejich příkazů a pokynů, popřípadě v jejím zájmu.“⁹ Osoba, která svým jednáním porušila právní povinnosti, v tomto případě zejména silniční zákon, se zbavuje své odpovědnosti pouze v rámci vztahu poškozeného a škůdce. Její odpovědnost vůči zaměstnavateli dle pracovněprávních předpisů tím není dotčena.

2.2.2 Objektivní odpovědnost

Protože pouze úprava subjektivní odpovědnosti, která vychází z § 420 OZ, jež tvoří jeden z pilířů občanského práva a soukromého práva vůbec, by k účinné ochraně poškozených nepostačovala, byla do českého právního řádu¹⁰ včleněna úprava objektivní odpovědnosti. „Vychází se z obecně uznávané myšlenky, že je spravedlivé, aby ten, kdo má z provozu dopravních prostředků užitek a prospěch, nesl zároveň riziko spojené s určitou specifickou nebezpečností tohoto provozu. Specifická nebezpečnost provozu dopravních prostředků spočívá v tom, že z něj pro okolí vyplývá zvýšené

9 ŠVESTKA, J.; JEHLIČKA, O.; ŠKÁROVÁ, M. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. X. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006. s. 713.

10 Viz: § 427 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.

riziko, tj. časté či závažné ohrožení života, zdraví či majetku.“¹¹

Provozovatelem, v tomto případě subjektem objektivní odpovědnosti, rozumíme osobu, která má trvalejší právní a faktickou možnost s dopravním prostředkem nakládat, tzn. že jej využívá, stará se o jeho provoz, včetně oprav a údržby, platí výdaje spojené s provozem, jako jsou pohonné hmoty či pojistné. Ráda bych ještě dodala, že pojem provozovatele ale není v OZ definován. **Subjektem objektivní odpovědnosti** dle § 427 OZ může být:

- **dopravce**, ve smyslu organizace provozující dopravu, jak je definovala judikatura („Organizacemi provozujícími dopravu jsou míněny pouze dopravní organizace, jejichž hlavní hospodářskou činností je řízení a uskutečňování silniční, železniční, vodní a vzdušné dopravy osob a nákladů. Tyto organizace odpovídají vždy za škodu způsobenou provozem jejich dopravních prostředků všeho druhu podle § 427 odst. 1 OZ bez ohledu na to, zda v souvislosti se vznikem škody šlo o dopravu, jež byla poskytováním přepravních služeb jiným právnickým nebo fyzickým osobám, anebo o dopravu v rámci plnění úkolů jiným osobám.“¹²)
- **jiný provozovatel**, tedy osoba, která má právní a faktickou možnost dispozice prostředkem a užívá ho organizovaně, tj. její užívání je institucionálně podchyceno – především vlastník (i takový, který dosud nezaplatil kupní cenu a není registrován u dopravního inspektorátu, čímž se myslí zejména případ koupě vozu na leasing s výjimkou, kterou uvedl Nejvyšší soud).¹³

Další definice provozovatelů, které podchytí nejrůznější životní situace, nám poskytuje jiná judikatura. Provozovatelem tak zůstává pracovník, který poskytl organizaci své motorové vozidlo pro plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s nimi a po celou dobu používání tohoto motorového vozidla tak organizaci odpovídá za

11 KNAPPOVÁ, M.; ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné 2: Závazkové právo*. IV. vyd. Praha: ASPI, 2006. s. 538.

12 Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 22.5.1968, sp. zn. 5 Cz 37/67.

13 Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27.11.2007, sp.zn. 25 Cdo 2563/2005: „Leasingová společnost (poskytovatel leasingu) je provozovatelem objektivně odpovědným za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku, jestliže v době nehody byla jeho vlastníkem a dispozice příjemce leasingu (nájemce) byla omezena například tím, že nebyl podle leasingové smlouvy oprávněn provádět technické úpravy s výjimkou nutných oprav a nebyl ani povinen (kromě připojištění při cestě do zahraničí) vozidlo pojistit.“

škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu podle § 427 až § 431 OZ.¹⁴ Podobný názor zastává i Nejvyšší soud ve svém rozsudku ze dne 12.6.2007, sp.zn. 25 Cdo 1968/2006.

V určitých případech, které upravuje § 430 OZ se provozovatelem, a tedy osobou odpovědnou dle § 427 OZ stává také provozovatel podniku, v němž se provádí oprava dopravního prostředku, anebo neoprávněný uživatel dopravního prostředku. Jde o situace, ve kterých skutečný provozovatel dočasně ztrácí možnost nakládat s dopravním prostředkem a nebylo by tedy spravedlivé, aby zůstal odpovědným subjektem.¹⁵

Pokud se dále zaměřím na terminologii, je provozovatel tím subjektem, který vozidlo provozuje, a to ve výše uvedeném smyslu. **Pojem provozování dopravního prostředku** je třeba důsledně odlišit od **pojmu jeho provozu** (zatím nebyla nalezena obecně přijatelná definice tohoto pojmu, je třeba vyjít ze soudní praxe a zkušeností¹⁶), který znamená období, kdy je vozidlo v chodu, tzn. že má zapnutý motor, aniž by muselo být nutně v pohybu. Provozem se dále rozumí i příprava na jízdu (nastupování do vozu) a úkony bezprostředně navazující na skončení jízdy.¹⁷ S oběma pojmy (provozování a provoz) souvisí pojem dopravního prostředku, jakožto prostředek způsobilý k přemístění osob a věcí (dráhy všeho typu, motorová vozidla všeho druhu včetně přívěsů – v širším slova smyslu i např. eskalátory či výtahy, dále letadla a motorová plavidla). OZ pojem dopravního prostředku sice využívá, ale nikde nevykládá, proto je potřeba zejména poznamenat, že OZ v pojednávaném ustanovení neupravuje jakoukoli škodu, ale pouze takovou, jež je vyvolána zvláštní povahou jeho provozu.

„Událostí, jež je vyvolána zvláštní povahou dopravního prostředku se rozumí okolnost vlastní provozu tohoto dopravního prostředku, která je vzhledem ke svému zvýšenému nebezpečnému působení pro okolí objektivně způsobilá vyvolat závažnou škodu“¹⁸ (např. rychlost jízdy, prasknutí pneumatiky, selhání brzd, vykolejení dopravního prostředku-tzv. vnitřní škodní událost). Jako škoda vyvolaná zvláštní

14 Usnesení krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 30.3.1976, sp. zn. 11 Co 659/75.

15 KNAPPOVÁ, M.; ŠVESTKA, J.; DVORÁK, J. *Občanské právo hmotné 2: Závazkové právo*. IV. vyd. Praha: ASPI, 2006. s. 541.

16 PŘIKRYL, V. *Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel od roku 2000*. Právo a podnikání, 1999, roč. 8, č. 11, s. 2-9.

17 Rozsudek Nejvyššího soudu SSR ze dne 27.10.1971, sp. zn. 1 Cz 42/71.

18 KNAPPOVÁ, M.; ŠVESTKA, J.; DVORÁK, J. *Občanské právo hmotné 2: Závazkové právo*. IV. vyd. Praha: ASPI, 2006. s. 538.

povahou provozu dopravního prostředku byla judikaturou uznána např. i škoda vzniklá při provozu výtahů a provozu pohyblivých schodů ve stanici metra¹⁹ či škoda vzniklá v důsledku uklouznutí na schůdkách železničního vagónu či při vystupování z autobusu.²⁰ Teorie ani soudní praxe naproti tomu neuznaly za provoz vozidla případ, kdy je vozidlo naloženo na vozidle odtahové služby, stejně tak nejde o provoz vozidla u škody utrpěné pádem na zasněženém nástupišti či zledovatělé silnici po vystoupení z vlaku, resp. autobusu.²¹

Vzhledem k tomu, že předpokladem vzniku odpovědnosti provozovatele je událost vyvolaná zvláštní povahou provozu dopravního prostředku, škoda a příčinná souvislost mezi ní a událostí, není právně rozhodné, zda této události předcházel nějaký zaviněný protiprávní úkon provozovatele, resp. osoby jím použité. Dostatečným právním důvodem vzniku odpovědnosti provozovatele je již vznik samotné škody, která byla vyvolaná událostí mající svůj původ ve zvláštní povaze provozu dopravního prostředku. Této přísně objektivní odpovědnosti se však provozovatel může zprostit za použití speciálních liberačních důvodů, tedy prokáže-li (důkazní břemeno je na jeho straně), že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Jde o objektivní kategorii poměřovanou zejména současnému stavu techniky – hodnotí se ve vztahu ke každému možnému provozovateli, nikoli subjektivně. Tento liberační důvod se uplatní např. u tzv. neodvratitelné události - zásahu zvenčí (přírodní událost, zásah osoby či zvířete). Liberovat se ovšem nelze v případě, že škoda byla způsobena okolnostmi, které mají původ v povaze provozu (hovoříme v tomto smyslu o tzv. vnitřní škodní události). Dalším liberačním důvodem je situace, kdy by škoda vznikla výlučně zaviněním samotného poškozeného (např. kdyby v sebevražedném úmyslu skočil pod vozidlo).

Zajímavé řešení nastane v případě střetu provozů, tak jak je upraven v § 431 OZ. Střetem provozů předně nelze rozumět pouze situaci, kdy do sebe vozidla fyzicky narazí. Pojem **střet provozů** je širší než pojem střet dopravních prostředků. Zahrnuje kromě výše uvedeného i případy vzájemného škodlivého působení provozů (např. oslnění reflektory, havárie automobilu způsobená olejovou skvrnou, jež se nachází na

19 Usnesení městského soudu v Praze ze dne 5.5.1977, sp.zn. 20 Co 31/77.

20 Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 31.10.1978, sp.zn. 2 Cz 28/78.

21 Rozhodnutí krajského soudu v Praze ze dne 20.9.1956, sp. zn. 17 Co 441/56.

vozovce atd.). I k problematice střetu provozů se vyjádřila judikatura.²² V případě řešení takových situací je potřeba rozlišit, zda škoda vznikla na zdraví, životě či majetku jiných subjektů než samotných provozovatelů, jejich zaměstnanců či osob použitých provozovatelem, anebo zda vznikla na zdraví, životě či majetku samotných provozovatelů, nebo jejich zaměstnanců či jiných provozovateli použitých osob. V prvním případě totiž poškozeným osobám odpovídají provozovatelé na základě objektivního principu a jejich odpovědnost je solidární. V druhém případě se překvapivě taktéž použije princip odpovědnosti bez ohledu na zavinění. Vysvětlení můžeme najít opět v judikatuře: „Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, která upravuje odpovědnost provozovatelů i vypořádání mezi nimi, navazuje na právní úpravu objektivní odpovědnosti podle § 427 a § 428 OZ. Rozhodná je přitom účast, kterou měli provozovatelé na způsobení vzniklé škody. Vypořádání závislé na této účasti předpokládá zhodnocení všech skutkových okolností konkrétního střetu provozů, zejména pak těch okolností, které byly hlavními příčinami vzniklé škody. Objektivní míru účasti na vzniklé škodě vyjadřuje i případné zaviněné jednání nebo opomenutí některého provozovatele (některých provozovatelů), pokud jím byla založena příčinná souvislost vedoucí ke vzniku škody. Jde-li o takové okolnosti anebo taková jednání nebo opomenutí, s nimiž škodlivý výsledek nebyl v příčinné souvislosti, není splněn zákonný předpoklad účasti na vzniklé škodě a nevzniká tedy ani odpovědnost, ani důvod k vypořádání.“²³

Stejně jako v případě subjektivní odpovědnosti se hradí škoda na majetku, věci, zdraví, resp. životě. Soudní praxe neuznala za škodu vzniklou na majetku ztrátu tzv. bonusu, když stanovila, že: „Z titulu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku neodpovídá škůdce (provozovatel) poškozenému za škodu v rozsahu částky odpovídající zvýšení sazby pojistného (tzv. ztrátě bonusu) ze smluvního

22 Stanovisko NS ČSSR ze dne 15. 11. 1972, sp. zn. Cpjf 93/71: „Jde např. o odpovědnost za škody z dopravních situací, které vznikly odtržením kola nebo jiné části jedoucího vozidla a vedly k poškození protijedoucího vozidla nebo k újmě na zdraví anebo dokonce k smrti provozovatele v tomto vozidle, dále o odpovědnost za škody vzniklé v důsledku vytékajícího oleje a pohonných hmot z jedoucích vozidel, nebo o odpovědnost za škody vzniklé v důsledku nedostatečné kvality osvětlení stojících vozidel, do kterých najela vozidla jiná. K obdobným situacím, které byly popsány uvedenými příklady střetů silničních provozů, dochází i při střetu provozů různých druhů doprav, jako nejčastěji např. při střetech silničního provozu s provozem železničním na železničních přejezdech. Nejsou také vyloučeny případy střetu jiných druhů doprav jako např. střety vzniklé při nouzovém přistání letadla na silnici nebo na dálnici.“

23 Stanovisko občanskoprávního kolegia Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15.11.1972, sp.zn. Cpjf 93/71.

havarijního pojištění za následující pojistné období.²⁴

24 Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23.4.2003, sp.zn. 25 Cdo 1520/2001.

3. Historický vývoj pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

3.1 Vývoj na našem území

Vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, které má na našem území dlouholetou tradici, člením do 4 historických etap, jež odpovídaly svým pojetím, rozsahem i obsahem institutu pojištění odpovědnosti, riziku provozu vozidel na komunikacích. Riziko bylo dáno zvláště technickým rozvojem vozidel v dané době a jejich počtem. V první etapě (**období před druhou světovou válkou**) vzniká pojištění odpovědnosti jako takové, ve druhé (**období po druhé světové válce**) se konstituuje jako zákonné. V etapě třetí (**období po roce 1989**) se proměňuje směrem ke smluvní formě pojištění a čtvrtá etapa (**období po roce 2000**) ho dovádí do podoby dnešní.

Je možno konstatovat, že zatímco původně se pojištění týkalo pouze vozidel motorových, současná právní úprava stanoví povinnost pojistit širší okruh vozidel. Postupem doby se dále měnilo pojištění odpovědnosti z dobrovolného na povinné, ze zákonného systému se přešlo na smluvní a v občanskoprávní úpravě odpovědnosti za škodu došlo k posunu od principu odpovědnosti za zavinění k principu odpovědnosti za výsledek.

3.1.1 Období před druhou světovou válkou

Ve 20. letech 20. století platila zásada dobrovolnosti pojištění. Majitelé motorových vozidel, kteří se rozhodli pojistit dobrovolně, měli možnost uzavřít tzv. kargo (pojištění dopravní), tzv. kasko (pojištění havarijní), a také pojištění odpovědnosti řidičů za škodu způsobenou provozem vozidla vůči třetím osobám. Již v roce 1925 pojišťovny provozující tyto druhy pojištění vytvořily volné zájmové sdružení, „Autodohoda“.²⁵

Vzrůstající počet dopravních nehod inspiroval zákonodárce k nové právní úpravě²⁶, na základě které se doprava osob či nákladu, vykonávaná živnostensky, pokládala za koncesovanou živnost. K vydání koncesní listiny se musel živnostník prokázat

25 MARVAN, M.; CHALOUPECKÝ, J. *Dějiny pojišťovnictví v Československu 2.díl*. I. vyd. Bratislava: Alfa Konti, 1993. s. 189.

26 Zákon č. 198/1932 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly.

dokladem o uzavření pojištění odpovědnosti. Tím se datuje vznik prvního pojištění odpovědnosti koncipovaného jako povinné. O tři roky později byl přijat **zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly**, tzv. „velký automobilový zákon“. Nařizoval držiteli motorového vozidla uzavřít pojištění odpovědnosti, nebo se této kontraktační povinnosti zprostit zaplacením kauce. Pojišťovny nehradily škodu do 400,- Kčs, z vyšších částek pak pojistník hradil 10% ze svého, min. však 400,- Kčs, max. 20 000,- Kčs. Touto vysokou spoluúčastí s ohledem na dobu a tehdejší úroveň mezd se zákonodárce dle mého názoru pokusil působit na řidiče preventivně. Zákon také zřídil „Fond na podporu při úrazech motorovým vozidlem“ - právnickou osobu, která byla dotována některými orgány a organizacemi, částečně z pokut, jež se ukládaly držitelům motorových vozidel, kteří neměli pojištění odpovědnosti uzavřené nebo nesložili kauci, a také pojišťovnami, jež přispívaly jedním procentem z předepsaného pojistného.²⁷ Šlo vlastně o předchůdce garančního fondu, neboť účel výplat z něj byl podobný účelu výplat z dnešního garančního fondu.

3.1.2 Období po druhé světové válce

V souvislosti s dekretem zákonodárstvím bylo soukromé pojišťovnictví znárodněno a ze všech původních pojišťoven vytvořeno 5 nových, které byly následně sloučeny v Československou pojišťovnu. V roce 1953 byl její název změněn na Státní pojišťovnu a o patnáct let později byla rozdělena na Českou státní pojišťovnu a Slovenskou štátnou poisťovnu. V této etapě vývoje pojištění odpovědnosti došlo dále ke transformaci povinně smluvního systému na systém zákonný, což je typ pojištění, které vzniká ze zákona na základě určité skutečnosti., v tomto případě uvedením vozidla do provozu. Základem se stal nejprve **zákon č. 56/1950 Sb, o provozu na cestách**, který zrušil „velký automobilový zákon“, a následně **vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích**, jež uvedený zákon nahradilo.²⁸ Paradoxně tedy bylo pojištění, terminologicky nazývané jako zákonné, upraveno vládním nařízením. Stanovilo, že osoby odpovědné za provoz na pozemních komunikacích jsou proti následkům zákonné

27 MARVAN, M.; CHALOUPECKÝ, J. *Dějiny pojišťovnictví v Československu 2.díl*. I. vyd. Bratislava: Alfa Konti, 1993. s. 278.

28 KARFÍKOVÁ, M.; PŘIKRYL, V.; ČECHOVÁ, J. *Základy pojišťovacího práva*. I. vyd., Praha: Orac, 2001. s. 98.

odpovědnosti povinně pojištěny u Státní pojišťovny.²⁹ Sazby pojistného byly stanoveny vyhláškou Ministerstva financí a zachovány až do počátku 90. let i přes skutečnost, že stanovené pojistné bylo zjevně nedostačující.³⁰

Vyhláškou Ministerstva financí ČSR č. 123/1974 Sb., byly stanoveny rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla provozovaného Českou státní pojišťovnou.³¹ Pojistné smlouvy se nevyhotovovaly a jako doklad o pojištění sloužila státní poznávací značka. Z uvedeného důvodu fungovala správa pojištění s relativně nízkými náklady a odškodňování nebylo prakticky shora limitováno.

3.1.3 Období po roce 1989

Události listopadu 1989 zapříčinily velké celospolečenské a ekonomické změny, které měly svůj dopad i na pojištění odpovědnosti. Ještě dlouho po roce 1989 však vývoj pojednávaného institutu nikterak nepokročil. Na základě **zákona ČNR č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví** bylo sice v této oblasti opět umožněno podnikat novým pojišťovnám ve formě akciových společností, družstev či družstevních podniků, avšak mimo pojednávanou oblast pojištění. Její provozování zůstalo až do roku 2000 svěřeno České pojišťovně, s.p. Teprve v roce 1997 vstoupil v účinnost **zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích**. Nahradil vládní nařízení č. 54/1953 Sb., a odstranil stav odporující Listině základních práv a svobod.³²

Snaha stát se součástí evropské integrace, společně s požadavky ES na sjednocení právních předpisů v oblasti zákonného pojištění, vedla k přijetí **vyhlášky Ministerstva financí č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla**.³³ Jejím účelem bylo mj. úprava výše pojistného, jelikož sazby z počátku 50. let přestaly dostačovat na pokrytí všech závazků. Vyhláška z roku 1991 byla v průběhu 90. let ještě několikrát

29 Viz: § 11 vládního nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích.

30 DAŇHEL, J. *Kapitoly z pojistné teorie VIII*. Pojistné rozpravy, 2002, č. 11, s. 80-87.

31 KARFÍKOVÁ, M.; PŘIKRYL, V.; ČECHOVÁ, J. *Základy pojišťovacího práva*. I. vyd., Praha: Orac, 2001. s. 98.

32 Povinnosti dle ní mohou být ukládány jen na základě zákona, v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod.

33 KARFÍKOVÁ, M.; PŘIKRYL, V.; ČECHOVÁ, J. *Základy pojišťovacího práva*. I. vyd. Praha: Orac, 2001. s. 98.

novelizována³⁴, resp. sazby opakovaně navyšovány. Ani tak se však nedařilo vyrovnat deficit³⁵, který v systému zákonného pojištění odpovědnosti vznikl a který se projevil zejména při zavedení povinnosti pojišťovny vytvářet od roku 1996 povinné technické rezervy.³⁶

3.1.4 Období po roce 2000 – zhodnocení 2 modelů pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

V 90. letech, kdy v jiných vyspělých evropských státech již úspěšně fungoval smluvní model pojištění, se naplno projevíly systémové nedostatky zákonného pojištění u nás. Nezbytným vyústěním situace bylo přijetí **zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů**. Zákonné pojištění bylo s účinností od 1.1.2000 nahrazeno lépe vyhovujícím systémem pojištění povinně smluvního. Došlo k demonopolizaci postavení České pojišťovny, a.s. a k transformaci směrem k tržnímu hospodářství, což fakticky znamenalo, že i jiné pojišťovací ústavy mohly začít provozovat tento druh pojištění. Každý majitel vozidla byl s účinností od roku 2000 povinen si sjednat pojištění u některé z pojišťoven, které k tomu měly licenci udělenou Ministerstvem financí ČR. To zároveň plnilo úlohu dozorčího orgánu státního dozoru, zvláště pokud šlo o kontrolu dodržování zákonů a dohled nad plněním závazků pojišťoven vůči pojištěným.³⁷ Ministerstvo financí udělilo licenci 12 pojišťovnám, mezi kterými se vytvořilo zdravé konkurenčně-tržní prostředí v nabídce rozsahu, kvality a rychlosti poskytovaných služeb. Výše pojistného totiž ještě několik let po účinnosti ZPOV zůstala regulována, zejména z důvodu ochrany pojistného trhu před další nestabilitou. Stát určil pro sazby pojistného, jež se odvíjely od zdvihového objemu válců, poměrně úzký cenový koridor.³⁸ Česká kancelář pojistitelů, která byla rovněž výše uvedeným zákonem zřízena, pak stanovovala pro jednotlivé skupiny vozidel minimální sazby pojistného. Ty se pak každoročně upravovaly na základě indexu spotřebitelských cen či na základě

34 Šlo o novely vyhláškami č. 582/1992 Sb., č. 327/1993 Sb., č. 246/1994 Sb., č. 307/1995 Sb., č. 317/1996 Sb., č. 321/1997 Sb. a č. 323/1998 Sb.

