

Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta

Katedra finančního práva a finanční vědy

Rigorózní práce

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

červen, 2013

Mgr. Petr Šlauf

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracoval samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 3. června 2013

.....
Mgr. Petr Šlauf

Abstract

In my rigorosum thesis, I dealt with basic questions of insurance liability for damage caused by vehicles. Individual chapters of my work conform to the basic framework of insurance liability for damage caused by vehicles.

In the end, I commented the important breakthrough in that topic which is the effectiveness of the Civil Code on 1 January 2014 which will bring significant changes. In this context gets more space case law, documents and unconditional solutions of individuals steps or issues in the context of insurance of liability for damage caused by vehicles.

Obsah

Úvod.....	4
1. Pojmosloví.....	7
2. Historie pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla na území České republiky.....	11
3. Charakter pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jako pojištění povinně smluvního.....	28
4. Vznik a zánik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.....	33
5. Práva a povinnosti smluvních stran.....	48
6. Rozsah pojištění a škody kryté z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla se zaměřením na judikaturu soudů a služby poskytované pojistiteli v souvislosti s tímto pojištěním.....	57
7. Úprava pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v právních předpisech Evropské unie.....	85
8. Komparace současné právní úpravy a právní úpravy obsažené v novém občanském zákoníku.....	100
9. Závěr.....	113
10. Resüme.....	116
11. Seznam použité literatury a prameny.....	118

Úvod

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla má na území České republiky již poměrně dlouhou historii, bylo zde zavedeno již v první polovině minulého století. Po dlouhou dobu toto pojištění existovalo v podobě pojištění zákonného, až přijetím zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, došlo ke změně charakteru tohoto pojištění na jeho současnou podobu pojištění povinně smluvního. Zásadním důsledkem přijetí této zákonné úpravy byla především demonopolizace tohoto pojištění, neboť do 31. 12. 1999 provozovala tento druh pojištění pouze jediná pojišťovna.

Počínaje 1. lednem 2000 nastal v pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v důsledku shora uvedených změn zásadní obrat. Pojištění si po dlouhé době monopolu jednoho pojistitele mohli vybrat s jakým pojistitelem, majícím licenci k provozování předmětného pojištění, pojistnou smlouvu na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla uzavřou. Přičemž produkty tohoto pojištění se u jednotlivých pojistitelů liší, rozdíly jsou především ve výši pojistného, systému bonusů a malusů, nabídce doplňkového pojištění atd.

Podoba tohoto pojištění se od svého vzniku zásadním způsobem změnila a vlastně se mění neustále. Důvodů je několik. Je třeba reagovat na stále rostoucí počet vozidel a s tím související nelichotivý počet dopravních nehod, se kterými souvisí značný počet škod způsobených na zdraví i na majetku, a rovněž tak na množství dopravních nehod, a tedy i škod způsobených vozidly bez pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Systém tohoto pojištění se měnil v závislosti na způsobených pojistných podvodech, jelikož škody jimi každoročně způsobené jsou značné.

Dalším důvodem změn je rovněž členství České republiky v Evropské unii. Právní úprava tohoto druhu pojištění musí být přizpůsobována komunitárnímu právu v této oblasti. Z komunitárního práva byla do právních předpisů České republiky implementována především výše minimálních limitů pojistného plnění za způsobení škody na zdraví a věcné škody, institut škodního zástupce atd.

Výše uvedeným skutečností je předmětná oblast pojištění v delších či kratších

intervalech přizpůsobována a neděje se tak „pouze“ změnou právních předpisů, ale rovněž (a zřejmě častěji) změnou pojistných podmínek pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla ze strany jednotlivých pojistitelů. Změna pojistných podmínek bude motivována především poměrem předepsaného pojistného v tomto druhu pojištění a výší vyplacených pojistných plnění. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že stanovení pojistného v dostatečné výši je zájmem samotného zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, který je motivován především tím, aby byla zajištěna práva poškozených na výplatu pojistného plnění a aby byla dodržena s tím korespondující povinnost pojistitele k výplatě pojistných plnění.

Na změnách (ať již legislativních či ze strany jednotlivých pojistitelů či dalších zainteresovaných institucí) uskutečněných v systému tohoto pojištění lze jednoznačně spatřovat zlepšení situace v tomto pojištění. Ovšem toto zlepšení