35 Dle výroční zprávy ČAP z roku 2003 představoval deficit 4,2mld. Kč.

36 PŘÍKRYL, V. *Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel od roku 2000*. Právo a podnikání, 1999, roč. 8, č.11, s. 2-9.

37 BAKEŠ, M. a kol. *Finance v podnikatelské činnosti*. I. vyd. Praha: Linde, 1993. s.135.

38 DAŇHEL, J. a kol. *Kapitoly z pojistné teorie*. I. vyd. Praha: Professional Publishing, 2005. s.332.

škodného průběhu podle toho, který z těchto ukazatelů byl vyšší. Zákon nestanovil pojistiteli povinnost přihlížet ke škodnému průběhu klienta, pouze to umožňoval. Někteří k tomu sice přihlíželi, ne všichni však vyvažovali tuto praxi pomocí malusů, což přispělo k vytvoření nežádoucího jevu, k tzv. “malusové turistice”. Pojistník, pro kterého by pojistná událost znamenala uplatnění malusu přešel k jinému pojišťovacímu ústavu, který mu přírážku na pojistném neuplatnil. Od srpna 2002 se pojistný trh stal deregulovaným a pojišťovny měly možnost stanovit si výši pojistného samy. Očekávalo se, že rozšíří kategorizaci vozidel o další parametry, např. výkon motoru, lokalitu užívání vozidla, stáří řidiče atd. K překvapení však i v následujících dvou letech byla rozhodujícím kritériem pro stanovení sazeb pojistného kubatura vozidla. Pojišťovny argumentovaly nedostatkem statistických údajů pro detailnější segmentaci.

Na následujících řádcích uvedu základní rozdíly v systému pojištění, před rokem 2000 a po skončení tříleté přechodové fáze, se zdůrazněním výhod a nevýhod jednotlivých systémů:

Pozitivy systému zákonného pojištění byly jednoduchost jeho správy a nízké náklady na provozování. Pojistné smlouvy se nevyhotovovaly, jako doklad o pojištění sloužila pouze státní poznávací značka. Osoba povinná pojistit vůz byla sama povinna vypočítat si výši pojistného, zaplatit ho a jako řidič pak u sebe vozit doklad o úhradě. Z toho, že zaplacení pojistného prokazoval samotný pojistník plyne, že pojišťovna nemusela vést evidenci o zaplaceném pojistném. Chybělo pak propojení mezi evidencí motorových vozidel a evidencí plátců pojistného. Narozdíl od současné právní úpravy ale neznamenal jeho nezaplacení zánik pojistného vztahu. Prodlení s placením pouze odůvodňovalo vznik sankcí, které předvíдалa vyhláška č. 492/1991 Sb. – povinnost zaplatit penále ve výši 20 % roční sazby pojistného za každý započatý měsíc prodlení, event. formou postizního práva až do výše 50 % vyplacených částek poškozenému, pokud došlo k prodlení v době, kdy nastala pojistná událost. Je evidentní, že se takové fungování systému, kde **absentoval účinný systém kontroly**, ve svém důsledku negativně projevilo i na finanční stabilitě systému. Specifikem zákonného systému pojištění, které je dle mého nutno zařadit spíše do kategorie negativ, bylo **stanovení sazeb pojistného**. Pojistné bylo od 50. let stanoveno vyhláškou s tím, že od 90. let pak docházelo k jejím novelizacím, kterými bylo každoročně navyšováno. „Stanovení

pojistného vyhláškou vytvářelo nebezpečí i značné politické odpovědnosti za výši těchto sazeb, které tak byly nižší než sazby vypočtené na základě skutečných škodných průběhů jednotlivých skupin vozidel, což se negativně odráželo ve výši prostředků potřebných k úhradě vznikajících škod se všemi z toho vyplývajícími důsledky.³⁹ Navíc arbitrární stanovení výše pojistného nedovolilo zohlednit ukazatele, jako jsou řidičské zkušenosti, atd. Pro **stanovení výše pojistného** byla rozhodující kubatura vozu, jeho druh a celková hmotnost. Takové určení sazeb je sice jednoduché, leč zavádějící. Navíc se, jak z koncepce arbitrárně stanoveného pojistného plyne, vůbec nepřihlíželo k individuálnímu škodnému průběhu. Dalším faktem, který bych viděla jako negativum zákonného systému pojištění byla **neadresnost pojistného vztahu**. Pojistný vztah nevznikal, jak se stalo běžným na základě ZPOV, uzavřením pojistné smlouvy, ale automaticky ze zákona okamžikem uvedení vozidla do provozu, přesněji řečeno přidělením SPZ či dnem nabytí vozidla (pokud šlo o vozidlo, které nepodléhalo evidenci). Pojistná smlouva byla plně nahrazena vyhláškou. Kromě toho, že si s ohledem k tehdejšímu monopol České pojišťovny nemohl pojistník vybrat pojistitele, neměl dále možnost vystoupit z pojistného vztahu po dobu, po kterou měl vozidlo zapsané v evidenci vozidel, a to ani tehdy, když vozidlo fakticky neprovozoval. Na základě ZPOV je tomu jinak. Vlastník vozidla má možnost, v souladu se zásadou smluvní volnosti, která je typická pro soukromé právo, nepojistit své vozidlo, nebude-li ho vůbec provozovat nebo sice bude, ale ne na veřejné komunikaci. Podmínkou je, že odevzdá státní poznávací značku příslušnému správnímu orgánu.

3.2 Vývoj ve Spolkové republice Německo⁴⁰

Historický vývoj pojištění vozidel ve Spolkové republice Německo se alespoň zpočátku podobal tomu našemu. I v Německu můžeme jeho počátek zasadit do počátku 20. století, i zde souvisel rozmach tohoto institutu s potřebou osob zúčastněných na provozu být zabezpečeni proti možným nárokům třetích osob na náhradu škody a shodně byl tento institut zpočátku koncipován jako smluvně dobrovolný.

39 KARFÍKOVÁ, M.; PŘIKRYL, V.; ČECHOVÁ, J. *Základy pojišťovacího práva*. I. vyd. Praha: Orac, 2001. s. 99.

40 MÜRINGER, A. *Kommentar zur Pflichtversicherung zur Kfz-Haftpflichtversicherung*. I. vyd., Karlsruhe: Karlsruhe, 1999. s. 1-4.

Vzhledem k stále hlasitějšímu volání kruhů zainteresovaných na pojištění vozidel byl roku 1928 založen Spolek pojistitelů vozidel. K jeho hlavním úkolům patřilo zejména stanovit pro své členy strukturu pravidel provozování pojištění a na základě systematického vyhodnocování škodovosti vytvořit statistický základ ke stanovení potřebného pojistného. Členové spolku se nejprve zavázali aplikovat společně vytvořený tarif pojistného, ačkoli pojistitelé, kteří ke spolku nepřistoupili, využívali pojistné, které si stanovili sami a které bylo mnohdy nižší než pojistné stanovené spolkem. Ve snaze odstranit takto vzniklou nerovnováhu mezi jednotlivými pojistiteli, rozhodl se spolek roku 1929 dohodu o jednotném pojistném zrušit. Mnozí jeho členové ale u dříve stanoveného pojistného i nadále zůstali, zatímco politika dumpingového pojistného přivodila mnohým, mimo spolek stojícím pojistitelům, ztráty. Proto byl roku 1931 v oblasti pojištění vozidel stanoven dohled. Pojistitelé se pokusili záležitost pojistného pro osobní vozy vyřešit stanovením tzv. „typového tarifu“, který je využíván pro stanovení pojistného v SRN v současné době.

V období Třetí říše (tedy mnohem dříve než u nás) bylo zavedeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jako povinně smluvní. V roce 1940 vstoupil v účinnost **zákon o zavedení povinného pojištění pro držitele motorových vozidel** ze dne 7. listopadu 1939, BGBl. I S. 2223. Zavázal všechny držitele motorových vozidel uzavřít v souladu s jeho ustanoveními pojistnou smlouvu u jednoho ze stávajících pojistitelů (neexistovala tedy žádná státní pojišťovna, která by fungovala v monopolním prostředí). Pojistné bylo tehdejší režimem stanoveno jednotně a jako takové pak bylo závazné pro všechny pojišťovny. Kupodivu byla tato praxe administrativně stanoveného pojistného sledována i po druhé světové válce a k uvolnění došlo až v roce 1962. I nadále se však pojistitelé při výpočtu pojistného museli držet přísných pravidel, které byly obsaženy ve zvláštním nařízení. Dodržování těchto pravidel bylo také předmětem dohledu ze strany státu dle zákona o dohledu nad pojistným trhem.

Od 1. října 1965 je za základ právní úpravy v předmětné oblasti považován **zákon o povinném pojištění pro držitele motorových vozidel** ze dne 5.4.1965, BGBl I S. 213 (dále jen „PflVG“), který můžeme přirovnat k našemu ZPOV. Přes četné modifikace, jež si vyžádaly zejména právní předpisy EU, je tento zákon účinný dodnes.

4. Právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

4.1 Kategorie pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla⁴¹

„Pojišťovnictví má v každé tržní ekonomice významné postavení se specifickými úkoly a významem. Je totiž zvláštním nevýrobním odvětvím, resp. odvětvím služeb příslušné ekonomiky, které zabezpečuje eliminaci rizik, ovlivňující činnost lidí.“⁴²

Smyslem pojištění odpovědnosti je především ochrana poškozeného, jemuž se díky němu dostane včasné náhrady škody. Při jeho absenci by byl odkázán pouze na finanční situaci škůdce. Tento druh pojištění chrání také pojistníka před možnou finanční újmou v případě, že by provozem jeho vozidla vznikla škoda. Náhrady škod způsobených při dopravních nehodách totiž zpravidla dosahují tak vysokých částek, že by na ně jeho vlastní prostředky nepostačovaly. Je tedy v zájmu celé společnosti, aby povinnost uzavřít pojistnou smlouvu byla uložena právním předpisem. S tím souvisí první dělicí kritérium, a to způsob vzniku pojistného vztahu. Z tohoto hlediska spadá pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla do kategorie pojištění **povinně smluvního**. Jde tedy o takové pojištění, kdy uzavření smlouvy je účastníkům uloženo přímo právním předpisem s tím, že trvá po dobu trvání rizika, na které se má vztahovat. V případě nesplnění povinnosti, je předpisem stanovená sankce ze strany státních orgánů.

Další klasifikační kritérium pojištění spočívá ve způsobu tvorby technických rezerv. Podle takového kritéria řadíme pojištění odpovědnosti do kategorie **neživotního pojištění**. Rozdíl mezi pojištěním životním a neživotním spočívá ve způsobu tvorby technických rezerv. U neživotních neboli rizikových pojištění se pojistná rezerva stanovuje dle rozsahu pojištěného rizika a škod, a také podle pravděpodobnosti vzniku škody. Pojistitel totiž nemůže vědět, jestli k pojistné události dojde, a pokud ano, zda vůbec a v jaké výši bude vyplácet pojistné plnění. Naopak u rezervotvorných neboli životních pojištění se pojistná rezerva tvoří vždy, neboť zde k pojistné události v

41 ČEJKOVÁ; MARTINOVIČOVÁ, D. *Pojišťovnictví*. I. vyd. Brno: MU v Brně, 2005. s. 29-43.

42 ČEJKOVÁ, V. *Pojistný trh*. I. vyd. Praha: Grada Publishing, 2002. s. 33.

budoucnu s jistotou dojde.

Dle předmětu se pojištění rozeznáváme pojištění majetku, pojištění odpovědnosti za škodu a pojištění osob. V tomto smyslu patří pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla do skupiny **pojištění odpovědnosti za škodu**. Pojištění odpovědnosti za škody všeobecně kryje rizika související se skutečností, že pojištěný subjekt může svou činností způsobit škodu jinému subjektu, tzv. třetí osobě. Může jít o škody na majetku, zdraví, životě nebo o finanční škody. Odpovědnostní pojištění se objevuje v celé řadě dalších pojistných produktů jako například pojištění odpovědnosti za výrobek či pojištění odpovědnosti z činnosti lékařů, auditorů a jiných osob náležejícím ke specifickým profesním skupinám.

Z hlediska délky trvání pojistné smlouvy se **pojištění** dělí na krátkodobé a **dlouhodobé**. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla odpovídá definici dlouhodobého pojištění. Zpravidla je uzavíráno na dobu jednoho roku a delší, případně na dobu neurčitou. Lze ho však sjednat i na dobu kratší než jeden rok.

Existují ale pochopitelně i další dělicí hlediska. Je to např. členění **dle zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví** a o změně některých souvisejících zákonů, který dělí pojištění na pojistná odvětví a skupiny uvedené v přílohách 1, 2, 3 tohoto zákona.

4.2 Právní úprava v České republice

Základním pramenem právní úpravy pojištění odpovědnosti v ČR je **zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů**, ve znění pozdějších předpisů (dále také „ZPOV“). ZPOV byl během své platnosti několikrát novelizován. Významnou změnu provedl zákon č. 47/2004 Sb., který zejména implementoval požadavky některých předpisů Evropských společenství, a dále včlenil do ZPOV úpravu správních deliktů z oblasti pojištění odpovědnosti. O zákonu č. 137/2008 Sb., který provedl poslední a pravděpodobně zatím nejvýznamnější novelu ZPOV se věnuji v následující kapitole. K ZPOV byla ještě v počátku účinnosti vydána prováděcí **vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla** a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, která např. stanoví náležitosti potvrzení o době trvání pojištění

odpovědnosti a škodném průběhu pojištění.⁴³

Za konec procesu přerodu systému pojištění zákonného na povinně smluvní považují až přijetí **zákona č. 37/2004 Sb, o pojistné smlouvě** a o změně souvisejících zákonů (dále také „ZPS“). Dosavadní stav, v němž byla právní úprava pojistné smlouvy obsažena v OZ a neexistence odpovídající právní úpravy vedla pojistitele k jejímu dotváření ve všeobecných smluvních podmínkách, byl nevyhovující. ZPS tak od 1.1.2005 upravuje pojistné vztahy vzniklé na základě pojistné smlouvy, tedy upravuje soukromé pojištění, na něž se vztahuje i OZ. Sice se neuplatní ustanovení o spotřebitelských smlouvách, která se aplikují jen v případě smluv upravených v části VIII. OZ, ale ZPS za účelem ochrany stran pojistného vztahu stanoví některé povinnosti sám (zejména informačního charakteru). ZPS se použije všude tam, kde ZPOV jako lex specialis nestanoví jinak. Aktuální je v současné době z pohledu ZPS nově připravovaný občanský zákoník, který by měl úpravu pojistné smlouvy znovu pojmout, a mělo by dojít ke zrušení ZPS.⁴⁴ Vzhledem k tomu, že současný ZPS byl připravován relativně dlouho a vykazuje mimořádnou kvalitu, se jeho úprava v podstatě přejímá do návrhu občanského zákoníku bez zásadních věcných změn.⁴⁵ Osobně jsem zastáncem samostatného zákona o pojistné smlouvě, zvláště pro problematičnost eventuelních změn - novel, kdy bude třeba provést novelu celého občanského zákoníku. Navíc považují problematiku pojistné smlouvy za natolik významnou, že zasluhuje samostatnou právní úpravu, jako je tomu dnes.

Dalším významným pramenem pojednávané právní oblasti je **zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví** a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále také „ZPOJ“). Upravuje podmínky provozování pojišťovací a zajišťovací činnosti, dohled nad provozováním pojišťovací a zajišťovací činnosti, který vykonává ČNB a v příloze stanoví jednotlivá odvětví životních a neživotních pojištění.

V červenci roku 2008 schválila vláda ČR nový návrh zákona o pojišťovnictví a další návrhy na změny zákonů v souvislosti s jeho přijetím, a postoupila jej do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR. Předpokládaným datem nabytí účinnosti nového zákona byl

43 Její poslední novelou je vyhláška č. 186/2008 Sb., kterou se mění vyhláška č. 205/1999 Sb., již se provádí zákon č. 168/1999 Sb., s účinností od 1.6.2008.

44 MESRŠMÍD, J. *Anketa: Nový občanský zákoník*. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č. 4, s. 8-10.

45 ŠKOPOVÁ, V. *Poznámky k právní úpravě pojistných smluv*. Pojistné rozpravy, 2007, č. 20, s. 68-71.

tehdy 1.1.2009, v současnosti je jím až duben 2009.⁴⁶ O tomto návrhu stručně pojednávám v závěrečné části této práce.

Nezanedbatelný význam má též **zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích** a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění. Tento právní předpis dělí silniční vozidla na druhy, hovoří o registru silničních vozidel a podmínkách jejich registrace atd.

Protože ZPOV neobsahuje vlastní úpravu odpovědnosti, která je obsažena v OZ, je i **zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník**, ve znění pozdějších předpisů významným pramenem této oblasti pojištění.

4.2.1 Promítnutí požadavků tzv. „5. motorové směrnice“ do právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a jiné změny

Poslední významnou změnou v oblasti pojištění vozidel, je zákon č. 137/2008 Sb., kterým se mění celá řada zákonů, mezi nimi i ZPOV.⁴⁷ Část tohoto předpisu je účinná od 1.6.2008, zbylá část nabyla účinnosti 1.1.2009.

Jedním ze základních požadavků Směrnice Evropského Parlamentu Rady 2005/26/ES ze dne 12.1.2005, kterou se upravují směrnice Rady č. 72/166/EHS, 84/5/EHS, 8/357/EHS, 90/232/EHS a 200/26/EC (tzv. 5. motorové směrnice) je navýšení limitů pojistného plnění. V rámci novely ZPOV účinné od 1.6.2008 došlo ke sjednocení, resp. **navýšení základních limitů pojistného plnění**, a to v případě věcné škody a ušlého zisku na 35 milionů Kč, stejně jako je tomu u škody na zdraví. Další změna se dotkla systému **zelené karty**. Zatímco doposud ji řidiči museli vozit pouze na cesty do zahraničí, od 1.6.2008 se stala jediným vydávaným dokladem o pojištění. Pro pojištění uzavřená do konce května platilo přechodné období, kdy se lze prokázat jak

46 ČECHOVÁ, J.; PŘIKRYL, V. *K novému zákonu o pojišťovnictví*. Pojistné rozpravy, 2008, č. 20, s. 54-67.

47 Zákon č. 137/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona 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., ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

dokladem o pojištění, tak zelenou kartou. Platnost již vydaných dokladů o pojištění skončila 31.12.2008. Novela přinesla také novou povinnost pro pojistitele, na základě níž platí, že kdykoli pojistník písemně požádá o **potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a škodném průběhu pojištění**, je mu ho pojistitel povinen vydat (ne pouze při zániku pojištění, jak tomu bylo doposud). Další novinkou je možnost **přerušování pojištění**, bylo-li tak dohodnuto ve smlouvě a prokáže-li pojistník, že příslušnému orgánu evidence odevzdal státní poznávací značku a osvědčení o registraci vozidla. Změn doznala i ustanovení týkající se **přestupků a správních deliktů**. Došlo k navýšení sankcí za provozování vozidla bez pojištění. Zatímco doposud bylo možno za takový přestupek možno uložit pokutu do 20.000,-Kč, od června roku 2008 to může být částka v rozmezí od 5.000,-Kč do 40.000,-Kč.

Část zákona č. 137/2008 Sb., jehož účinnost nastala až k 1.1.2009, pojednává o **novém zdroji financování garančního fondu**. Od ledna 2009 jsou povinni majitelé a provozovatelé vozidel bez sjednaného pojištění do něj hradit příspěvek. Inspiraci hledal zákonodárce především v severských zemích, kde se jeho zavedení ukázalo být efektivním krokem. Např. ve Finsku a Švédsku je v důsledku toho počet nepojištěných vozidel pod jedním procentem jejich celkového počtu. V naší zemi je tato hodnota 12%. Nárok na úhradu příspěvku vzniká za každý den provozování nepojištěného vozidla. Denní výše je dle novely ZPOV stanovena podle druhu vozidla od 20,- Kč do 300,- Kč. Zákonodárce se domnívá, a já se s tím plně ztotožňuji, že by se tak měl snížit počet nepojištěných vozidel a počet nekrytých škod. Z údajů České kanceláře pojistitelů plyne, že každé deváté vozidlo registrované v České republice nemá pojištění odpovědnosti sjednáno.

Dle novely se kompetentní k uplatňování nároku na úhradu příspěvku stává ČKP. Tato instituce má přesné údaje o nepojištěných vozidlech a zároveň dostatek nástrojů k tomu, aby neplatiče přiměla k zaplacení příspěvku (např. vymáhání předat inkasním společností). Zda toto opatření přinese žádaný výsledek, ukáže čas. Škody které neplatiči působí se pohybují zhruba kolem půl miliardy korun ročně. Pokud nepojištěné vozidlo způsobí škodu, oprávněné nároky poškozených hradí ČKP z garančního fondu, kam přispívají všechny členské pojišťovny. Kancelář následně vymáhá uhrazenou škodu na viníkovi. Po něm se vymáhá nejen celá výše škody, ale i náklady na její vymáhání. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi vysoké částky, někdy i v řádech několika miliónů

korun, je pochopitelné, že se nepodaří zajistit stoprocentní návratnost vynaložených prostředků.⁴⁸

Velmi diskutovanou změnu přinesl od 1.1.2009 zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České Republiky, ve znění pozdějších předpisů, který **navýšil hranici věcné škody při dopravní nehodě nutné pro přivolání policie** ze současných 50.000,- Kč na 100.000,- Kč. V případě zranění nebo usmrcení některého účastníka nehody je účast policie obligatorní i nadále. Úprava podle mě není příliš vhodná. Účastníci dopravní nehody budou nuceni se sami dohodnout přímo na místě, k čemuž jim má sloužit formulář zvaný „Záznam o dopravní nehodě“. Obávám se především neschopnosti dohodnout se mezi sebou na okolnostech, za jakých k nehodě došlo. Je samozřejmé, že osoba poměrů znalá může zmanipulovat věc takovým způsobem, že bude nakonec označena za poškozenou stranu, ačkoli měla na nehodě podíl viny. Vhodná proto jistě bude fotodokumentace vyhotovená bezprostředně po události nebo poznámka v protokolu, že jedna ze stran již na místě nehody uznala svou vinu.

Další změna vešla v účinnost 1.7.2008 a plyne z vyhlášky č. 202/2008 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Upravuje **zavedení nové příkazové značky „zimní výbava“**. Řidiči musí, na touto značkou označených úsecích silnic a dálnic, povinně použít zimní pneumatiky, a to u vozidel ve vyhlášce přesně specifikovaných.⁴⁹ Svého uplatnění vyhláška najde vždy od 1.listopadu do 30.dubna následujícího roku. V oblasti pojištění odpovědnosti lze v souvislosti s tím také očekávat změny. Někteří pojistitelé již nyní nabízejí slevy na pojistném v případě užívání zimních pneumatik a jejich počet pravděpodobně vzroste. Naopak mohou vzniknout jisté sankce u škod způsobených na zledovatělém povrchu, kde pojistitel může užít ustanovení o povinnosti prevence – předcházet vzniku eventuálních škod, pokud zimních pneumatik nebylo užito.⁵⁰

48 *V ČR je přes 850 tisíc vozidel bez povinného ručení.* Právo, 18.10.2008, s. 5.

49 U motorových vozidel o maximální přípustné hmotnosti 3500 kg s hloubkou dezénu min. 4mm na všech kolech a u motorových vozidel o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3500kg s hloubkou dezénu min. 6 mm na všech hnacích kolech.

50 *Co přinesla novela zákona o pojištění vozidel.* Příloha Hospodářských novin, 30.10.2008, s. 10-11.

4.3 Právní úprava ve Spolkové republice Německo

Základním pramenem právní úpravy předmětného pojištění v Německu je **zákon o povinném pojištění pro držitele motorových vozidel** ze dne 5.4.1965, BGBl. I S. 213, ve znění pozdějších předpisů (dále též „PflVG“). Upravuje povinnost k uzavření pojištění odpovědnosti pro ty držitele vozidel, kteří jej provozují na veřejně přístupných cestách nebo místech, ale vztahuje se pouze na vozidla s obvyklým stanovištěm na území SRN. Pro cizozemská vozidla platí **zákon o pojištění odpovědnosti pro cizozemská motorová vozidla a cizozemské držitele motorových vozidel** ze dne 24.7.1956, BGBl. 2407 (dále také „AuslPflVG“), jemuž se ale z důvodu rozsahu práce podrobněji nevěnuji.

PflVG v platném znění zavazuje držitele motorového vozidla ve svém prvním oddíle k uzavření pojistné smlouvy s pojistitelem dle vlastního výběru, přičemž tohoto pojistitele činí zákon povinným návrh, který není v rozporu s právními předpisy či všeobecnými pojistnými podmínkami, přijmout. Jde v podstatě o konstrukci oboustranné kontraktační povinnosti. Z kontraktační povinnosti držitele motorových vozidel existují stejně jako v naší právní úpravě zákonem stanovené výjimky.⁵¹ Předpis také stanoví minimální limity pojistného plnění a plní zároveň funkci trestního předpisu, když za provozování motorového vozidla bez pojištění odpovědnosti stanoví trest odnětí svobody až na 1 rok nebo peněžitý trest. Tímto německým pramenem pojednávané právní úpravy je dále zmocněno Spolkové ministerstvo dopravy ve spolupráci se Spolkovými ministerstvy spravedlnosti a Spolkovým ministerstvem hospodářství vydat nařízení, které by podrobněji upravilo některé záležitosti týkající se pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Nejdůležitějším je **nařízení o pojistné ochraně v rámci pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla** ze dne 29.7.1994, BGBl. I S. 1837, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „KfzPflVV“). Druhý oddíl zákona pojednává o povinnostech pojišťoven, zejména o jejich příspěvcích Německé kanceláři zelené karty, odškodňovacímu fondu či instituci pro odškodnění, dále o samotném informačním středisku a o některých statistikách, které jsou pojišťovny povinny vést, postupovat je Spolkovému úřadu dohledu nad pojišťovnictvím, který pak na základě nich stanoví ukazatele směrodatné pro následné

⁵¹ Viz. ust. §2 PflVG.

stanovení pojistného. Třetí oddíl zákona hovoří o odškodňovacím fondu a instituci pro odškodnění. Následují přechodná a závěrečná ustanovení.

V Německu platí od roku 2008 nový **zákon o pojistné smlouvě** ze dne 23.11.2007, BGBl. I S. 2631, ve znění pozdějších předpisů (dále též „VVG“), do něhož byla včleněna celá řada speciálních ustanovení právě o pojistné smlouvě z oblasti pojištění vozidel, jež měla své místo doposud v PflVG. Zatímco se SRN vydala cestou úpravy pojistné smlouvy samostatným právním předpisem, čehož jsem také zastáncem, čeká českou právní úpravu změna v podobě nového občanského zákoníku, který pojme i úpravu pojistné smlouvy.

Otázky odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla jsou v právním řádu SRN zodpovězeny ve dvou právních předpisech. Jde o **občanský zákoník** (dále jen „BGB“) ze dne 18.8.1896, nově uveřejněný dne 2.1.2002, ve znění pozdějších předpisů (BGBl I S. 2399), a dále o **zákon o silničním provozu** (dále jen „StrVG“) ze dne 7.2.2009, BGBl. I S. 150, ve znění pozdějších předpisů.

4.4 Mezinárodní a komunitární právní úprava

Mezinárodní souvislosti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jsou v této práci zmíněny na několika místech, proto se zde o nich zmíním pouze stručně a podrobněji se budu věnovat komunitární právní úpravě.

Institucionálním výrazem skutečnosti, že došlo k velkému rozmachu silničního provozu, který má i svůj mezinárodní rozměr, bylo vytvoření Rady Kanceláří se sídlem v Londýně. Jde o organizaci, která plní funkci zastřešujícího činitele kanceláří z jednotlivých evropských států. Je příslušná ke správě a fungování systému zelené karty, s níž souvisí dvě mezinárodní dohody. Jednak jde o **Jednotnou dohodu o zárukách mezi kanceláři** z Londýna **roku 1989**, na základě níž platí zelená karta vydaná v jednom členském státě jako doklad o pojištění i v jiných participujících státech, a jednak o **Multilaterální dohodu o zárukách** z Madridu **z roku 1991**. Ve státech, které podepsaly tuto dohodu, není při vstupu na jejich území zelené karty třeba.

Dne 1.5.2004 se Česká republika stala členem Evropské unie. Evropská společenství v rámci odstraňování bariér mezi členskými zeměmi vytvořila jednotný pojistný trh. V praxi to znamená, že pojišťovny ze všech zemí EU a dalších zemí tvořící Evropský

hospodářský prostor (navíc tedy ještě Norsko, Island, Lichtenštejnsko), mají možnost na základě povolení, které získaly v jedné zemi, provozovat pojišťovnictví i na území jiných členských zemí. Hovoříme o tzv. systému jednotného pasu, jehož zavedení vděčíme směrnicím z oblasti životního a neživotního pojištění.

Pro pojištění odpovědnosti z provozu vozidla mají velký význam tzv. „**motorové směrnice**“, jejichž obsah vystihují v této kapitole alespoň z hlediska jejich nejvýznamnějšího přínosu. První tři vyšly z výše uvedeného systému zelené karty.

Jednou ze základních čtyř svobod Společenství je svoboda pohybu osob, která samozřejmě zahrnuje i pohyb prostřednictvím vozidel. Tuto zásadu v sobě odrazila již **Směrnice Rady 72/166/EHS** ze dne 24.4.1972, **o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění** (dále také „1. motorová směrnice“). Směrnice rámcově stanovuje odpovědnostní pojištění motorových vozidel jako povinné ve všech členských zemích. Bylo tedy na členských státech, aby zakotvily povinnost sjednat pojištění (stanovení výjimek bylo připuštěno), přičemž konkrétní úprava odpovědnosti pak byla ponechána na úvaze členských států. Rozsah pojistné ochrany, v případě škod vzniklých v důsledku provozu motorového vozidla, se řídil právem země, ve které byla škoda způsobena (pravidlo *lex loci delicti*). Význam směrnice spočívá také v zavedení bezkaretního systému, na základě něhož byla odstraněna kontrola pojištění odpovědnosti, pokud má vozidlo obvyklé stanoviště na území jiného členského státu. Uvolnění v tomto smyslu dopadlo i na případy, kdy měl vůz obvyklé stanoviště sice na území třetího státu a vstupoval na území členského státu z území jiného členského státu.

Úkolem **Druhé směrnice Rady 84/5/EHS** ze dne 30.12.1983, **o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel** (dále též „2. motorová směrnice“) bylo zejména prohloubení úpravy stanovené 1. motorovou směrnicí. Směrnice rozšířila pojistnou ochranu i na krytí škod na majetku s tím, že stanovila minimální limity pojistného plnění. Dále byly stanoveny základní požadavky na činnost garančního fondu - instituce, která má být vytvořena v každé členské zemi a jejímž úkolem bude poskytovat odškodnění za škody způsobené nezjištěnými či nepojištěnými vozidly.

Další změny přinesla **Třetí směrnice Rady 90/232/EHS** ze dne 14.5.1990, o

sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (dále i „3. motorová směrnice“). V Německu došlo na základě tohoto předpisu ke zrušení povolenáčního řízení pokud jde o sazby pojistného a všeobecné pojistné podmínky,⁵² což přispělo k větší liberalizaci pojistného trhu. Jinak směrnice spíše doplnila či konkretizovala směrnice předchozí. Pojistná ochrana se v případě škod na zdraví rozšířila z řidiče na všechny osoby cestující příslušným vozidlem. Byl zaveden princip „single premium“, dle něhož se pojistná smlouva nadále vztahuje na území všech členských států pouze na základě jednoho pojistného. Směrnice dále rozšířila ochranu poškozeného tak, že je odškodňován dle úpravy státu, kde má vozidlo své obvyklé stanoviště, pokud je zde pojistná ochrana vyšší než v zemi, kde ke škodě došlo. Stejně tak od účinnosti směrnice platí, že garanční fond žádné členské země nesmí podmínit výplatu plnění tím, že se prokáže platební neschopnost poškozené osoby.

K významnému zlepšení postavení osob, které se ocitly v pozici poškozených v jiné členské zemi než je stát jejich trvalého sídla či bydliště, došlo na základě tzv. „4. motorové směrnice“. Do našeho právního řádu byla tato **Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2000/26/ES** ze dne 16.5.2000 **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**, promítnuta přijetím zákona č. 47/2004 Sb. V souvislosti s ním hovoříme o tzv. „velké harmonizační novele“, která přinesla úpravu institutů škodního zástupce, informačního střediska či orgánu pro odškodnění.

Zatím poslední z motorových směrnic je **Směrnice Evropského Parlamentu Rady 2005/26/ES** ze dne 12.1.2005, kterou se upravují směrnice Rady č. 72/166/EHS, 84/5/EHS, 8/357/EHS, 90/232/EHS a 200/26/EC (tzv. „5. motorová směrnice“). Jejím hlavním cílem je komplexní revize dosavadního systému pojištění motorových vozidel na území Společenství, a to prostřednictvím změn v předchozích čtyřech motorových směrnicích. Změn je velmi mnoho, proto zmíním jen základní cíle nové úpravy. Obecně lze konstatovat, že měly být zejména odstraněny rozdílné interpretace jednotlivých ustanovení v různých členských státech. Zdůrazňován je pojem z 1. motorové směrnice,

⁵² MÜRINGER, A. *Kommentar zur Pflichtversicherung zur Kfz-Haftpflichtversicherung*. I. vyd., Karlsruhe: Karlsruhe VVW, 1999. s. 8.

„území, na němž má vozidlo obvyklé stanoviště“, jenž byl doposud vykládán jako území státu, kde je vozidlo evidováno. Směrnice z důvodu zabezpečení větší ochrany poškozených osob rozšiřuje výklad tohoto pojmu o území státu, jehož poznávací značku vozidlo nese, bez ohledu na to, jde-li o značku trvalou či dočasnou. Je-li značka falešná nebo nepovolená, je výše jmenovaným územím území státu, který vydal původní poznávací značku. Může jít i o stát, kde došlo ke škodě, pokud jde o vozidlo bez poznávací značky nebo s takovou, která neodpovídá vozidlu. Se stejným cílem jako předchozí změna, bylo zavedeno navýšení limitů pojistného plnění, pro které je dále stanoven systém automatického navyšování dle indexu spotřebitelských cen. Do této kategorie změn patří rovněž zákaz vyloučení náhrady věcné škody v případě škody způsobené nezjištěným vozidlem, za kterou odpovídá nezjištěná osoba, pokud zároveň došlo k plnění za závažné škody na zdraví. Dalším okruhem změn je reakce na rozličné problémy, např. import vozidel z jednoho členského státu území jiného členského státu, pokud jde o krátkodobé pojištění do doby jejich nové registrace, dále otázka teritoriálního rozsahu pojištění, kdy se zakazuje zánik pojištění v případě, že vozidlo bylo provozováno po uplynutí stanoveného období mimo členský stát jeho registrace.⁵³

53 ČECHOVÁ, J.; PŘIKRYL, V. *Vládní návrh novely zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Pojistné rozpravy, 2007, č.21, s. 6-21.

5. Rozbor právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu vozidel v kontextu s komunitárním právem a v porovnání s legislativou ve Spolkové republice Německo

5.1 Vznik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Pojištění odpovědnosti vzniká na základě pojistné smlouvy s pojistitelem. ZPOV stanoví, že ten, kdo provozuje na pozemní komunikaci⁵⁴ vozidlo, musí mít uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu tímto vozidlem způsobenou. Při výčtu vozidel, které musí být pojištěny, byl ještě nedávno zákonodárce velmi důsledný, když za vozidlo považoval např. i moped, tříkolku nebo čtyřkolku, tahač, přípojné vozidlo, pracovní stroj samojízdný, a také zejména sněžný skútr či rolbu. Novelou ZPOV provedenou zákonem č. 137/2008 Sb. se výčet tento vozidel změnil z výlučně pozitivního na kombinaci výčtu pozitivního a negativního.⁵⁵ Domnívám se, že tato nově zvolená úprava je vhodnější.

Pojistnou smlouvu je třeba uzavřít před tím, než je vozidlo provozováno na veřejné pozemní komunikaci. Návrh na uzavření smlouvy je pojistitel povinen přijmout, jestliže neodporuje zákonu či jeho všeobecným pojistným podmínkám. Smlouva je pak za těchto podmínek platná, ale účinná až ode dne dohodnutého ve smlouvě jako počátek pojištění.

ZPS upravuje povinnost pojistitele sdělit zájemci o pojištění ve stanoveném rozsahu a stanoveným způsobem informace o sobě a závazkovém vztahu.⁵⁶ Kromě toho musí být pojistník před uzavřením smlouvy prokazatelně seznámen s všeobecnými pojistnými podmínkami pojistitele, s výjimkou stanovenou pro případy uzavírání smluv na dálku. Německý VVG obsahuje úpravu podobnou, pokud jde o poradenství a informační povinnost před uzavřením pojistné smlouvy. Narozdíl od ZPS však navíc upravuje i důsledek nesplnění těchto povinností. Pojistitel (podobná povinnost je

54 „Pozemní komunikace“ je zákonodárcem užitá legislativní zkratka v § 1 odst. 2 ZPOV pro dálnici, silnici, místní komunikaci a účelovou komunikaci.

55 Ustanovení §2 písm a) ZPOV považuje za vozidlo silniční vozidlo, zvláštní vozidlo, trolejbus; za vozidlo se nepovažuje vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka, pokud nejsou schváleny jako druh vozidla motocykl.

56 Viz. § 65 a § 66 ZPS.

stanovena i zprostředkovatelům pojištění) je povinen poskytnout zájemci o pojištění rozsáhlé poradenství ještě před uzavřením smlouvy. Nestane-li se tak v zákonem stanoveném rozsahu⁵⁷ nebo stane-li se tak nesprávně, má zájemce o pojištění (budoucí pojistník), nárok na náhradu škody z toho mu vzniklé.⁵⁸ Z důvodu ochrany slabší strany a snazšího prokázání takové poradenské, resp. informační chyby, musí být celá komunikace mezi oběma stranami vždy dokumentována.

5.2 Pojistná smlouva

Již na několika místech bylo zdůrazněno, že pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je koncipováno jako pojištění povinně smluvní. Institut pojistné smlouvy zde tak sehrává důležitou roli. Jeho ucelenou a samostatnou právní úpravu nalezneme v ZPS, který v § 68 zrušil s účinností od 1.1.2005 úpravu obsaženou v OZ.

„Pojistná smlouva je smlouvou o finančních službách, ve které se pojistitel zavazuje v případě vzniku nahodilé události poskytnout ve sjednaném rozsahu plnění a pojistník se zavazuje platit pojistiteli pojistné.“⁵⁹ Jedná se tedy o dvoustranný, synallagmatický závazek, pro nějž je typická nejen vzájemnost práv a povinností, ale i vzájemná podmíněnost plnění. Pojistník je zavázán platit pojistné a závazkem pojistitele je na druhé straně poskytnout pojistné plnění v případě pojistné události. To je obsahem pojistné smlouvy, kdy pojistná událost je nahodilá skutečnost, u níž je možné, avšak nikoli jisté, že nastane ani kdy nastane.

Po uzavření pojistné smlouvy vydá pojistitel pojistníkovi zelenou kartu, která je od 1.1.2009 jediným dokladem o pojištění, a kterou je třeba na požádání oprávněných orgánů předložit. Po zániku pojištění je třeba ji pojistiteli vrátit zpět.

Může se stát, že v době uzavírání pojistné smlouvy nejsou známy některé údaje o vozidle. ZPOV umožňuje sdělit je až po uzavření smlouvy. Podmínkou ale je, že se tak stane nejdéle do 15 dnů ode dne uzavření smlouvy a že nejde o údaj, který by znemožňoval identifikaci vozidla. Např. u Direct pojišťovny, a.s. je možno dodatečně

57 VVG zmocňuje v § 7 odst. 2 Spolkové ministerstvo spravedlnosti, aby vyhláškou stanovilo rozsah informační povinnosti. V tomto smyslu je tedy VVG obecným, zmocňovacím předpisem.

58 Viz. § 6 a §7, § 60 až §62 VVG.

59 Viz. § 2 ZPS.

oznámit registrační značku a číslo technického průkazu. Jako identifikátor vozidla jí, kromě technických údajů o vozidle, postačí tzv. VIN (identifikační číslo vozidla). Soudím, že taková úprava je vhodná, jelikož pak není nutná úprava tzv. prozatímního pojištění a obě strany pojistného vztahu jsou méně administrativně zatěžovány.

Pojistná smlouva má obligatorně písemnou formu, s výjimkou smluv sjednávaných formou krátkodobého pojištění. Takové úpravy využívá již několikrát zmíněná Direct pojišťovna, a.s., která smlouvy s klienty uzavírá výlučně po telefonu nebo on-line přes internet. Právní předpisy také upravují povinné náležitosti pojistné smlouvy.⁶⁰

5.2.1 Kontraktační povinnost

Jedním ze základních atributů předmětného pojištění je tzv. kontraktační povinnost, jejíž základ vychází ze zásady, že na pozemní komunikaci nesmí být provozováno vozidlo, které není pojištěno tak, jak ukládá ZPOV. V souvislosti s tím je dobré zmínit i přestupky a správní delikty. Provozování vozidla bez pojištění je přestupkem (v případě právnických osob správním deliktem), za který může místně příslušný obecní úřad uložit pokutu v rozmezí od 5.000,- Kč do výše 40.000,- Kč.⁶¹ Výše této sankce byla předmětem novely ZPOV účinné od 1.6.2008, na základě níž došlo k navýšení její horní hranice.⁶²

„Zákon vymezuje osoby, které jsou v jednotlivých případech povinny uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti s některou z pojišťoven. V případě tuzemského vozidla je tato povinnost stanovena vlastníku nebo spoluvlastníku vozidla, v případě cizozemského vozidla jeho řidiči, v obou případech s výjimkami taxativně uvedenými v zákoně. Povinnost vlastníka vozidla uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti je splněna i tehdy, jestliže v jeho prospěch uzavře tuto smlouvu jiná osoba. Tak např. za leasingovou společnost může pojistnou smlouvu uzavřít leasingový nájemce.“⁶³ Podobně je tomu v případě spoluvlastnictví. Svou zákonnou povinnost plní ten spoluvlastník, který byl ostatními písemně pověřen. Jinak ten, jenž je v technickém průkazu evidován jako držitel. Zajímavé tedy je, že povinnost uzavřít pojištění není

60 Viz. § 4 ZPS a § 3 ZPOV.

61 Viz. §16 ZPOV.

62 Do tohoto data bylo možno uložit pokutu pouze do 20.000,- Kč.

63 BUŠTA, P., PŘIKRYL V. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v otázkách a odpovědích*. I. vyd. Praha: Eurotax, 2001. s.12.

uložena provozovateli vozidla, i když je pojišťována škoda z provozu. Tato skutečnost může mít negativní dopad na výše zmíněné leasingové společnosti, které jsou dle ustálené judikatury vlastníkem vozidla, nikoli jeho provozovatelem. V případě, že by leasingová společnost převedla ve smlouvě svou povinnost sjednat pojištění na leasingového nájemce, ale tento by ji nesplnil, nebyla by leasingová společnost takovým smluvním ujednáním kryta.

Kontraktační povinnost se týká i pojistitele v tom smyslu, že je povinen ofertu na uzavření smlouvy vždy akceptovat, pokud neodporuje ZPOV, ZPS ani jeho všeobecným pojistným podmínkám.

V Německu se kontraktační povinnost řídí podobnými zásadami. § 1 PflVG stanoví, že povinnost sjednat pojištění ke krytí škod způsobených provozem vozidla či přípojného vozíku pro sebe, jeho vlastníka i řidiče, má držitel takového vozidla. Má se tak stát tehdy, je-li vozidlo provozováno na veřejných cestách a místech. Další podmínkou je, že se jedná o vozidlo s obvyklým stanovištěm ve vnitrozemí. Stejně jako u nás je stanovena kontraktační povinnost i pro pojistitele, a to s taxativně stanovenými výjimkami. Pojistitel může odmítnout návrh na uzavření pojistné smlouvy např. tehdy, byl-li oferent u tohoto pojistitele již pojištěn a pojistitel odstoupil od smlouvy pro porušení předmluvní oznamovací povinnosti či pro nezaplacení již prvního pojistného.⁶⁴

5.2.2 Výjimky z kontraktační povinnosti

Z povinnosti uzavřít pojištění odpovědnosti stanoví ZPOV výjimky v souladu s 1. motorovou směrnicí. Článek 4 směrnice od ní umožňuje odchylku pro určité osoby (fyzické i právnické, veřejnoprávní i soukromoprávní) a pro určité typy vozidel nebo vozidla se zvláštní poznávací značkou. Podmínkou je, že budou přijata opatření, jež zajistí náhradu za škody způsobené těmito vozidly, bude určen orgán či subjekt odpovědný za odškodnění a stanoven seznam těchto vozidel a vše bude následně oznámeno Evropské Komisi.

Výjimky, které stanovil ZPOV⁶⁵ jsou odůvodněné státním zájmem na maximálním utajení charakteru užívání těchto vozidel (např. vozidla BIS), a také snahou překonat

64 Viz. § 5 odst. 4 PflVG.

65 Jejich výčet je uveden v § 5 ZPOV.

omezený územní rozsah pojištění (řidiči cizozemských vozidel s platnou zelenou kartou či řidiči vozidel, jejichž pojištění je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu dle Madridské a Londýnské dohody (z let 1991 a 1989).

V případě škod způsobených těmito vozidly plní postavení pojistitele Ministerstvo financí, které také jejich vlastníkům vydává zelenou kartu a poškozený uplatňuje své nároky přímo proti němu. V zájmu hospodárnosti nakládání s prostředky státního rozpočtu může ministerstvo dle zákona pověřit vyřizováním těchto nároků některého pojistitele. „Jinak by muselo zřídit zvláštní útvar pro likvidaci škod způsobených provozem vozidel státních orgánů.“⁶⁶ Pokud takové vozidlo způsobí škodu na území cizího státu, a tuto škodu uhradí ČKP či pojistitel, který vydal zelenou kartu, refunduje jim ministerstvo plnění, které poskytly.

Od povinnosti pojistit vozidlo osvobodil i zákonodárce SRN určité subjekty, a to pro jejich postavení (např. SRN, spolkové země, obce s více než 1.000 obyvateli) či pro vlastnictví určitého typu vozidla (např. vozidla, které nejsou schopny v důsledku své konstrukce překročit rychlost 6 km/h).

„Rozsah výjimek pro tuzemská vozidla lze označit za velmi úzký a neobvyklý.“⁶⁷ Pro problémy s touto záležitostí i v jiných státech EU je možno pro úplnost doplnit, že tzv. 5. motorová směrnice stanovila Evropské komisi lhůtu 5 let, po jejímž uplynutí by měla předložit Parlamentu a Radě návrhy směřující k nahrazení, resp. zrušení této výjimky.

5.3 Rozsah pojištění

5.3.1 Územní rozsah pojištění

Pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je rozhodující také otázka jeho územního rozsahu. Problematika je předmětem dvou, již dříve zmíněných, mezinárodních dohod, a také právní úpravy Evropských společenství. Na mezinárodní úrovni postačí, od roku **1989** mezi signatářskými státy **Jednotné dohody o zárukách mezi kanceláři z Londýna**, jako doklad o pojištění pouze zelená karta,

66 BUŠTA, P., PŘIKRYL, V. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v otázkách a odpovědích*. I. vyd. Praha: Eurotax, 2001. s.21.

67 HORNÍK, J. *K některým problémům pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Pojistné rozpravy, 2001, č.10, s. 110-117

eventuelně ani ona není vyžadována pokud stát navíc přistoupil k **Multilaterální dohodě o zárukách mezi národními kanceláři pojišťitelů z Madridu roku 1991** (ta nahradila, resp. víceméně sdružila dodatkové dohody mezi jednotlivými kanceláři, které tyto začaly uzavírat po přijetí 1. motorové směrnice ES). Pro stát participující na tzv. systému zelené karty to znamená, že se zaručuje vyřídit nároky plynoucí ze škodných událostí, k nimž došlo na jejich území, pokud byly způsobeny vozidly registrovanými v jiném participujícím státě. Součástí tohoto systému je také právo primárně hradící kanceláře na vrácení vyplaceného finančního obnosu, a to proti kanceláři té členské země, jež vystavila zelenou kartu. Na uvedený systém, jak bylo naznačeno, plynule navázaly právní předpisy ES.

Seznam států, na něž se vztahuje územní rozsah pojištění, je uveden ve vyhlášce č. 205/1999 Sb. Škody způsobené na území zde uvedených států jsou kryty jedním pojistným a pro rozsah náhrady škody se užije právního řádu členského státu, kde byla škoda způsobena, pokud pojistná smlouva nebo právní řád státu, v němž má vozidlo své obvyklé stanoviště, nestanoví rozsah širší. Pojem „**území státu, v němž má vozidlo své obvyklé stanoviště**“ je pro územní rozsah pojištění výchozí. Jeho definice prošla relativně dlouhým vývojem, v závislosti na vývoji institutu pojištění odpovědnosti, a v neposlední řadě i v závislosti na postupně vznikající judikatuře ESD. U nás je v současné době je definice tohoto pojmu plně v souladu s požadavky 5. motorové směrnice a je uvedena v § 2 písm. m) ZPOV.

„Dojde-li ke škodné události na území kteréhokoli z vyjmenovaných států, je způsobená škoda pojištěním kryta bez ohledu na to, kde k ní došlo. To znamená, že pro územní rozsah pojištění neplatí to, co je podstatné pro vznik povinnosti uzavřít pojistnou smlouvu, totiž provoz na pozemních komunikacích. Je-li sjednáno platné pojištění, pak je v případě škodné události povinností pojistitele nahradit škodu i tehdy, došlo-li k ní na kterémkoli jiném místě než na dálnici, silnici, místní či veřejně přístupné účelové komunikaci.“⁶⁸

68 BĚHOUNEK, P. a kol. *Automobil v daňovém systému*. IV. vyd., Praha: Linde, 2002. s. 239.

5.3.2 Osobní a věcný rozsah pojištění⁶⁹

V rámci pojištění odpovědnosti je pojištěnou každá osoba, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištěným tedy není pouze vlastník či držitel vozidla, ale např. také kterýkoli řidič. K výplatě pojistného plnění potom pojistitel přistupuje tehdy, pokud ke škodní události došlo v době trvání pojištění a pokud poškozený svůj nárok uplatnil a prokázal. V tomto smyslu tedy leží důkazní břemeno na poškozeném, a to i přes skutečnost, že pojistitel, resp. ČKP, má v ZPOV stanovenou výsadu součinnosti ze strany orgánů činných v trestním řízení či orgánů projednávající přestupek.

Rozsah náhrady škody musí být z hlediska právní jistoty poškozeného zřejmý od samého počátku trvání pojistného vztahu. Základem pro odškodnění se proto stalo ustanovení § 6, §7 ZPOV a dále ustanovení OZ týkající se náhrady škod na zdraví (§ 442 až § 449 OZ). Poškozený má tak, za splnění výše uvedených podmínek, právo na úhradu:

- škody způsobené na zdraví nebo usmrcením,
- škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škody vzniklé odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat,
- ušlého zisku,
- účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování předchozích nároků.

Je třeba také zmínit vůči pojistiteli pojištěného uplatněné a prokázané nároky zdravotních pojišťoven na úhradu účelně vynaložených nákladů na zdravotní péči poškozeného, hrazenou z veřejného zdravotního pojištění dle příslušného zákona.⁷⁰

Dojde-li při pojistné události k poškození zdraví, je poškozený oprávněn uplatnit nároky na náhradu škody na zdraví v rozsahu § 444 a násl. OZ. Těchto dílčích nároků je několik. Bolestné spočívá v odškodnění prožitých újm na zdraví, přičemž jeho výše je blíže specifikována ve vyhlášce č. 441/2001 Sb., o odškodnění bolestného a ztížení

69 BERAN, T. *Náhrada škody na zdraví z tzv. povinného ručení*. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 4, s. 9.

70 Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění, v platném znění.

společenského uplatnění. V její příloze jsou uvedena jednotlivá poškození zdraví, ohodnocená prostřednictvím bodů. Bolestné na základě pravidla, že jeden bod má hodnotu 120,- Kč, stanovuje ošetřující lékař, přičemž toto jeho vyčíslení je následně podkladem pro výplatu plnění od příslušné pojišťovny. Hodnota bodu je sice určena pevnou částkou, nicméně uvedená vyhláška umožňuje soudu, aby ji v případech hodného zvláštního zřetele navýšil. Taková navýšení (někdy dosahují až mnohonásobku bodu) ale pojišťovny ne vždy automaticky akceptují a zpravidla vyžadují rozhodnutí soudu, které poškozenému takové navýšení výslovně přisoudí.

Nárokem podobným tomuto je odčinění trvalých následků, odškodnění ztížení společenského uplatnění. Zatímco však bolestné slouží k náhradě jednorázové újmy, odškodnění trvalých následků je náhradou trvalých důsledků poškození zdraví. K výpočtu tohoto odškodnění se užijí podobné postupy i stejný předpis, jen k němu dochází zpravidla nejméně po jednom roce po nehodě, jelikož až tehdy je zdravotní stav ustálen.

Smyslem dalšího nároku, náhrady ušlého výdělku a nákladů léčení, je odškodnění majetkové újmy poškozeného toho druhu, že po dobu, kdy byl v pracovní neschopnosti, dosahoval prostřednictvím dávek nemocenského pojištění nižšího příjmu, než v době plného pracovního výkonu. Pojišťovna vyplatí rozdíl mezi průměrným výdělkem před nehodou (potvrzením od zaměstnavatele) a výší dávek nemocenské. Účelně vynaložené náklady spojené s léčením představují např. náklady cesty příbuzných poškozeného za cesty do nemocnice či náklady na účelně provedené zákroky, které nejsou hrazeny ze zdravotního pojištění. Patří do nich i nedávno zavedené poplatky u lékaře.⁷¹

Dle § 448 a násl. OZ mají pozůstalí (dojde-li k usmrcení osoby) nárok na tzv. „jednorázové odškodnění“⁷², náhradu nákladů spojených s pohřbem a na peněžité důchod těm, kdo na zemřelého byli odkázáni výživou. Z těchto náhrad bych se zaměřila na problematiku tzv. jednorázového odškodnění, jehož úpravu shledávám zajímavou. Úprava těchto specifických náhrad, jejichž příjemci jsou v zákoně vyjmenovaní pozůstalí,⁷³ je relativně novou. Dříve byla suplována žalobou na ochranu osobnosti dle

71 BERAN, T. *Nově zavedené poplatky u lékaře jako součást náhrady škody z povinného ručení*. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č. 1, s. 23.

72 V závěrečné části této práce pojednávám o připravovaném občanském zákoníku, který má v oblasti těchto jednorázových odškodnění provést změny.

73 V případě vzniku škody usmrcením blízké osoby náleží: a) manželovi nebo manželce 240.000,-Kč; b)

§ 13 OZ. Pozůstalí argumentovali, že usmrcením jim blízké osoby bylo neoprávněně zasaženo do rodinného života, a tedy do osobnostní sféry. V praxi pak soudy musely rozhodovat žaloby o částky v řádech milionů korun proti viníkovi nehody. Uplatňované částky soudy ale zpravidla snižovaly o statisíce, a proto byla následně přijata úprava v OZ, kde byly tyto náhrady paušalizovány do podoby jednorázového odškodnění. Smyslem takových náhrad byla dle právní teorie právě paušalizace takových nároků, ale bylo též zřejmé, že nelze zcela vyloučit dodatečné navýšení z titulu ochrany osobnosti. Dříve přiznané jednorázové odškodnění je pak do eventuelního dalšího odškodnění započteno, ale oba nároky se nevyklučují. Jednorázovými náhradami mělo být sejmuto finanční břemeno z řidiče vozidla, neboť tyto nároky pojištění odpovědnosti dříve nekrylo. V současné době je kryje, i když pouze v rozsahu stanoveném v OZ. Nutno ještě dodat, že judikatura Nejvyššího soudu konstatuje, že nároky z titulu ochrany osobnosti lze uplatnit nejen proti řidiči (zpravidla viník nehody), ale též proti provozovateli vozidla, jehož provozem ke škodní události došlo.⁷⁴

Druhou velkou skupinou nároků poškozeného plynoucí z škodné události jsou nároky na náhradu škod vzniklých v souvislosti z provozem vozidla, které mají za následek ztrátu, zničení nebo poškození věci. Dále do této oblasti náhrad spadají i škody vzniklé odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost je opatrovat. Tyto tzv. věcné škody vycházejí z definice škody samotné, jíž se rozumí újma, k níž došlo v majetkové sféře poškozeného, je-li vyčíslitelná v penězích. Dle OZ se hradí skutečná škoda a ušlý zisk, přičemž při určení škody se vychází z ceny věci v době poškození. Za zajímavou problematiku v oblasti věcných škod považují otázku nákladů leasingu jako škody. Soudy se doposud zcela nesjednotily, pokud jde o otázku povahy leasingu. Je v současné době pojímán zejména jako finanční služba, kdy leasingová společnost jakoby půjčuje peníze klientovi, aby si za ně pořídil vozidlo. K ceně samotného vozu je připočtena cena leasingu (zisk leasingové společnosti, v podstatě úroky) a jiné další položky. Dojde-li k dopravní nehodě, při níž je vozidlo zničeno, leasing předčasně skončí. Leasingové podmínky pak nájemci ukládají, aby doplatil nejen cenu vozidla, ale

každému dítěti 240.000,-Kč; c) každému rodiči 240.000,-Kč; d) každému rodiči při ztrátě dosud nenarozeného počatého dítěte 85.000,-Kč; e) každému sourozenci zesnulého 175.000,-Kč; f) každé další blízké osobě žijící ve společné domácnosti s usmrceným v době vzniku události, která byla příčinou škody na zdraví s následkem jeho smrti 240.000,-Kč.

74 BERAN, T. *Nároky nehrazené z povinného ručení, přímé uplatnění náhrady škody proti viníkovi nehody*. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 5, s. 7.

také celou cenu leasingu, kterou by leasingová společnost normálně dostala, tedy celý úrok. Nicméně, odpovědnostní pojišťovna v rámci pojistného plnění poskytne pouze cenu vozidla, nikoli již zisk leasingové společnosti. K takové praxi pojišťoven se připojily i soudy. Opakovaně judikují, že tento doplatek zisku leasingovým společností není škodou, a proto poškozený fakticky doplácí na to, že si půjčil vozidlo, o které ne z vlastní viny přišel, a leasingové společnosti přesto musí doplatit úrok. Podkladem pro uvedený závěr je úvaha, že viník nemůže nést náklady, které by nevznikly, kdyby nebyla u konkrétního vozidla uzavřena leasingová smlouva.⁷⁵

Další, třetí skupinou nároků poškozeného, je náhrada ušlého zisku. Jde o situace, kdy se v důsledku škodné události majetkový stav poškozeného nerozmnožil o ty hodnoty, které by mohl očekávat s ohledem na pravidelný běh věcí.

Součástí nároků na náhradu škody jsou dle ZPOV i náklady právního zastoupení vynaložené v souvislosti s uplatňováním výše uvedených nároků. Obecně lze říci, že v rámci pojištění odpovědnosti lze uplatnit náklady právního zastoupení jen v okamžiku, kdy pojistitel nesplní svou povinnost ukončit šetření škodné události v zákonné lhůtě. Pokud si poškozený vezme s ohledem na komplikovanost věci právního zástupce, pojišťovna mu náklady na právní zastupování neuhradí. Není ale vyloučeno jejich uplatnění z titulu § 420 OZ přímo proti viníkovi. Podmínkou úspěšnosti uplatnění nároků je účelnost jejich vynaložení (např. při uplatňování nároků na náhradu škody na zdraví je komplikovanost problematiky a právní úpravy natolik vysoká, že lze právní zastoupení doporučit).

Věcný rozsah pojistné ochrany dle německého právního řádu markantní odchylky od naší úpravy nevykazuje, jeho právní úpravu nalezneme převážně v KfzPflVV. Některé otázky ale souvisí i s odpovědností za škodu, kde je zajímavá právní úprava jako taková. Odpovědnost je v Německu koncipována, stejně jako v České republice, jako objektivní a subjektivní. Dva druhy odpovědnosti za škodu, a s nimi související nároky na náhradu škody jsou však upraveny ve dvou právních předpisech – v občanském zákoníku a v zákoně o silničním provozu (o nich již byla zmínka v kap. 4.3 této práce). Německý **StrVG** upravuje ve svém § 7 objektivně koncipovanou odpovědnost provozovatele vozidla za škody vzniklé při jeho „provozu“. Odpovědnost

75 BERAN, T. *Náklady leasingu jako škoda*. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 2, s.8.

je vyloučena, pokud ke škodě došlo z vis maior (obdoba naší exkulpace), kdy provozovatel není povinen k její náhradě. Tato odpovědnost a s ní související náhrada škody je z jedné strany omezena na materiální újmu, takže nárok na bolestné ve smyslu § 847 BGB dle tohoto předpisu nepřichází v úvahu. Ze strany druhé je odpovědnost provozovatele vozidla za škodu omezena co do výše, a to částkami uvedenými v § 12 StrVG. Odpovědnost vycházející ze StrVG se tedy převážně týká provozovatele s výjimkou stanovenou v § 18 StrVG, kdy je odpovědný řidič vozidla. Vedle toho může ale poškozený uplatnit svůj nárok na náhradu škody vůči řidiči vozidla a / nebo jeho provozovateli, a to dle § 823 a násl. **BGB**, pokud ke škodě došlo při „užívání“ vozidla. Předpisy tedy rozlišují pojem provozu a užívání, přičemž pojem užívání je vykládán širěji (zahrnuje např. i mytí vozidla). V BGB upravená odpovědnost za škodu je, co do výše, neomezená, což je atribut subjektivní odpovědnosti dle německého právního řádu. Z BGB vyplývá pro poškozeného, narozdíl od StrVG, také nárok na bolestné ve smyslu § 847 BGB. To je hrazeno v penězích. Ohledně způsobu náhrady škody stejně jako dle našeho právního řádu platí, že je poskytována jednorázově nebo v podobě opakujících se splátek.⁷⁶

5.3.3 Výluky z pojištění odpovědnosti

Na několika místech jsem zdůraznila, že rozsah pojistné ochrany musí být předem znám. Jakékoli smluvní ujednání, které by stavělo poškozenou osobu do méně výhodného postavení, než jak to činí zákon, je nepřípustné. Výluky ze zákonného rozsahu pojištění rozdělují pro účely této práce do tří skupin. Zákon je taxativně vyjmenovává v § 7 ZPOV. Jejich první skupina je spojena s určitými osobami (např. řidič, osoby v určitém vztahu k pojištěnému), druhá potom s konkrétními škodami (na přepravovaných věcech) a třetí okruh škod se týká určitých situací (motoristické závody, teroristický čin).

Z ochrany dle ZPOV je vyloučen řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena. Je tomu tak dokonce i tehdy, pokud na vzniku škody neměl žádný podíl, přičemž se uvedená výluka týká věcných škod i škod na zdraví. Pokud by např. vinou olejové skvrny vozidlo dostalo na vozovce smyk, vjelo do protisměru a čelně se střetlo

⁷⁶ KRAHE, S.; LE ROY, P. *Personenschaden im europäischen Vergleich*. I. vyd. Karlsruhe: Karlsruhe VVW, 1999. s. 5-7.

s protijedoucím vozidlem, tak přestože řidič vozidla, které dostalo smyk, neporušil žádnou právní povinnost, nelze v důsledku této zákonem dané výluky uhradit z pojistné smlouvy k tomuto vozidlu ani škodu na zdraví, ani žádnou jinou škodu, vzniklou řidiči tohoto vozidla.⁷⁷ V souvislosti s touto výlukou nehradí dle § 7 odst. 1 písm. f) ZPOV pojistitel ani náklady vzniklé poskytnutím lékařské péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodů v důsledku škody na zdraví nebo usmrcením, které takový řidič vozidla utrpěl.

V souladu s občanskoprávním principem zákazu náhrady vlastních škod je v řadě případů vyloučen z pojistné ochrany vlastník vozidla. Vzhledem k tomu, že ve většině případů je vlastník vozidla zároveň jeho provozovatelem, který dle OZ odpovídá bez ohledu na zavinění, nemůže být v jednom odpovědnostním vztahu osoba odpovědná zároveň osobou poškozenou. V souladu s ustanoveními 1. motorové směrnice (zakotvuje pravidlo, na základě něhož mají všichni spolucestující nárok na náhradu škody na zdraví) má však vlastník vozidla nárok alespoň na náhradu škod na zdraví v situaci, kdy vůz v době vzniku škody tohoto druhu řídila jiná osoba. Naše právní úprava je s tímto požadavkem v plném souladu, jelikož stejný princip uvádí v § 7 odst. 2 ZPOV. Jinak zákon řeší náhradu škody ze strany vlastníka vozidla provozovateli v případě střetu vozidel (typicky řetězová havárie), o tom viz § 7 odst. 3 ZPOV.

V problematice výluk z pojištění je zajímavá otázka tzv. „**příbuzenských klauzulí**“. Druhá motorová směrnice v tomto ohledu stanovila, že rodinní příslušníci pojištěného, řidiče či kterékoli jiné osoby, která podle občanského práva v případě nehody nese odpovědnost a jejíž odpovědnost je kryta pojištěním odpovědnosti, nesmějí být v důsledku tohoto příbuzenského vztahu vyloučeni z pojistného krytí u škod na zdraví, které utrpěli sami. Zajímavá je v tomto směru judikatura ESD, která stanovila, že taková výluka, pokud jde o škody na zdraví, by byla možná tehdy, pokud by byla nediskriminační v tom smyslu, že by se týkala stejně všech ostatních poškozených osob. Náš právní řád pevně stojí za zásadou ochrany poškozeného, ale zároveň reflektuje výše uvedený princip zákazu náhrady vlastních škod. Částečně vyloučení z pojistné ochrany jsou tak dle ZPOV manžel pojištěného a osoby žijící s ním v době vzniku pojistné události ve společné domácnosti. Uvedené výluky se však vztahují pouze na věcné

⁷⁷ BĚHOUNEK, P. a kol. *Automobil v daňovém systému*, IV. vyd. Praha: Linde nakladatelství s.r.o., 2002. s. 242.

škody a s nimi související ušlý zisk. Příbuzenské klauzule mají dle mého názoru své opodstatnění a v současné době je již jejich pojetí i spravedlivé. Příbuzní tvoří se škodící osobou jednu hospodářskou a sociální jednotku. Odškodnění by tak nebylo smysluplné, jelikož by šlo o kompenzaci v rámci jedné hospodářské jednotky. Dle starší právní úpravy pojistitel nehradil škodu, pokud za ni pojištěný odpovídá svému manželu nebo příbuzným v řadě přímé anebo osobám, které s ním žili ve společné domácnosti. Takové pojetí ale bylo nespravedlivé, neboť tyto osoby neměly stejná práva na ochranu zdraví jako třetí osoby. Nová právní úprava příbuzenskou klauzuli ponechala pouze pokud jde o škody na věcech. Jak jsem již naznačila, považuji naši právní úpravu v tomto směru za dobrou. Pouze bych ji doplnila o vyluku věcných škod, pokud jde o pachatele či spolupachatele trestného činu krádeže vozidla. Znevýhodnění osob, které utrpěly škodu věci, aniž by se krádeže vozidla jakkoli účastnily bylo ze ZPOV odstraněno na základě požadavků 5. motorové směrnice .

Dále jsou ze zákonného rozsahu pojištění vyloučeny škody vzniklé na přepravovaných věcech, a dále škody vzniklé mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, stejně jako škody na věcech přepravovaných těmito vozidly, jestliže se nejedná o škodu způsobenou provozem jiného vozidla. Výjimka je v tomto případě stanovena pouze pro věci, které měla přepravovaná osoba v době škodní události na sobě nebo při sobě. Takovou výjimku považuji za nedostačující, jelikož poškození, kteří např. cestují na zimní dovolenou, přijdou o náhradu škody na věcech jako je lyžařské vybavení a jiné věci, jež se nacházejí např. v zavazadlovém prostoru.

Zmínila jsem i vyluky ze zákonného rozsahu pojištění ve zvláštních situacích. ZPOV konkrétně vyjmenovává teroristický útok či motoristické závody, při nichž řidič není povinen dodržovat pravidla bezpečného provozu na pozemní komunikaci.

5.4 Pojistné

Základní povinností, která pojistníkovi vzniká již v den uzavření pojistné smlouvy nebo v den, který je v ní uveden, je zaplatit pojistiteli pojistné. Jedná se o úplatu pojistníka za to, že se mu pojistitel zavázal poskytnout v případě pojistné události pojistné plnění. Od roku 2003 došlo u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla k úplné deregulaci výše pojistného. Třetí neživotní směrnice zakazuje jakékoli předchozí

schvalování sazeb pojistného, proto dnes způsob určení pojistného podléhá jen následné kontrole ČKP na její písemné vyžádání. Hlediska pro stanovení jeho výše jsou dle platné právní úpravy stanoveny v § 3b ZPOV. Pojistitel má především vycházet z velikosti rizika, z nákladů na provoz a správu pojištění a dále zohlednit povinné příspěvky ČKP.⁷⁸ Výše pojistného v rámci konkrétního pojistného vztahu se ale bude odvíjet i od rozsahu pojištění, zvolených připojištění, pojistných limitů či individuálního škodního průběhu. S ohledem na nutnost zohlednit všechny výše uvedené skutečnosti, je oběma účastníkům pojistného vztahu stanovena řada povinností zejména informačního charakteru.

V Německu je pojistné jednotlivými pojistiteli stanoveno na základě dvou základních ukazatelů. Oba jsou závazné pro všechny v pojišťovny provozující tento druh pojištění, a jsou tak specifikem německého systému pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. V České republice žádné takové povinně uplatňované hodnoty stanovovány nejsou, což je podle mého názoru chyba, neboť by při zavedení podobné praxe byla i u nás zajištěna alespoň minimální segmentace. Zejména v počátcích fungování povinně smluvního systému pojištění v ČR, se jako hlavní ukazatel uplatnil objem válců a až následně začaly být zaváděny i ukazatele jiné. Pojistitelé si na základě analýzy základních principů fyziky a mechaniky uvědomili, že objem válců není možno považovat za hlavní kritérium pro stanovení pojistného, např. již proto, že zážehový a vznětový motor mají při stejné kubatuře diametrálně odlišné výkony. Např. pojišťovna Direct, a.s. veřejně komunikuje, že je pro ni při stanovení výše pojistného rozhodujících více než 10 kritérií. ČSOB pojišťovna zase jako jednu z metod stanovení pojistného využívá segmentaci po regionech, což v praxi znamená, že v pravidelných intervalech vyhodnocuje náklady na pojistná plnění v okresech a na základě takových údajů každý jednotlivý okres buď zvýhodní nebo nikoli.⁷⁹

Prvním ukazatelem sloužícím k výpočtu pojistného v Německu je „**typová třída vozidla**“. Jedná se o hodnotu, která je administrativně stanovována vždy k 1. říjnu na základě statistických hodnot o škodovosti za předcházející rok, a to pro každou značku vozidla zvlášť. Neznamená v podstatě nic jiného, než poměr škodovosti zjištěné u jednoho konkrétního typu vozu ke škodovosti, která byla zjištěna u všech vozidel

78 DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. I. vyd. Praha: Ekopress, 2003. s. 51.

79 Právo, sobota 18.října 2008, Příloha pojištění vozidel a leasing, s. 10-11.

registrovaných na území Spolkové republiky Německo. Platí, že čím větší byla u konkrétního typu vozidla stanovena škodovost, tím vyšší k němu bude přiřazena typová třída a tím vyšší pojistné pojistník zaplatí. Každým rokem se tedy k výše uvedenému datu zařazení do typových tříd mění. Zajímavostí je, že pokud se na základě tohoto nového zařazení zvedne u konkrétního vozidla výše pojistného, náleží pojistníkovi zvláštní právo vypovědět pojistnou smlouvu a zvolit jiného pojistitele. Druhý ukazatel „**třída vozidla dle škodovosti v regionu**, jehož poznávací značka mu byla přidělena“, je postaven na obdobném principu. I tento údaj je stanoven k 1. říjnu na základě statistických údajů. Oba ukazatele jsou zveřejňovány Spolkovým úřadem pro dohled nad pojišťovnictvím, přičemž je všem pojistitelům uložena povinnost součinnosti v poskytování dat, jež jsou potřebné pro jejich stanovení.⁸⁰

Ačkoli to z podaného výkladu zatím nemusí být patrné, mají německé pojišťovny ve stanovení pojistného volnost a v jeho výši mezi nimi existují značné rozdíly. Je totiž pouze na nich, zda kromě dvou výše uvedených ukazatelů, které musí akceptovat, zvolí i jiné, což mohou být některé standardní jako stáří vozidla, věk řidiče a jeho řidičské zkušenosti či jiné kurióznější, např. děti žijící ve společné domácnosti s pojistníkem, skutečnost, že je pojistník rozvedený, atd. I tak je ale evidentní, že německé pojišťovny jsou ve stanovení pojistného svázány více než ty naše, ačkoli se tomu tak děje v intencích zákazu stanovení překážek pro svobodu poskytování služeb, a tedy v souladu s třetí neživotní směrnicí.

5.4.1 Modifikace pojistného systémem bonus-malus

„Smluvní systém pojištění umožňuje⁸¹ promítání počtu škod způsobené provozem vozidla do pojistného. Tato zásada se prakticky realizuje aplikací slev na pojistném (bonus) při bezeškodném průběhu pojištění a naopak navyšováním pojistného (malus) v případě čerpání z pojištění.“⁸²

Systém bonusů a malusů funguje na našem území od 1.1.2000 a je společný všem pojišťovnám (od tohoto data lze odvodit i současnou max. možnou výši bonusu či

80 Toto a další podrobnosti stanoví § 9 a násl. PflVG.

81 Pozn. autorky: Dnes je zohlednění škodného (bezeškodného) průběhu pro pojistitele povinností, ukládá mu to § 3b odst.2 ZPOV.

82 KARFÍKOVÁ, M.; PŘIKRYL, V.; ČECHOVÁ, J. *Základy pojišťovacího práva*. I. vyd., Praha: Orac, 2001. s. 103.

malusu). ZPOV se však tímto systémem zabývá pouze v obecné rovině, když totiž dnes ukládá každému pojistiteli, aby při sjednávání pojistné smlouvy zohlednil předcházející škodný průběh pojistníka. Jde o systém deregulovaný, a proto si konkrétní pravidla pro jeho aplikaci, např. pro jeho uznání, maximální výši atd., pojistitel stanoví sám ve svých pojistných podmínkách. Je tedy v zájmu samotných řidičů, aby svým chováním na silnicích neohrozili sebe ani jiné. Pokud pojistitel nebude z jejich viny vyplácet pojistné plnění, budou mít v dalším období pojistné levnější.

Výše bonusu se zpravidla vyjadřuje v procentech a řídí se rozhodnou dobou, což je doba trvání pojištění odpovědnosti přepočtená na celé kalendářní měsíce. Většina z pojišťoven zohlední každý rok bez nehody slevou na pojistném ve výši 5%. Řidiči, kteří tedy nezavinili žádnou dopravní nehodu od roku 2000, mohou v roce 2008 získat slevu ve výši 40%. Základní sazby pojistného se proto týkají především nových majitelů vozidel.

Celý institut je postaven tak, že změnou pojistitele pojistník nárok na bonus neztrácí. Bonusy je totiž možno převádět od jedné pojišťovny k druhé. K tomu je bývalý pojistitel povinen klientovi na jeho žádost vystavit tzv. potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a jeho škodném průběhu.⁸³ Bonus je pak uznatelný v celé výši. Podmínky pro převody se různí a staly se, zejména v poslední době, součástí boje mezi pojišťovnami o nové klienty. Ty pojišťovny, kde je možný převod mezi manželi či rodinnými příslušníky, z motocyklu na auto nebo kde je bonus uznán, i když je získán při řízení vozu koupeného na leasing, budou mít u klientů šanci větší.

Ve Spolkové republice Německo funguje systém bonusu – malusu (dále jen „SF - systém“) na stejném základě jako v České republice. I v této zemi platí, že jsou řidiči prostřednictvím výše pojistného odměňováni za bezeškodný průběh a naopak penalizováni za škodu způsobenou třetím osobám. Je dobré vědět, že v Německu je stejně jako u nás pojistiteli stanovena povinnost bezeškodný a škodný průběh zohlednit, ovšem jakým způsobem tak učiní, záleží jen něm – upraví si to ve svých smluvních podmínkách. Fungování německého SF – systému je dobře patrné z přílohy č. 1, resp. tabulky č. 1⁸⁴ a provedeného komentáře. Vzhledem k tomu, že neexistuje nějaká

83 Jeho náležitosti stanoví vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb.

84 LVM Versicherungen. [online]. [2008-10-24]. Dostupné na [www:<http://www.lvm.de/leistungen/autowelt/versicherungsbedingungen.jsp>](http://www.lvm.de/leistungen/autowelt/versicherungsbedingungen.jsp)

administrativně stanovená verze toho, jak by měl SF – systém fungovat, uvádím příklad z všeobecných pojistných podmínek jedné z německých pojišťoven (LVM Versicherungen). Navíc je nutno zdůraznit, že uvedený příklad se týká pouze osobních automobilů. Jiné podmínky, resp. tabulky totiž v Německu platí např. pro nákladní automobily, motocykly nebo obytné přívěsy atd. Chce-li vůz pojistit osoba, která bude pojistníkem poprvé, bude zařazena do SF – třídy 0. Na rozdíl od praxe, kterou uplatňují české pojišťovny, se ale této osoby nebude týkat základní sazba pojistného, nýbrž bude v následujícím roce platit 230 % základní sazby. Z tohoto pravidla existují výjimky. Takovou osobu je možno dle zmiňovaných všeobecných podmínek zařadit např. do SF – třídy ½ (bude pro ni tedy platit sazba 140% základního pojistného), a to např. tehdy, pokud již je pojistníkem jiného osobního vozu, který je v onom konkrétním okamžiku zařazen min. do SF – třídy ½ u této pojišťovny. Do třídy SF – 2 (platila by pro ní sazba 85% základního pojistného) by takový nový pojistník byl zařazen např. tehdy, má – li jeho manžel, registrovaný partner nebo druh/družka u této pojišťovny pojištěný např. motocykl, a tento je již zařazen minimálně do SF – třídy 2. Takových specifických zařazení do různých jiných SF – tříd (např. do SF – třídy S atd.) je ještě mnoho.⁸⁵

Po roce je pojistné přehodnocováno na základě škodného průběhu za předcházející rok. Pokud nedošlo k žádné škodné události, posune se vůz v tabulce o úroveň výše (resp. v případě, že pojištění bylo teprve započato, posune se do kolonky, která odpovídá délce pojištění 1 rok), tzn. že jeho pojistné bude nižší. V případě, že k pojistné události, ze které pojišťovna povinného musela plnit, došlo, posune se níže o tolik úrovní, kolik stanoví všeobecné pojistné podmínky příslušné pojišťovny. K tomu je potřeba nahlédnout do tabulky č. 2 (viz. příloha č. 2) a dle počtu pojistných událostí v daném roce vyčíst, do které SF – třídy daný pojistník poklesne. Ráda bych také upozornila na další rozdíl v úpravě naší a německé: u nás je pojistník odměněn nižším pojistným za každý rok bezeškodného průběhu. V Německu pojistník setrvává třeba i několik let na stejné výši pojistného.

I ve Spolkové republice Německo existuje povinnost převádět bonusy. Pojistitel je při zániku pojištění povinen vystavit pojistníkovi potvrzení o bezeškodném průběhu, jak

85 BUSSE, H. *Schutz-fänger*. Auto und Geld, 2008, roč. 7, č.11, s. 64-69.

plyne z § 5 odst. 7 PflVG. Pokud měl však pojistník pojistnou událost, měl by se při změně pojistitele mít na pozoru, aby nebyl na základě této škodní události zařazen do horší SF – třídy než u svého stávajícího pojistitele, a neplatil v důsledku toho pojistné vyšší. Je tedy evidentní, že německý systém B/M je v některých ohledech přísnější český, zejména pokud jde o aplikaci přírážek na pojistném v případě škodní události.

5.4.2 Databáze škodných a pojistných událostí

Možnost jednoduše přejít k jiné pojišťovně má i svou stinnou stránku. Umožňuje totiž tzv. „malusovou turistiku“. Uvažujme řidiče A, který způsobil nehodu, v důsledku níž jeho pojistitel musel vyplatit pojistné plnění a na základě této pojistné události pak tomuto řidiči v následujícím období zvýšil pojistné třeba i nad základní sazbu. Řidič A ale samozřejmě nechce platit více, proto se rozhodne přejít k jinému pojistiteli. Tento pak nemá možnost zjistit informace o jeho škodném průběhu jinak než z potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a škodním průběhu. Řidiči A tedy, při sjednání smlouvy, stačí podepsat čestné prohlášení, že žádnou nehodu neměl, a dostane základní sazbu pojistného.

Protože doposud neexistoval žádný informační systém, který by „malusovou turistiku“ sledoval, nemá ČKP ani žádné statistické údaje tohoto fenoménu. Jisté ale je, že tato výše popsaná praxe existuje a je značně nespravedlivá k slušným řidičům a v nemalé míře poškozuje i samotné pojišťovny. Proto se přistoupilo k opatření, které by tuto problematiku mělo vyřešit. V listopadu 2007 zahájila ČKP s členskými pojišťovnami rutinní provoz **databáze škodných a pojistných událostí**. Nutno dodat, že nejde o dohodu pojišťoven, ale o realizaci zákona, kdy má dojít k naplnění § 15 odst. 9 ZPOV. Hlavním cílem databáze škod je zpřístupnění informací mezi pojišťovnami o předcházejícím škodném průběhu klienta, který mění pojišťovnu. Má dojít k objektivní aplikaci systému bonus–malus. Vůči klientům i pro pojišťovny by se opatření mělo projevit především snížením administrativy, jelikož do budoucna odpadne důvod pro písemné prokazování průběhu pojištění. Ve svém důsledku může přispět i k vyšší bezpečnosti na silnicích, jelikož řidiči teď kvůli hrozbě malusu budou muset být ostražitější. V praxi systém funguje tak, že pojišťovny předávají data o pojistných událostech do databáze ČKP průběžně elektronickou cestou stejně, jako jí již řadu let

předávají data o pojistných smlouvách. Klienti do databáze přístup mít nebudou, bude přístupná výhradně pojišťovně.

„ČKP pravidla bonusu či malusu neřeší, jejich stanovení je v rukou jednotlivých pojišťoven. Proto také ani neřeší, zda pojišťovny při zpětném odhalení „malusové turistiky“ budou či nebudou zpětně přehodnocovat bonus klientů, kteří by spíše měli být konfrontováni malusem. Důležité je, že do budoucna mohou pojišťovny malusové turistice čelit.“⁸⁶

5.5 Likvidace pojistných událostí a pojistné plnění

5.5.1 Přímý nárok vůči pojistiteli

ZPS stanoví pro oblast pojištění odpovědnosti za škodu důležitou zásadu, dle níž pojistitel vyplácí náhradu škody poškozenému, avšak ten nemá právo na pojistné plnění vůči pojistiteli (resp. ČKP, event. Ministerstvu financí). Výjimka z tohoto pravidla je dovolena tehdy, určí-li tak pojistná smlouva nebo zvláštní právní předpis, kterým je dle odkazu v ZPS zákon č. 168/1999 Sb. Poškozený tak na základě aplikace § 9 odst. 1 ZPOV může uplatnit přímý nárok vůči pojistiteli odpovědné osoby, resp. ČKP, jedná-li se o nárok na plnění z garančního fondu, a ocitá se ve zvýhodněném postavení, jelikož není třeba jeho součinnosti s pojištěným. To je v souladu s požadavkem 5. motorové směrnice. Dřívější předpisy ES toto právo poškozeného nezakotvovaly vůbec nebo jen omezeně, pokud šlo o návštěvníky v jiné členské zemi.

Uvedené skutečnosti však neznamenají, že by do odpovědnostního vztahu mezi škůdcem a poškozeným vstoupil namísto škůdce jeho pojistitel. Jeho povinností je pouze plnit za pojištěného, jestliže poškozený vůči němu své právo na plnění uplatnil. Plnění pojistitele poskytnuté poškozenému není plněním z titulu odpovědnosti za škodu⁸⁷, neboť osobou odpovědnou za škodu způsobenou poškozenému je pojištěný (bez ohledu na to, zda jde o odpovědnost dle § 420 OZ nebo § 427 OZ, zda jde o škodu na majetku či na zdraví). Z výše uvedeného důvodu nelze promlčení práva na pojistné

86 TROJANOVÁ, E. *Česká kancelář pojistitelů spustila provoz databáze škod povinného ručení*. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 11, s. 3.

87 V § 6 odst. 2 ZPOV se sice hovoří o náhradě škody, ale pouze v souvislosti s uplatněnými a prokázanými nároky poškozeného na náhradu škody, které je pojistitel povinen za pojištěného škůdce nahradit.

plnění posuzovat dle § 106 OZ, ale podle § 101 OZ, který upravuje promlčecí dobu obecnou, jež se uplatní všude, kde zákon nepočítá se zvláštní. Délka promlčecí doby práva na pojistné plnění počíná běžet jeden rok po vzniku pojistné události a její délka činí 3 roky.⁸⁸

5.5.2 Šetření pojistné události

Výše bylo řečeno, že je to poškozený, kdo je u pojistitele oprávněn uplatnit nárok na pojistné plnění. Novelou ZPOV z roku 2004, došlo k upevnění jeho postavení, když byly nově stanoveny lhůty pro skončení likvidace pojistné události.

Okamžikem uplatnění nároků poškozeného vůči pojistiteli odpovědné osoby (resp. škodnímu zástupci) vzniká pojistiteli povinnost zahájit šetření pojistné události. Ve lhůtě 3 měsíců od této chvíle je pak povinen ho ukončit a sdělit poškozenému výši pojistného plnění, jestliže nebyla zpochybněna povinnost pojistitele plnit a nároky poškozeného byly prokázány. V případě, že byl pojistitel nucen nároky poškozeného zamítnout (neshledá odpovědnost pojištěného), je mu stanovena povinnost podat ve stejné lhůtě písemné vysvětlení, z jakých důvodů pojistné plnění odmítá zcela nebo i jen zčásti. Jinak je pojistné plnění splatné do 15 dnů od ukončení šetření pojistné události nebo od doručení pravomocného rozhodnutí soudu o své povinnosti plnit.⁸⁹

Lhůtu stanovenou pro skončení šetření pojistné události považuji za dostatečně dlouhou. I před transpozicí požadavků 4. motorové směrnice výše uvedenou novelou bylo velké procento pojistných událostí likvidováno v této lhůtě. Delší časové úseky na šetření pojistných událostí jsou dle mého názoru dány spíše nepořádkem na straně pojistitelů. Také proto je pojistiteli, v případě nedodržení lhůt, stanovena řada sankcí. Předně se mu zvyšuje částka o úrok z prodlení stanovený v § 9 odst. 4 ZPOV. Dále mu může být orgánem dozoru stanovena pokuta a v neposlední řadě je tu jeho povinnost nahradit ČKP plnění, které poškozenému poskytla jako náhradní na základě jeho písemné žádosti (§ 24a odst. 4-6 ZPOV).

Ve Spolkové republice Německo funguje systém likvidace pojistných událostí na podobné bázi. Existuje zde tzv. řízení o nabídce v rámci něhož je stanovena 3 měsíční lhůta pro skončení šetření pojistné události. Její počátek je stanoven jako v ČR

⁸⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 12.12.2007, sp. zn. 25 Cdo 113/2006.

⁸⁹ Viz. ust. § 9 ZPOV.

obdržením nároku poškozeného buď pojistitelem nebo škodním zástupcem. Pojistiteli je, v případě, že je nárok poškozeného nesporný a škoda byla vyčíslena, stanovena povinnost předložit poškozenému odůvodněnou nabídku na náhradu škody. V případě, že nárok poškozeného není jednoznačný a je sporován nebo škoda nebyla přesně vyčíslena, musí pojistitel poškozenému ve stejné lhůtě podat vysvětlení, z jakého důvodu mu nabídku nepředkládá. V případě nedodržení lhůt je pojistitel sankcionován navýšením pojistného plnění o úroky dle BGB.⁹⁰

5.6 Pojistné plnění, jeho výše a způsob

Z důvodu právní i ekonomické jistoty poškozeného je důležité, aby bylo zřejmé, které jeho nároky jsou kryty z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla škůdce. Vzhledem k charakteru institutu pojištění odpovědnosti nepodléhá tato záležitost smluvní volnosti stran pojistného vztahu. Minimální rozsah pojistného krytí je určen přímo v ZPOV. Pojistným plněním se tak chápe náhrada škody, za niž je odpovědný pojištěný, vyplacená pojistitelem poškozenému. Pojetí poškozeného v rámci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je užší oproti pojetí v OZ. V každém případě ale platí, že pokud škoda vznikla v době trvání pojištění, poškozený svoje nároky uplatnil a prokázal, a nešlo o některou ze zákonných výluk z trvání pojištění, vyplatí pojistitel poškozenému takové plnění, jehož výše vychází z ustanovení § 442 až 449 OZ a dále § 6 a 7 ZPOV.

Hradí se skutečná škoda a ušlý zisk. K problematice náhrady škod se v mnoha specifických případech vyjádřila i judikatura, když bylo např. řečeno: „škodu spočívající v tom, že poškozený vynaložil vyšší náklady na vypůjčení osobního automobilu ve srovnání s náklady, jež by jinak vynaložil na provoz svého automobilu, který nemohl použít v důsledku poškození, je třeba považovat za skutečnou škodu, kterou je škůdce povinen nahradit v rozsahu nutně a účelně vynaložených nákladů.“⁹¹ Náhrada škody vyplacená pojistitelem může být i nižší než je skutečná výše škody. Jedním ze základních omezení jsou tzv. limity pojistného plnění, jakožto nejvyšší hranice pojistného plnění v rámci jedné škodní události. O nich je podrobněji pojednáno v následující kapitole. Dalším aspektem, který může ovlivnit skutečnou výši náhrady

⁹⁰ Viz. § 3a PflVG.

⁹¹ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 30.11.1990, sp. zn. 1 Cz 86/90.

škody vyplacenou poškozenému je jeho spoluzavinění na vzniklé škodě. V souladu s obecnými občanskoprávními zásadami se totiž do výše jemu vyplacené náhrady spoluzavinění promítne tím způsobem, že se mu v rozsahu jím zaviněné škody výše náhrady poměrně sníží. Samozřejmě také platí, že pokud to bylo jen a pouze jeho zavinění, jež by škodu způsobenou provozem motorového vozidla zavinilo, nepříslušela by mu náhrada žádná.

Škoda vzniklá poškozenému se dle ZPOV hradí výlučně v penězích, a to dvojitou formou. První z forem, která se uplatní v případě již uskutečněných výdajů (např. na lékařskou péči) či již způsobené ztráty (např. ztráta na výdělků), je forma jednorázového odškodnění. Druhou formou, jež se až do novely OZ provedenou zákonem č. 47/2004 Sb., týkala jen škod v budoucnu jistých (např. náhrada ztráty výdělků po skončení pracovní neschopnosti), je forma renty. Zmíněná novela OZ (a také nový § 44 odst. 4 ZPS⁹²) přinesla změnu v tom smyslu, že i tyto budoucí nároky je možno vypořádat formou jednorázového odškodnění.⁹³ Takovou konstrukci jednorázového odškodnění na základě dohody nepovažují v těchto případech za šťastnou. Pro pojistitele jistě znamená ulehčení, jelikož mu tak odpadá povinnost vytvářet rezervy na tvorbu v budoucnu splatných rent. Poškozený se ale ocitá v nevýhodném postavení, zejména proto, že takové vypořádání je definitivní. Např. v případě dohody o náhradě ztráty výdělků po skončení pracovní neschopnosti spatřují jisté nespravedlnosti, které kolidují i se zásadou, že se nikdo nemůže vzdát práv, jež mohou v budoucnu teprve vzniknout. Výpočet ztráty výdělků po skončení pracovní neschopnosti se dle OZ provádí jako rozdíl průměrného výdělků, kterého poškozená osoba dosahovala před újmou na zdraví a výdělků po takové újmě, který je ve většině případů nižší. V případě konstrukce jednorázového odškodnění v tomto případě není zohledněna skutečnost, že může docházet k postupnému zhoršování zdravotního stavu a

92 Viz. § 44 odst. 4 ZPS: „Jednorázové odškodnění budoucích nároků v případě nároku na náhradu škody za ztrátu na výdělků po skončení pracovní neschopnosti, na náhradu nákladů na výživu pozůstalých či jiného nároku majícího charakter opakovaného plnění může pojistitel, který nárok vyplácí z pojištění odpovědnosti za škodu povinné osoby, navrhnout oprávněné osobě formou jednorázové výplaty. Pro stanovení její výše použije pojistitel pojistně matematických metod. Dojde-li mezi oprávněnou osobou a pojistitelem k dohodě o této formě odškodnění, jsou jednorázovou výplatou vyrovnány tyto veškeré již vzniklé a budoucí nároky.“

93 Viz. § 449a OZ: „Budoucí nároky podle ustanovení § 445 lze odškodnit jednorázově na základě písemné dohody o jejich úplném a konečném vypořádání mezi oprávněným a povinným. Totéž platí o budoucích nárocích podle § 446 až 449.“

výdělek poškozeného se po čase může opět snížit, kdyby byl např. přerážen na jinou, méně finančně ohodnocenou práci právě v důsledku zhoršení jeho zdravotního stavu.

5.6.1 Limity pojistného plnění

„Vymezení termínu limit pojistného plnění je významné zejména z pohledu ochrany poškozeného, neboť je tak kogentním způsobem určeno, že se jím rozumí nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události.“⁹⁴ „Pojem škodná událost vyjadřuje skutečnost, v jejímž důsledku došlo k vzniku škody způsobené provozem vozidla. Ze škodné události pak může vzniknout pojistiteli povinnost nahradit za pojištěného vzniklou škodu, za kterou poškozenému pojištěný odpovídá. Vznik této povinnosti je pojistnou událostí. Z jedné škodné události tak může vzniknout více událostí pojistných, např. dojde-li ke zranění více osob.“⁹⁵ Platí pravidlo, že součet všech plnění za každou takovou pojistnou událost nesmí překročit limit plnění pro samotnou škodnou událost.⁹⁶ Minimální výše limitů pojistného plnění uvedená v ZPOV vychází z právních předpisů ES. Velkou roli v jejich výši sehrála již několikrát zmiňovaná novela, zákon č. 137/2008 Sb. Tzv. 5. motorovou směrnicí došlo k jejich významnému navýšení, a to u škod na zdraví na částku 1 milion € na každého poškozeného nebo na částku 5 milionů € bez ohledu na počet poškozených.⁹⁷ V případě České republiky došlo k navýšení limitů pouze pro věcné škody (dosahoval částky 18 milionů Kč), jelikož limit ve výši 35 milionů Kč pro škody na zdraví nebo usmrcení kritérium směrnice splňuje.⁹⁸ Eventuelní vyšší záruky pochopitelně dotčeny nejsou a využil jich i německý zákonodárce, když v příloze PflVG limity stanovil na 7,5 milionů €, pokud jde o škody na zdraví a usmrcení a 1,0 milionů €, jde-li o škody na věci. Ani jeden z komparovaných právních řádů nevyužil možnosti vyplývající z 5. motorové směrnice, stanovit limit pro škody na

94 BUSŤA, P.; PŘIKRYL, V. *Nové pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. II. vyd. Praha: Eurotax, 2000. s.13.

95 PŘIKRYL, V. *Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel od roku 2000*. Právo a podnikání, 1999, roč. 8, č. 11, s. 2-9.

96 HORNÍK, J. *Minimální výše není výhrou*. Právní rádce, 2000, roč. 8, č. 9, s. 22-24.

97 Směrnice navíc členským státům umožňuje stanovit až pětileté přechodné období, během kterého se navýšeným limitům mají přizpůsobit, ale nejméně poloviny stanovené úrovně musejí dosáhnout do 30 měsíců ode dne jejího provedení.

98 PŘIKRYL, 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.

zdraví nebo usmrcením na 5 milionů € bez ohledu na počet poškozených.⁹⁹ „Jak se konstatuje v důvodové zprávě k návrhu zákona, který novelu českého právního řádu provedl, představovala by taková úprava výrazné snížení ochrany poškozených v případě, kdy v důsledku dopravní nehody dojde ke zranění nebo usmrcení více než 5 osob.“¹⁰⁰

5.7 Regresní práva pojistitele

Úpravu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla ovládá zásada ochrany poškozeného. Ta se mj. odráží i ve skutečnosti, že pojistitel nemůže odmítnout pojistné plnění ani v případech, kdy by pro něj bylo nespravedlivé, aby ho poskytl bez možnosti jeho uplatnění vůči škůdci. V taxativně vyjmenovaných případech má tak pojistitel regresní právo vůči pojištěnému. Je ovšem na pojistiteli, aby dokázal, že má na úhradu jím poskytnutého pojistného plnění nárok.

Podají se mu to tehdy, pokud prokáže, že pojištěný způsobil škodu úmyslně, porušil základní povinnosti týkající se provozu na pozemních komunikacích, dále prokáže-li, že pojištěný škodu způsobil provozem vozidla, jež použil neoprávněně nebo když bezdůvodně neohlásil škodní událost. Další dva důvody pro postihová práva pojistitele přibyly na základě novely ZPOV provedené zákonem č.47/2004 Sb. První z těchto novějších důvodů spočívá v bezdůvodném neposkytnutí součinnosti pojistiteli, v důsledku čehož by měl pojistitel ztíženo likvidační šetření škodní události. Druhý důvod byl zaveden v souvislosti se stále se rozrůstající se praxí některých řidičů, kteří se odmítají podrobit zkouškám na přítomnost alkoholu a jiných látek v krvi. I oni jsou vystaveni riziku, že po nich pojistitel bude vyžadovat úhradu jím poskytnutého pojistného plnění.

99 RICHTER, F. Änderungen im Straßenverkehr-Versicherungsschutz. 12.11.2007 [online]. [cit. 2008-09-08]. Dostupné na www:

<http://www.anwaltzentrale.de/rechtsanwalt_fachartikel/fachartikel_detail.php?id=538&Fachgebiet_id=161>

100 KNĚŽÍNEK, J. *K návrhu novely zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Právní zpravodaj, 2007, roč. 8, č.12, s.10-11.

5.8 Postavení poškozeného v jiné členské zemi EU a EHP než v zemi jeho trvalého bydliště nebo sídla

Novelou ZPOV provedenou zákonem č. 47/2004 Sb., došlo ke zlepšení právního postavení osob, které se dostaly do pozice poškozených v důsledku provozu vozidla v jiné členské zemi než v zemi jejich trvalého bydliště či sídla. Tyto osoby musí své nároky uplatňovat tam, kde k pojistné události došlo, což pro ně může být značně problematickou záležitostí. Nová právní úprava, která v tomto ohledu přinesla změny v podobě institutu škodního zástupce, informačního střediska a instituce pro odškodnění, je důsledkem harmonizace naší právní úpravy s právním řádem ES, se 4. motorovou směrnicí.

„Z hlediska urychlení poskytnutí pojistného plnění byl v komunitárním právu zaveden institut tzv. škodních zástupců. Jeho úkolem je projednat a vyřídit nároky z událostí, které splňují zákonem stanovené podmínky. Musí být schopen šetřit případ v úředním jazyce členského státu, kde má poškozený bydliště.“¹⁰¹ Každý pojistitel je proto povinen ustanovit v každém členském státě EU nebo jiném státě tvořící EHP (s výjimkou státu, ve kterém mu bylo uděleno povolení k provozování pojištění odpovědnosti – neustanovuje se tehdy, pokud pojistitel podniká v příslušném členském státě na základě pobočky či agentury) **škodního zástupce**. V souvislosti s jeho jmenováním mají pojistitelé vůči orgánu dozoru v příslušném členském státě informační povinnost o osobách navržených do takové funkce. Musí být zmocněn pojistitelem jeho jménem a na jeho účet vyřizovat škodné události, pokud byly způsobeny provozem vozidla z jiného členského státu nebo pokud ke škodě došlo na území jiného členského státu, než je stát kde má poškozený svoje bydliště nebo sídlo. Součástí jeho činnosti je zároveň i uspokojování oprávněných nároků poškozených. Šetření je povinen ukončit do 3 měsíců ode dne, kdy bylo oprávněnou osobou uplatněno právo na plnění z pojištění odpovědnosti. Takto zavedená praxe ale postupem času ukázala, že je nutno rozlišovat několik druhů škodních zástupců, což se novelou promítlo do ustanovení § 9a, § 9b a §9c ZPOV.¹⁰²

101 ČECHOVÁ, J.; PŘÍKRYL, V. *Vládní návrh novely zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Pojistné rozpravy, 2007, č. 21, s. 6-21

102 KNĚŽÍNEK, J. *K návrhu novely zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Právní zpravodaj, 2007, roč. 8, č. 12, s. 10-11.

Existence škodního zástupce však neznamená, že se na něj poškozený nebo jeho pojistitel musí obracet obligatorně, jelikož mohou uplatnit nárok na náhradu způsobené škody přímo proti osobě, která tuto škodu způsobila, nebo proti příslušnému pojistiteli. Na druhé straně je ale povinnost každého pojistitele škodního zástupce ustanovit. Pokud by tuto svou povinnost nesplnil, dojde k naplnění § 24a ZPOV a poškozenému vznikne právo domáhat se náhradního plnění z garančního fondu, přičemž se ČKP dostává do pozice tzv. **instituce pro odškodnění**. Kancelář poskytuje náhradní plnění poškozenému na základě jeho písemné žádosti. Právo na něj ale poškozený ztrácí, pokud uplatnil svůj nárok přímo proti pojistiteli, který uzavřel pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti týkající se vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena, a pokud od tohoto pojistitele obdržel písemné vyjádření ve lhůtě 3 měsíců ode dne předložení požadavku. Stejný efekt má i podání žaloby proti takovému pojistiteli a zahájení soudního řízení proti němu. ČKP vzniká poskytnutím náhradního plnění přímo ex lege postižní právo vůči odpovídající instituci pro odškodnění ve státě pojistitele, který povinnost ustanovit škodního zástupce porušil.

Někdy se může stát, že poškozenému byla způsobena škoda provozem nezjištěného vozidla na území jiného členského státu než je členský stát jeho bydliště či sídla nebo ani do 2 měsíců ode dne vzniku škody způsobené provozem vozidla není možné zjistit pojišťovnu, které vznikla povinnost poskytnout pojistné plnění za tuto škodu. Druhý odstavec § 24b ZPOV pak proto dopodrobna upravuje proti komu vzniká v těchto případech ČKP postih. I zde tedy plní ČKP roli instituce pro odškodnění.

Zákon č. 47/2004 Sb., stanovil povinnost vytvořit **informační středisko**. V ČR zahájilo svou činnost 1.5.2004. Provozuje ho ČKP a je povinna poskytnout prostřednictvím něho informace nezbytné pro uplatnění nároku poškozených osob na náhradu škody z pojištění odpovědnosti. Osoby, jež mají nárok na náhradu škody v důsledku dopravní nehody, mohou jeho prostřednictvím zjišťovat údaje potřebné pro navázání kontaktu s odpovědnostním pojistitelem vozidla škůdce, jeho škodním zástupcem nebo dalším kompetentním subjektem.

„Hlavní funkcí informačního střediska je zjišťovat, uchovávat a poskytovat vybrané údaje:

- o pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných na území České republiky,

- 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.¹⁰³

5.9 Zánik pojištění

Vzhledem k poměru speciality mezi ZPS a ZPOV, použijí se pro zánik pojištění v oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ustanovení § 12 a §13 ZPOV, neboť tato upravují problematiku odchylně od úpravy stanovené v ZPS. Důvody zde vyjmenované jsou v současné době pokládány za taxativně stanovené¹⁰⁴, ačkoli dle původního znění ZPOV tomu tak nebylo.¹⁰⁵ Chyběly důvody pokládané za obecné (dohoda, uplynutí doby), které bylo tehdy možno nalézt v OZ.¹⁰⁶ S tímto pojetím zcela nesouhlasím. Je totiž nutno zmínit trend současné doby, uzavírání pojistných smluv formou obchodu na dálku. Takovou praxi zavedla jako výlučný způsob uzavírání svých pojistných smluv Direct pojišťovna, a.s. Pojistníci u ní pojištění (ale i pojistníci jiných pojistitelů, kteří umožňují uzavírání smluv např. přes internet), mají na základě předpisů EU možnost od smlouvy odstoupit do 14 dnů od jejího uzavření nebo ode dne obdržení všeobecných smluvních podmínek, a to bez udání důvodu.

Dále v ZPOV postrádám možnost pojistitele odstoupit od smlouvy nebo ji vypovědět v případě, že by pojistník porušil povinnost pravdivě odpovědět na písemné dotazy pojistitele při uzavírání pojištění. Německý VVG tuto možnost naopak upravuje v § 19. Pojistitel má jednak možnost od smlouvy odstoupit, pokud mu pojistník na jeho písemné dotazy odpověděl nepravdivě nebo mu zamlčel skutečnosti významné pro vyhodnocení pojistného rizika a jednak může od smlouvy odstoupit¹⁰⁷, pokud pojistník tuto svou informační povinnost porušil úmyslně nebo zvláště nedbalostně. Obě tato pojistitelova práva ustanovení vylučuje pro případ, že by smlouvu uzavřel i při znalosti těchto informací, ačkoli mu na zároveň umožňuje, změnit na základě těchto pro něj

103 Česká kancelář pojistitelů: Informační středisko. [online]. [cit. 2008-11-10]. Dostupné na [www: <https://ic.ckp.cz/ICwww/servlet?_page=info&lngID=1>](https://ic.ckp.cz/ICwww/servlet?_page=info&lngID=1)

104 Vycházím zejména z dikce § 12 odst. 1 ZPOV.

105 Změnu přinesl zákon č. 37/2004 Sb., v souvislosti s přijetím ZPS.

106 BUŠTA, P.; PŘIKRYL, V. *Nové pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. II. vyd. Praha: Eurotax, 2000. s.33.

107 Ve lhůtě jeden měsíc.

nových informací podmínky smlouvy, a to i se zpětným účinkem. Pro pojistníka je pak upravena možnost vypovědět smlouvu, pokud by se na základě takto nově stanovených podmínek navýšilo pojistné o více než 10%.

Pojistná smlouva může být dle ZPOV ukončena několika způsoby. V praxi jedním z nejčastějších je **změna vlastníka vozidla**. Pojištění končí až dnem, kdy je pojistiteli nahlášena změna ve vlastnictví tuzemského vozidla, nikoli dnem faktické změny vlastnictví. K nahlášení je oprávněn jak původní vlastník, tak i nový, a to bez zbytečného odkladu od okamžiku změny vlastnictví. Na tuto skutečnost je dobré pamatovat již při prodeji a záležitost upravit např. v kupní smlouvě. Nezřídka totiž dochází k situacím, kdy se ve víře, že nahlášení provede „ten druhý“ pojistník dostává do prodlení s placením pojistného. Nechtěnou souvislostí je v takovém případě i možnost zániku pojištění vozidla, přičemž to zaniká dnem následujícím po **marném uplynutí lhůty** stanovené pojistitelem v upomínce¹⁰⁸ **k zaplacení pojistného**, která nesmí být kratší než 1 měsíc. Obvyklým způsobem přiřazování plateb na pojistné je rovněž to, že jsou jimi účetně pokrývány nejstarší dlužné částky a může se tak stát, že i přes platbu pojistného na určité období se pojistník může dostat do postavení dlužníka.

Další právní událost, která znamená zánik pojištění, souvisí se dnem, kdy vozidlo **přestalo fyzicky existovat**. Je tedy žádoucí, aby pojistník v takovém případě (např. po sešrotování vozu), poskytl potvrzení, které stvrzuje zánik vozidla, neprodleně pojistiteli. Pojištění zaniká také **dnem vyřazení tuzemského vozidla z evidence vozidel**. Stejně jako v předcházejícím případě je i zde doklad o této skutečnosti (výmazu vozidla z evidence) nutným předpokladem ke zproštění povinnosti platit pojistné. Událostí, při které zaniká pojištění, je také **odcizení vozidla**. Dnem, kdy pojištění zaniká, je potom nejpozději den, kdy Policie ČR přijala oznámení o odcizení.

Žádná ze stran není oprávněna od pojistné smlouvy odstoupit, ale obě mohou smlouvu **vypovědět** či spolu **uzavřít dohodu** o zániku pojištění. Výpověď upravuje ZPS, když stanoví okamžik zániku pojištění ke konci pojistného období s tím, že podmínkou pro platnost výpovědi je její doručení druhé straně nejméně 6 týdnů před uplynutím pojistného období. Pojistným obdobím pak rozumíme období ohraničené okamžikem, ke kterému je pojistné splatné. Možností je též podání výpovědi v době do

108 Upomínka ale musí na možnost zániku pojištění upozornit, viz. § 12 odst. 1 písm. e) ZPOV.

2 měsíců od uzavření pojistné smlouvy, například pokud si pojistník nákup vozidla rozmyslel, přičemž od doručení počíná běžet ještě osmidenní výpovědní lhůta. V praxi asi málo užívanou bude možnost pojistníka vypovědět smlouvu, když mu pojistitel sdělí, že došlo k prodeji jeho smlouvy jinému pojistiteli¹⁰⁹ či když pojistitel přišel o licenci. V takovém případě je pojistník oprávněn vypovědět pojištění do 1 měsíce od odnětí povolení k činnosti pojistitele či převodu pojistného kmene (jeho části) s osmidenní výpovědní lhůtou. Pokud je pojistná smlouva uzavřena na dobu určitou, zaniká **uplynutím doby**, na kterou bylo pojištění odpovědnosti sjednáno.

5.9.1 Povinnosti po zániku pojištění, vedení evidence pojištění a jeho kontrola

Aby nemohlo dojít ke zneužití dokladů, které pojistitel vystavil, je pojistníkovi v § 13 odst. 1 ZPOV uložena povinnost odevzdat zelenou kartu. Její vrácení je také podmínkou pro to, aby mohlo být pojistníkovi vráceno tzv. nespotřebované pojistné. Naopak v případě, že pojištění zanikne před uplynutím doby, na níž je pojištění sjednáno, má pojistitel právo na pojistné do konce kalendářního měsíce, ve kterém pojištění zaniklo. Dále je pojistitel povinen vydat pojistníkovi potvrzení o době trvání pojištění a škodném průběhu, a to ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení žádosti o ní. Vzhledem k tomu, že stanovená lhůta je převzata z právních předpisů EU, platí tatáž i ve Spolkové republice Německo.

V systému povinně smluvního pojištění je pochopitelně potřeba zajistit účinný systém kontroly uzavírání pojistných smluv. Namátková kontrola Policií ČR postačujícím řešením není, neboť jde pouze o kontrolu následnou. Smysluplným nástrojem se však ukázalo být zavedení evidence pojištění. Jednoduše řečeno, nejde vlastně o nic jiného, než propojit Ministerstvem dopravy a spojů vedený centrální registr vozidel, a evidenci o pojištění vozidel, o jejíž vedení se stará ČKP. „Na rozdíl od zákonného pojištění je, mimo vozidel s výjimkou z pojištění odpovědnosti, vzetí vozidla do evidence vozidel a provádění změn v této evidenci, podmíněno předložením platného dokladu o pojištění odpovědnosti.“¹¹⁰ Pojistitelé mají povinnost sdělovat ČKP vznik, změnu nebo zánik pojištění, a to ve lhůtě 1 měsíce, kdy k takové skutečnosti

109 Tzv. převod pojistného kmene.

110 BUŠTA, P., PŘÍKRYL, V. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v otázkách a odpovědích*. I. vyd. Praha: Eurotax, 2001.s. 33.

došlo. Po poskytnutí těchto údajů je Kancelář postoupí Ministerstvu dopravy a spojů, přičemž od něj následně obdrží rozdílový soubor dat. Německé právní předpisy takový způsob propojení kontroly pojištění s evidencí vozidel nezakotvují, setrvává se zde u kontroly pojištění v rámci kontrol silničních. S danou problematikou souvisí i pojem „namátková kontrola“, který byl v souladu s požadavky 5. motorové směrnice novelizován. Dle § 17odst. 4 ZPOV taková kontrola nesmí být diskriminační, nesmí být zaměřena výlučně jen na kontrolu pojištění odpovědnosti vozidla, jež má obvyklé stanoviště na území jiného státu než České republiky a které na naše území vstupuje z jiného členského státu.

Vlastníku vozidla je v návaznosti na výše uvedené stanovena povinnost odevzdat registrační značku a osvědčení o registraci vozidla, pokud do 14 dnů po zániku pojištění neuzavře pojištění nové. Za vlastníka vozidla může tuto povinnost splnit i jeho provozovatel. Lhůta 14 dnů je podle mě dostatečně dlouhá na to, aby si každý stačil zajistit pojištění nové a zároveň dostatečně krátká na to, aby nebyl příliš zatěžován garanční fond. V případě nesplnění povinnosti je zahájeno správní řízení. Přestupky, jiné správní delikty a sankce za ně jsou od roku 2004 upraveny v ZPOV. Samotné řízení se i nadále řídí zákonem č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

6. Česká kancelář pojistitelů

6.1 Historické a mezinárodní souvislosti

Již v polovině minulého století bylo i přes zřetelné rozdíly v úpravě podmínek pojištění odpovědnosti v jednotlivých státech zřejmé, že je potřeba vylepšit ochranu osob, které utrpěly újmu v mezinárodním provozu. S tím souvisely 2 základní cíle :

- 1) bylo potřeba zajistit, aby žádné oběti dopravní nehody nebylo na újmu, že jí byla škoda způsobena cizozemským vozidlem,
- 2) bylo zřejmé, že je nutno uvolnit silniční provoz v rámci Evropy v tom smyslu, že bude odstraněna povinnost sjednávat na hranicích evropských států potřebné pojištění.

Na podnět Švýcarska pak Výbor pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů přijal výše uvedené cíle za své. V květnu 1948 byl založen Podvýbor pro silniční dopravu a jím bylo také vydáno mezinárodní osvědčení o pojištění (tzv. „zelená karta“). Na základě něho má být od té chvíle každý cizozemský řidič pojištěn proti nebezpečí plynoucí z provozu na pozemních komunikacích, a to dle podmínek navštívené země. Na tomto podkladě pak bylo dne 25.1.1949 přijato Organizací spojených národů Doporučení č. 5, které pak bylo několikrát novelizováno. Dle něho měla být v každé evropské zemi vytvořena centrální organizace, nazvaná Kancelář, která by měla být uznána vládou příslušné země. Kanceláře jednotlivých zemí budou sjednoceny v Radě Kanceláří, která bude plnit funkci jejich zastřešující organizace. Hlavní činnost Kanceláří má být dvojí. Za první mají dle Doporučení vydávat svým členům, tj. pojišťovnám, mezinárodní osvědčení o pojištění zelené barvy. Za druhé si mají vzájemně zaručovat vrácení nákladů té kanceláři, která se zabývala nějakým nárokem na náhradu škody, pokud vyřizovala nehody, které v její zemi byly způsobeny vozidlem s cizozemskou poznávací značkou.

Všemi Kanceláři dohromady je ročně vyřízeno více než 100.000 škodných událostí ročně. Jen pro představu je možno uvést údaj Německé kanceláře pojistitelů. Jen tato kancelář se v roce 2003 zabývala 47.354 škodnými událostmi. Nejvíce škod způsobily vozidla z Nizozemí (8.814), následuje Polsko (7.428) a Francie (4.264).

Česká republika zaneprázdnila v tomto roce Německou kancelář pojistitelů 3.471 škodnými událostmi.

6.2 Charakter, vznik a členská základna

Dnem nabytí právní moci rozhodnutí, kterým bylo Českou národní bankou uděleno povolení k provozování pojištění odpovědnosti, se pojistitel stává členem **České kanceláře pojistitelů** (dále jen „Kancelář“ nebo „ČKP“). Jeho členství pak trvá až do doby, než nabude právní moci rozhodnutí, kterým bylo toto povolení odejmuto. Pojišťovna z jiného členského státu, která chce provozovat pojištění odpovědnosti na našem území na základě práva zřizovat pobočky nebo na základě svobody volného poskytování služeb, se stává povinně členem ČKP. Na takové pojišťovně ale nesmí být požadováno, aby poskytla jakýkoli jiný příspěvek nebo platbu ve prospěch Kanceláře či fondu státu poskytování služeb kromě poplatku, který musí odvádět pojistitelé sídlící v členském státě poskytování služeb. Každý člen Kanceláře je povinen jí platit příspěvky, jejichž použitelnost je ovšem omezena pouze na zabezpečení působnosti Kanceláře. O výši příspěvků, které mohou mít podobu příspěvků řádných a mimořádných, rozhoduje shromáždění členů. Jejich výše je stanovena buď pevnou částkou za vozidlo, jež je uvedeno v pojistné smlouvě nebo procentuálním podílem z předepsaného pojistného. Členové ČKP jsou povinni vytvářet technické rezervy, jelikož ručí za závazky ČKP, a to poměrně dle výše svých příspěvků.

„Kancelář je právnickou osobou sdružující jednotlivé pojistitele provozující pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kteří touto formou zabezpečují plnění úkolů, které jim vyplývají z provozování pojištění odpovědnosti, jak ve směru k poškozeným, tak i k národním Kancelářím pojistitelů jiných států.“¹¹¹

6.3 Orgány Kanceláře, její organizační struktura a působnost

6.3.1 Orgány ČKP

Mezi orgány Kanceláře patří:

¹¹¹ KARFÍKOVÁ, M.; PŘIKRYL, V.; ČECHOVÁ, J. *Základy pojišťovacího práva*. I. vyd., Praha: Orac, 2001.s. 115.

- **shromáždění členů** – nejvyšší orgán, na kterém má právo účasti každý člen Kanceláře a zástupce ČNB. ČNB schvaluje též statut Kanceláře, který shromáždění přijímá.
- **správní rada** – statutární orgán Kanceláře, který má 5 členů. Navenek je za správní radu oprávněn jednat každý jejich člen. Do její kompetence náleží zejména rozhodnutí o jmenování a odvolání výkonného ředitele a jeho zástupce, rozhodování o správě majetku či vnitřních organizačních předpisech.
- **kontrolní komise** - je kontrolním orgánem Kanceláře, má 3 členy. Dohlíží na výkon působnosti správní rady, na výkon činností Kanceláře a její hospodaření. Dále dohlíží na dodržování povinnosti členů Kanceláře platit příspěvky ve stanovené lhůtě a výši. V případě zjištění nedostatků, je komise povinna informovat správní radu.
- **výkonný ředitel** - činí právní úkony k zabezpečení působnosti Kanceláře, v době mezi zasedáními správní rady je oprávněn přijímat veškerá opatření a rozhodnutí nezbytná k zajištění řádné činnosti Kanceláře, pokud správní rada neurčí jinak

V příloze č. 3 uvádím organizační strukturu Kanceláře.

6.3.2 Okruh činností Kanceláře

Okruh činností Česká kancelář pojistitelů je stanoven taxativně v § 18 ZPOV. Jedná se o následující úkoly:

- spravuje garanční fond,
- provozuje hraniční pojištění a informační středisko,
- zabezpečuje plnění úkolů souvisejících s jejím členstvím v Radě kanceláří (systém zelené karty),
- 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,
- spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti,
- vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti,
- podílí se na předcházení škodám v provozu na pozemních komunikacích a na

- předcházení pojistným podvodům v pojištění souvisejícím s provozem vozidel,
- zpracovává údaje o dopravních nehodách od Policie ČR.

Německým zástupcem v Radě kanceláří je Das Büro der Grüne Karte (dále také „BGK“). Jejím hlavním úkolem je správa systému zelené karty.¹¹² Okruh působnosti BGK je tak oproti naší ČKP užší. To je dáno zejména institucionálními rozdíly mezi oběma protějšky. Zatímco v Německu existuje kromě BGK ještě právně způsobilý Spolek pro pomoc obětem dopravních nehod (die Verkehrsofferhilfe, dále také „VOH“), kterému byla svěřena správa odškodňovacího fondu (našeho garančního fondu), jsou v České republice všechny úkoly, které vykonávají v Německu dvě instituce, svěřeny pouze ČKP, která spravuje garanční fond, který navíc právní subjektivitou nedisponuje.

6.4 Garanční fond

6.4.1 Úloha garančního fondu a jeho financování

Jedním ze základních požadavků 2. motorové směrnice kladených na každý členský stát je, aby zřídil nebo pověřil subjekt, jehož úkolem bude poskytovat náhradu škody minimálně do výše limitu pojistného plnění pro případ věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost. Takovým subjektem v ČR garanční fond. Je tvořen z příspěvků pojistitelů a z pojistného za hraniční pojištění. Od 1.1.2009 budou novým zdrojem tohoto fondu platby od osob provozující nepojištěné vozidlo (o tom se zmiňují v kap. 4.2.1).

Německým protějškem našeho garančního fondu je tzv. „odškodňovací fond“, jehož úpravu najdeme ve vyhlášce jeho se týkající z roku 1965. S ohledem na harmonizaci českého i německého právního řádu s komunitárním právem se jejich úkoly v podstatě neliší. Pouze z hlediska institucionálního je třeba uvést, že správou odškodňovacího fondu je v Německu od roku 1966 pověřen samostatný právní subjekt, VOH, právně odlišný od BGK. Na základě požadavků 4. motorové směrnice (implementované do

¹¹² Deutsches Büro Grüne Karte: Grundlagen des grüne Karte systems. [online]. [cit. 2008-09-06]. Dostupné na [www: <http://www.gruene-karte.de/>](http://www.gruene-karte.de/)

německého právního řádu 10.7.2002) vykonává VOH zároveň funkci instituce pro odškodnění. Sídlo VOH je v Berlíně, jeho orgány jsou shromáždění členů a představenstvo. Na jeho činnost dohlíží Spolkové ministerstvo spravedlnosti.¹¹³ V tomto spatřuji další rozdíl oproti úpravě u nás. Na činnost ČKP u nás dohlíží ČNB.

Prostředky na plnění svých úkolů (vyplácení nároků ze škod, regulační a správní poplatky) získává VOH od svých členů. Kriterium, které určuje výši příspěvku je stejně jako u nás podíl na trhu a dále výše pojistného, které pojistitelé obdrželi v předcházejícím roce.

6.4.2 Plnění z garančního fondu, postizní právo ČKP a náhradní plnění

Garanční fond slouží zejména k ochraně poškozené osoby v takových situacích, ve kterých by se mohlo stát, že bude ztíženo nebo dokonce znemožněno uplatnění jejího nároku z objektivních důvodů. V takových případech pak plnění z garančního fondu plně nahradí plnění, které by poškozený jinak obdržel od viníka nebo jeho odpovědnostní pojišťovny. Takových objektivních důvodů může být hned několik, jejich úplný výčet je uveden v § 24 odst. 2 ZPOV. V této podkapitole však zmíním podrobně jen takové, které nesouvisejí s jinými instituty pojištění odpovědnosti, neboť těmto jsem se věnovala již na jiných místech práce. Vzhledem k tomu, že garanční fond není samostatnou právnickou osobou, ale jde jen o finanční fond, jedná s poškozeným při vyřizování ČKP, která ho spravuje.

Garanční fond tak slouží hlavně k:¹¹⁴

a) úhradě škod způsobených vozidlem bez sjednaného pojištění odpovědnosti

V případě, že dopravní nehodu způsobí řidič vozidla, pro které není sjednáno pojištění odpovědnosti, uplatňuje se náhrada škody u ČKP. Postup je podobný jako u běžné dopravní nehody. Zahrnuje prohlídku likvidátorem pojišťovny, která ovšem v tomto případě neexistuje, neboť vozidlo není pojištěno. Z toho důvodu se doporučuje zainteresovat do případu pojišťovnu, u které má poškozený sjednáno havarijní pojištění nebo likvidátora vlastní pojišťovny, u které má sjednáno pojištění odpovědnosti.

113 Der VereinVerkehrsofperhilfe, e.V.: Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kfz-Unfällen. [online]. [cit. 2008-10-07]. Dostupný na [www.: <http://www.verkehrsofperhilfe.de/>](http://www.verkehrsofperhilfe.de/)

114 BERAN, T. *Některá plnění z garančního fondu ČKP*. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 6, s.8.

Samozřejmě, že oba mohou odmítnout, proto je dobré obstarat fotodokumentaci a např. zápis servisu, kde je vozidlo opravováno.

Škoda se následně oznámí ČKP, která likvidací škody pověří některou z pojišťoven, která je jejím členem. Pověřená pojišťovna pak postupuje tak, jako by byl viník nehody pojištěn u ní a poškozený získá náhradu škody, jako by vozidlo bylo pojištěno. Pro viníka dopravní nehody situace tak jednoduchá není. ČKP je následně povinen uhradit to, co za něj bylo plněno a náhradu škody ve výsledku tedy hradí on.

Do této kategorie je možno zařadit také případ, kdy bylo nějaké vozidlo odcizeno. Dle ZPOV odcizením vozidla pojištění odpovědnosti zaniká.

b) úhradě škod způsobených neznámým vozidlem

Tímto jsou myšleny např. případy, kdy je škoda způsobena osobou, která po nehodě ujede a není možno ji dopátrat. S tímto případem ale souvisí i další omezení, které stanoví 2. motorová směrnice. V případě, kdy jde o nezjištěné vozidlo, mohou totiž členské státy výplatu náhrady škody fondem omezit nebo vyloučit v případě, že jde o věcnou škodu. Pokud však garanční fond zaplatil náhradu za závažnou škodu na zdraví poškozeného v důsledku stejné nehody, při které byla způsobena věcná škoda nezjištěným vozidlem, členský stát nesmí vyloučit uhrazení náhrady věcné škody na základě toho, že totožnost vozidla nebyla zjištěna. Nicméně členské státy mohou v případě nezjištěného vozidla stanovit spoluúčast poškozeného za věcnou škodu do výše 500 €. Podmínky pro to, aby škoda na zdraví byla pokládána za závažnou, se určí v souladu s právními předpisy členského státu, kde k nehodě dojde. Dle ZPOV je podmínka výplaty věcné škody taková, že přesáhne 10.000,- Kč. Celá tato úprava je důsledkem novely ZPOV, resp. jeho přizpůsobením požadavkům 5. motorové směrnice. Dle dosavadního znění ZPOV se totiž v našem případě hradily pouze škody na zdraví a škody vzniklé usmrcením.

c) úhradě škod způsobených cizincem

V případě dopravní nehody, kterou zavíní řidič vozu, který je registrován v zahraničí, se nabízejí dvě řešení. Buď je možné přímé uplatnění nároku u odpovědnostní pojišťovny viníka v zahraničí nebo je tu možnost využít služeb škodního zástupce. O tomto institutu blíže pojednává kap. 5.8 práce.

d) úhradě škod, které způsobí nezjištěné vozidlo v zahraničí

Od účinnosti harmonizační novely z roku 2004 se plnění z garančního fondu neomezuje již jen na škodné události, k nimž došlo na území ČR. Poškození se mohou domáhat plnění z tohoto finančního fondu i tehdy, byla-li škoda způsobena vozidlem, které není možno zjistit. Stejně je tomu i tehdy, když do dvou měsíců ode dne vzniku škody není dohledána pojišťovna, které vznikla povinnost poskytnout za tuto škodu pojistné plnění. Z garančního fondu lze v těchto případech škodu uplatnit v celém rozsahu, nikoli tedy jen škodu na zdraví, jako je tomu tehdy, kdyby ke škodě došlo na našem území (za podmínek stanovených výše)

e) úhradě škod, které z důvodu svého úpadku nemůže pojistitel hradit

f) úhradě škod krytých hraničním pojištěním

Nárok na náhradu škody z německé obdoby našeho garančního fondu nastupuje díky harmonizačním aktivitám EU v obdobných případech. Můžeme je shrnout zhruba do 4 skupin: první skupinou jsou případy, kdy byla škoda způsobena nezjištěným vozidlem, dále situace, kdy by způsobena protiprávně nepojištěným vozidlem. Dalším případem je situace, kdy je pojistitel v úpadku. Zde je ale plnění ze strany VOH ohraničeno částkou 2.500,- €. Poslední skupinou tvoří situace, kdy by škoda byla způsobena např. vozidlem, které je pronásledováno policií nebo tehdy, pokud by chtěl např. někdo spáchat sebevraždu a poškodil by při tom cizí majetek.

VOH v těchto případech plní jako jakýkoli jiný pojistitel, tedy v rámci platných minimálních limitů pojistného plnění. Tyto jsou v tuto chvíli nastaveny na 7,5 mil. €, pokud jde o škody na zdraví a 1,0 mil. €, pokud se jedná o škody na majetku.

Druhá motorová směrnice umožňuje, aby si členské státy samy stanovily, zda plnění z garančního fondu bude subsidiární nebo nikoli. Oproti české úpravě je v Německu odškodnění subsidiární. Stanoví tak § 12 PflVG. V praxi to znamená jisté omezení uplatnění nároku na náhradu škody vůči odškodňovacímu fondu. Poškozený má možnost obrátit se na fond se svým nárokem jen, pokud třetí osobě nevznikla povinnost k náhradě škody. Třetí osobou se v intencích § 12 PflVG myslí např. držitel či řidič vozidla, jímž byla škoda způsobena, pojistitel, který poskytuje havarijní pojištění či

např. BGK.

Do problematiky plnění z garančního fondu je možno zahrnout i tzv. **postižní právo ČKP**. Ve výše provedeném výkladu jsem se o něm již zmínila. Jde o situace, kdy ČKP poskytla plnění tehdy, kdy k němu byla povinná jiná osoba. Z této skutečnosti je následně dovozováno její postižní právo vůči takové osobě. Jde o speciální nárok založený § 24 odst. 8 ZPOV, nikoli právo na náhradu škody, což je důležité zejména z hlediska institutu promlčení. Promlčecí doba je obecná tříletá. Je tomu tak proto, že promlčecí doba stanovená pro náhradu škody dle OZ se nepoužije a není dána ani žádná speciální.

Postižní právo může ČKP vzniknout v několika případech. V případě škod způsobených provozem nezjištěného vozidla, za který odpovídá nezjištěná osoba a v případě škody, která byla způsobena vozidlem bez sjednaného pojištění odpovědnosti, má ČKP postižní právo proti osobám, za které plnila. Tento nárok ze strany ČKP však zahrnuje nejen příslušnou již hrazenou částku, ale výslovně také náklady osoby pověřené vyřízením škodné události a osoby pověřené k uplatnění nároku. Je uveden i výčet dlužníků, kteří mají postavení solidárních. Jedná se o provozovatele a vlastníka vozidla, event. i řidiče, pokud za škodu odpovídá. Dle mého není taková úprava zcela bezvadná. Jednak nepamatuje na případy, kdy by se na vzniku škody podílel i spolujezdec a také je diskutabilní zařazení osoby vlastníka mezi osoby, proti nimž postižní právo vzniká. Je sice pravdou, že kdyby vlastník splnil svou povinnost pojištění odpovědnosti sjednat, k plnění ČKP by nebylo došlo, ale zároveň vlastník není osobou, která by byla dle OZ subjektivně odpovědná za vznik škody vzešlé z provozu vozidla. Postižní právo vzniká i v případě pojistitele, který je v úpadku.

Garanční fond poskytuje i plnění, které je svou povahou náhradní. Do ZPOV bylo zavedeno tzv. harmonizační novelou, zákonem č. 47/2004 Sb., s cílem zlepšit postavení poškozených osob v různých nestandardních situacích. ČKP ho poskytne tehdy, pokud pojistitel nesplní svou povinnost, která poškozeného chrání před průtahy ze strany pojistitelů - neskončí v zákonem stanovené lhůtě šetření škodné události a nesdělí poškozenému výši plnění nebo důvody částečného nebo úplného zamítnutí plnění. Další situace, v nichž ČKP poskytuje náhradní plnění a je v postavení tzv. instituce pro odškodnění, jsou uvedeny na jiném místě této diplomové práce. Jen uvedu, že se jedná o situace předvídané § 24a a § 24b ZPOV.

Existují však i případy, kdy je plnění z garančního fondu vyloučeno. Jedná se o případy, kdy by škodu způsobilo vozidlo s výjimkou z pojištění odpovědnosti. Takové škody hradí Ministerstvo financí. Dále sem patří plnění za škodu, k jejíž úhradě by dle § 7 ZPOV nebyl povinen ani pojistitel.

6.5 Systém zelené karty

Zástupci významných evropských pojišťovacích institucí se zhruba v polovině minulého století dohodli, že vytvoří systém mezinárodního automobilového pojištění. Jako zastřešující instituce byla vytvořena Rada kancelářů (Council of Bureaux) se sídlem v Londýně, jejímž členem je Česká republika od roku 1956 a která pak v Londýně v roce 1989 přijala tzv. Jednotnou dohodu o zárukách mezi kanceláři. V zemích, jejichž národní kanceláře k této dohodě přistoupily, je pak zelená karta dokladem o pojištění. Karta není při vstupu vozidla na území některého státu vyžadována, pokud se národní kancelář země, která uzavřela dohodu z Londýna, zároveň přistoupila i k Multilaterální dohodě o zárukách mezi národními kanceláři pojistitelů (podepsána v Madridu roku 1991). Českou republiku zastupuje v Radě kancelářů Česká kancelář pojistitelů, Spolkovou republiku Německo potom BGK.

Tzv. zelená karta, neboli Mezinárodní karta automobilového pojištění, je jediný v Evropě uznávaný mezinárodní doklad o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kterou se řidič v rámci mezinárodního provozu prokazuje. Jedná se tedy o mezinárodní osvědčení prokazující skutečnost, že k vozidlu byla uzavřena smlouva o pojištění odpovědnosti. Základní funkcí karty je možnost vstupu a provozu vozidla na území států na kartě vyznačených, aniž by bylo nutno hradit hraniční pojištění. Jinak řečeno, je účelem systému zelené karty zjednodušit mezinárodní silniční provoz. Osoby poškozené provozem vozidla na území jiného členského státu než toho, ve kterém mají své bydliště a sídlo, odškodní kancelář toho státu, na jehož území došlo k dopravní nehodě. Kancelář, která vyplatila pojistné plnění plynoucí z náhrady škody, pak uplatní regresní právo na kanceláři státu, ve kterém má viník sjednáno pojištění odpovědnosti.¹¹⁵ „Systém zelené karty má tedy zabezpečit fungování mezinárodního systému vzájemných kompenzací škod způsobených provozem vozidla mezinárodními

115 ČEJKOVÁ V; MARTINOVIČOVÁ, D. *Pojišťovnictví*. I. vyd. Brno: MU v Brně, 2005. s. 94.

kanceláři zelených karet.“¹¹⁶

Jde o dokument platný v podstatě na území celé Evropy a na území některých přilehlých států. Proto musí mít jednotný vzhled a obsah. Obligatorně musí mít zelenou barvu, odtud také plyne její název. Text na kartě musí být v jednom oficiálním jazyce Rady kanceláří – angličtina a francouzština – k nim se dá užit i jazyk národní kanceláře. Na jejím líci je uvedeno, která národní kancelář kartu vydala a dále zde najdeme údaje identifikující pojišťovnu a pojištěného. Součástí je i seznam států, na které se karta vztahuje. Na rubu nalezneme seznam kanceláří s uvedením jejich adres.

Zelená karta je v naší zemi vydána těm motoristům, kteří u některé z pojišťoven uzavřou pojistnou smlouvu na svůj vůz. Motoristům ji automaticky vydá pojišťovna, u které si vozidlo pojistili. S účinností od 1.6.2008 je to zároveň jediný doklad o uzavření pojištění odpovědnosti nejen v zahraničí, ale i v ČR. Motoristé se již na našem území nadále neprokazují dokladem o pojištění, ale pouze onou zelenou kartou. K 31.12.2008 pak končí platnost již vydaných dokladů o pojištění.

6.6 Hraniční pojištění

Řidiči cizozemských vozidel, kteří nejsou držiteli zelené karty a jejich pojištění odpovědnosti tedy není zaručeno příslušnou dohodou mezi kanceláři pojišťovny, mají při vstupu na území České republiky povinnost uzavřít tzv. hraniční pojištění. Toto pojištění se uzavírá s Českou kanceláří pojišťovny, která však může touto činností na základě dohody pověřit třetí osobu. Řidič cizozemského vozidla obdrží doklad o hraničním pojištění, jehož náležitosti jsou stanoveny prováděcí vyhláškou Ministerstva financí a jímž se prokazuje při silniční kontrole. Uzavírá se na dobu pobytu cizozemského vozidla na našem území nebo na dobu prodloužení tohoto pobytu, nejméně však na dobu 15-ti dnů. Bez dokladu o hraničním pojištění neumožní Policie ČR jízdu takového vozu na našich pozemních komunikacích. Navíc znamená nesplnění povinnosti uzavřít hraniční pojištění vznik povinnosti zaplatit navýšené pojistné, jinak nebude při výjezdu z našeho území takovému vozidlu umožněna další jízda. Nespotřebované pojistné se nevrací, a to s ohledem na převážně krátkodobý charakter hraničního pojištění.

116 ČEJKOVÁ V.; NEČAS, S. *Pojišťovnictví*, II. vyd. Brno: MU v Brně, 2006. 131 s.

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

systemu 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 pojišťovny 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 činnostmi 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 přešůpek, 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 střídmejší.

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.

Seznam zkratek

AusPflVG - zákon o pojištění odpovědnosti pro cizozemská motorová vozidla a cizozemské držitele motorových vozidel ze dne 24.7.1956, BGBl. 2407, ve znění pozdějších předpisů

BGB – občanský zákoník (dále jen „BGB“) ze dne 18.8.1896, nově uveřejněný dne 2.1.2002, ve znění pozdějších předpisů (BGBl I S. 2399)

BGBl. - německá obdoba naší sbírky zákonů

BGK - Německá kancelář zelené karty

ČKP – Česká kancelář pojistitelů

ČR – Česká republika

EHP – Evropský hospodářský prostor

ES – Evropská společenství

EU – Evropská unie

KfzPflVV - nařízení o pojistné ochraně v rámci pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla ze dne 29.7.1994, BGBl. I S. 1837, ve znění pozdějších předpisů

OZ – zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

PflVG - zákon o povinném pojištění pro držitele motorových vozidel ze dne 5.4.1965, BGBl. I S. 213, ve znění pozdějších předpisů

SRN – Spolková republika Německo

StrVG - zákon o silničním provozu ze dne 7.2.2009, BGBl. I S. 150, ve znění pozdějších předpisů

ZPOV – zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

VOH - Spolek pro pomoc obětem dopravních nehod

VVG - zákon o pojistné smlouvě ze dne 23.11.2007, BGBl. I S. 2631

ZPOJ – zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

ZPS – zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Seznam použité literatury

Odborné publikace:

- 1) BAKEŠ, M. a kol. *Finance v podnikatelské činnosti*. I. vyd. Praha: Linde, 1993.
- 2) BĚHOUNEK, P. a kol. *Automobil v daňovém systému*. IV. vydání., Praha: Linde, 2002.
- 3) BUSŤA, P.; PŘIKRYL, V. *Nové pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. II. vyd. Praha: Eurotax, 2000.
- 4) BUŠTA, P., PŘIKRYL V. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v otázkách a odpovědích*. I. vyd. Praha: Eurotax , 2001.
- 5) ČEJKOVÁ, V. *Pojistný trh*. I. vyd. Praha: Grada Publishing, 2002.
- 6) ČEJKOVÁ; MARTINOVIČOVÁ, D. *Pojišťovnictví*. I. vyd. Brno: MU v Brně, 2005.
- 7) ČEJKOVÁ V.; NEČAS, S. *Pojišťovnictví*, II. vyd. Brno: MU v Brně, 2006.
- 8) DAŇHEL, J. a kol. *Kapitoly z pojistné teorie*. I. vyd. Praha: Professional Publishing, 2005.
- 9) DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. I. vyd. Praha: Ekopress, 2003.
- 10) JEHLIČKA, O.; ŠVESTKA, J.; ŠKÁROVÁ, M. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. IX. vyd. Praha: C.H.Beck, 2004.
- 11) KARFÍKOVÁ, M.; PŘIKRYL, V.; ČECHOVÁ, J. *Základy pojišťovacího práva*. I. vyd., Praha: Orac, 2001.
- 12) KNAPPOVÁ M.; ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné 2: Závazkové právo*. IV. vyd. Praha: ASPI, 2006.
- 13) KRAHE, S.; LE ROY, P. *Personenschaden im europäischen Vergleich*. I. vyd. Karlsruhe: Karlsruhe VVW, 1999.
- 14) MARVAN, M.; CHALOUPECKÝ, J. *Dějiny pojišťovnictví v Československu 2.díl*.

I. vyd. Bratislava: Alfa Conti, 1993.

15) MÜRINGER, A. *Der Kraftfahrt-Versicherungsvertrag*. I. vyd. Karlsruhe: Karlsruhe VVW, 2000.

16) MÜRINGER, A. *Die Tarifbestimmungen für die Kraftfahrtversicherung: Eine Einleitung für die Praxis*. I. vyd. Karlsruhe: Gabler Verlag, 2005.

17) MÜRINGER, A. *Haftung im Strassenverkehr und Umfang der KH-versicherung*. I. vyd. Karlsruhe: Karlsruhe VVW, 1999.

18) MÜRINGER, A. *Kommentar zur Pflichtversicherung zur Kfz-Haftpflichtversicherung*. I. vyd., Karlsruhe: Karlsruhe VVW, 1999.

19) ŠVESTKA, J.; JEHLIČKA, O.; ŠKÁROVÁ, M. a kol. *Občanský zákoník: komentář*. X. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006.

Periodika:

1) BERAN, T. *Náhrada škody zdraví z tzv. povinného ručení*. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 4.

2) BERAN, T. *Náklady leasingu jako škoda*. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 2.

3) BERAN, T. *Nároky nehrazené z povinného ručení, přímé uplatnění náhrady škody proti viníkovi nehody*. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 5.

4) BERAN, T. *Některá plnění z garančního fondu ČKP*. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 6.

5) BERAN, T. *Nově zavedené poplatky u lékaře jako součást náhrady škody z povinného ručení*. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č. 1.

6) BUSSE, H. *Schutz-fänger*. Auto und Geld, 2008, č.11.

7) ČECHOVÁ, J. *Každé 20. vozidlo nemá povinné ručení*. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č.2.

8) ČECHOVÁ, J.; PŘIKRYL, V. *K novému zákonu o pojišťovnictví*. Pojistné rozpravy, 2008, č. 20.

9) ČECHOVÁ, J.; PŘIKRYL, V. *Vládní návrh novely zákona č. 168/1999 Sb., o*

pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pojistné rozpravy, 2007, č.21.

10) DAŇHEL, J. *Kapitoly z pojistné teorie VIII. Pojistné rozpravy, 2002, č. 11.*

11) HORNÍK, J. *K některým problémům pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pojistné rozpravy, 2001, č.10.*

12) HORNÍK, J. *Minimální výše není výhrou. Právní rádce, 2000, roč. 8, č. 9.*

13) KNĚŽÍNEK, J. *K návrhu novely zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Právní zpravodaj, 2007, roč. 8, č.12.*

14) MESRŠMÍD, J. *Anketa: Nový občanský zákoník. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č. 4.*

15) MESRŠMÍD, J. *K novele zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č. 2.*

16) MESRŠMÍD, J. *Zákon o pojišťovnictví u vlády prošel. Pojistný obzor, 2008, roč. 85, č. 3.*

17) PŘIKRYL, V. *Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel od roku 2000. Právo a podnikání, 1999, roč. 8, č. 11.*

18) PŘIKRYL, V. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla-změny provedené v komunitárním právu tzv. pátou motorovou směrnicí. Právní rádce, 2005, roč. 11, č. 11.*

19) ŠKOPOVÁ, V. *Poznámky k právní úpravě pojistných smluv. Pojistné rozpravy, 2007, č. 20.*

20) TROJANOVÁ, E. *Česká kancelář pojistitelů spustila provoz databáze škod povinného ručení. Pojistný obzor, 2007, roč. 84, č. 11.*

21) *Co přinesla novela zákona o pojištění vozidel. Příloha Hospodářských novin, 30.10.2008.*

22) *V ČR je přes 850 tisíc vozidel bez povinného ručení. Právo, 18.10.2008.*

Internetové zdroje:

1) Slavní matematici, fyzici a vynálezci: Josef Božek. 12.11.2008 [online]. [cit. 2008-12-25], dostupné na [www: <http://vedci.wz.cz/Osobnosti/Bozek_J.htm>](http://vedci.wz.cz/Osobnosti/Bozek_J.htm)

2) 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>>

3) Deutsches Büro Grüne Karte: Grundlagen des grüne Karte systems. [online]. [cit. 2008-09-06]. Dostupné na www: <<http://www.gruene-karte.de/>>

4) RICHTER, F. Änderungen im Straßenverkehr-Versicherungsschutz. 12.11.2007 [online]. [cit. 2008-09-08]. Dostupné na www:<http://www.anwaltzentrale.de/rechtsanwalt_fachartikel/fachartikel_detail.php?id=538&Fachgebiet_id=161>

5) Uniqa pojišťovna, a.s. [online]. Dostupné na www: <<http://www.uniqa.cz>>

6) Česká asociace pojišťoven [online]. Dostupné na www: <<http://www.cap.cz>>

7) Česká kancelář pojistitelů [online]. Dostupné na www: <<http://www.ckp.cz>>

8) Česká národní banka [online]. Dostupné na www: <<http://www.cnb.cz>>

9) Direct pojišťovna, a.s. [online]. Dostupné na www: <<http://www.direct.cz>>

10) Ministerstvo financí ČR [online]. Dostupné na www: <<http://www.mfcr.cz>>

11) Výroční zprávy České asociace pojišťoven z let 2000 až 2006. Dostupné na www: <<http://www.cap.cz>>

12) LVM Versicherungen. [online]. [2008-10-24]. Dostupné na www:<<http://www.lvm.de/leistungen/autowelt/versicherungsbedingungen.jsp>>

Bakalářské, diplomové a rigorózní práce

1) ADAMČO, O. *Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla*. Brno, 2006. Diplomová práce, MU Brno, Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí diplomové práce RNDr. Čámský, F.

2) BÍLKOVÁ, Z. *Pojištění motorových vozidel v České republice a ve vybrané evropské zemi*. Brno, 2007. Diplomová práce, MU Brno, Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí diplomové práce Ing. Nečas, S.

3) PLÍHALOVÁ, K. *Pojištění odpovědnosti ze škodu způsobenou provozem vozidla v České republice a Slovenské republice*. Brno, 2008. Bakalářská práce, MU Brno, Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí bakalářské práce Ing. Nečas, S.

4) ŠETŘILOVÁ, J. *Právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. Praha, 2005. Diplomová práce, PF Praha, Katedra finančního práva a finanční vědy. Vedoucí diplomové práce JUDr. Karfíková, M.

5) ŠLÉGL, M. *Povinné ručení a jeho modifikace u tří komerčních pojišťoven*. Brno, 2008. Bakalářská práce, MU Brno, Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí bakalářské práce RNDr. Čámský, F.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Tabulka č. 1: SF – system, zařazení do SF tříd

Příloha č. 2: Tabulka č. 2: SF - system, bonus – malus

Příloha č. 3: Organizační uspořádání a vedení kanceláře

Přílohy

Příloha č. 1:

Tabulka č. 1: SF – system, zařazení do SF tříd

Nepetržité trvání bezeškodního průběhu	SF- třída	procento ze základní sazby
25 let a více	SF 25	30
24 let	SF 24	31
23 let	SF 23	30
22 let	SF 22	30
21 let	SF 21	35
20 let	SF 20	35
19 let	SF 19	35
18 let	SF 18	35
17 let	SF 17	35
16 let	SF 16	35
15 let	SF 15	40
14 let	SF 14	40
13 let	SF 13	40
12 let	SF 12	40
11 let	SF 11	45
10 let	SF 10	45
9 let	SF 9	45
8 let	SF 8	50
7 let	SF 7	50
6 let	SF 6	55
5 let	SF 5	55
4 roky	SF 4	60
3 roky	SF 3	70
2 roky	SF 20	85
1 rok	SF 10	100
x	SF ½	140
x	S	155
x	O	230
x	M	245

Příloha č. 2:

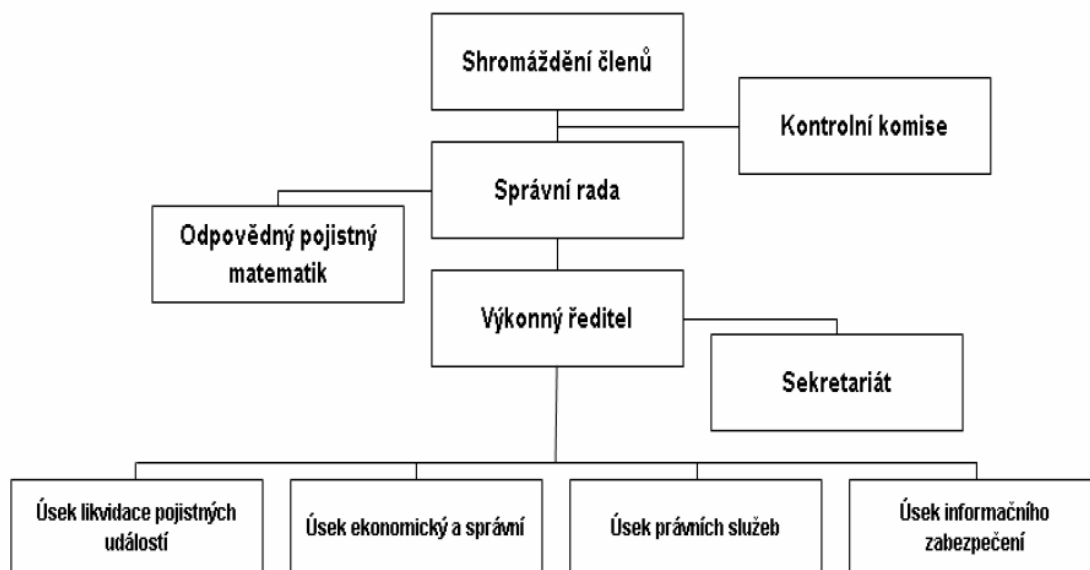
Tabulka č. 2: SF system, bonus – malus

Z SF – třídy	1 škoda	2 škody	3 škody	4 škody
SF 25	SF 22	SF 4	SF 2	M
SF 24	SF 11	SF 4	SF 2	M
SF 23	SF 10	SF 4	SF 2	M
SF 22	SF 10	SF 4	SF 2	M
SF 21	SF 10	SF 4	SF 2	M
SF 20	SF 9	SF 3	SF 2	M
SF 19	SF 9	SF 3	SF 2	M
SF 18	SF 7	SF 3	SF 2	M
SF 17	SF 7	SF 2	SF 2	M
SF 16	SF 6	SF 2	SF 1	M
SF 15	SF 6	SF 2	SF 1	M
SF 14	SF 6	SF 2	SF 1	M
SF 13	SF 5	SF 2	SF 1	M
SF 12	SF 5	SF 1	SF 1	M
SF 11	SF 5	SF 1	SF ½	M
SF 10	SF 4	SF 1	SF ½	M
SF 9	SF 4	SF 1	SF ½	M
SF 8	SF 4	SF 1	SF ½	M
SF 7	SF 3	SF ½	S	M
SF 6	SF 3	SF ½	S	M
SF 5	SF 2	SF ½	S	M
SF 4	SF 2	SF ½	S	M
SF 3	SF 1	S	M	M
SF 2	SF ½	S	M	M
SF 1	S	M	M	M
SF ½	S	M	M	M
S	M	M	M	M
O	M	M	M	M
M	M	M	M	M

Příloha č. 3:

ORGANIZAČNÍ USPOŘÁDÁNÍ A VEDENÍ KANCELÁŘE

Organigram



Název práce v anglickém jazyce: The motor third party liability insurance

Die Zusammenfassung

Die Kfz-Haftpflichtversicherung

Die Kfz-Haftpflichtversicherung bildet einen wichtigen Bestandteil des menschlichen Lebens und ist gleichzeitig einer der bedeutendsten Zweigen der Risikoversicherung. Von dieser Tatsache zeugt nicht nur das Interesse des Rates der Europäischen Union, der im Rahmen dieses Gebietes schon 5 sgn. „Kfz-Haftpflicht-Richtlinien“ vorbereitet hat, sondern auch die daran anschliessende und immer wechselnde Legislative der Mitgliedsstaaten der EU.

In diesem Werk wird die rechtliche Regelung der Kfz-Haftpflichtversicherung, im Kontext mit gemeinschaftlichem Recht, in der Tschechischen Republik dargestellt. Weiter wird die Komparation der grundlegenden Institutten der o.g. Versicherung zu der rechtlichen Regelung der BRD durchgeführt, da Deutschland einer der gründenden Staaten und heutzutage schon ein Traditionsmitglied der EU ist.

Im ersten Kapitel wird eine allgemeine Einführung gegeben und besonders die Bedeutung der Kfz-Versicherung hervorgehoben. Das zweite Kapitel setzt sich mit der Kfz-Schadenshaftung unter Beachtung der Vorschriften des bürgerlichen Rechts auseinander und beschäftigt sich vor allem mit der abweichend aufgefassten Schadenshaftung des Kfz-Betreibers und des Kfz-Fahrers. Das dritte Kapitel bietet eine kurze Beschreibung der historischen Entwicklung der Kfz-Haftpflichtversicherung nicht nur innerhalb Tschechien, sondern auch in der BRD, wo es zur Wende zur Haftpflichtversicherung einige Jahrzehnte früher kam. Das darauf folgende Kapitel beinhaltet einen Überblick der Rechtsvorschriften, die sich mit der o.g. Versicherung befassen. Der Schwerpunkt des fünften Kapitels ist die Analyse der einzelnen Institutten der rechtlichen Regelung, wobei im nächsten Kapitel die bedeutendste Institution der Kfz-Versicherung - Das tschechische Büro der grünen Karte - behandelt wird. Zum Abschluss der Arbeit wird die Bewertung der gegenwärtigen rechtlichen Regelung zusammengefasst und Vorschläge für eine neue Regelung unternommen.

Die Ergebnisse der Arbeit zeigen, dass die beiden verglichenen rechtlichen Regelungen im Einklang mit dem gemeinschaftlichem Recht sind. Die rechtliche Regelung der Tschechischen Republik halte ich aus vielen Gründen für sehr

fortschrittlich und mit den anderen hochentwickelten Staaten nicht nur vergleichbar, sondern aus meiner Sicht in mancherlei Hinsicht sogar überlegen.

Klíčová slova:

odpovědnost, zelená karta, pojistné

Keywords:

liability, green card, premium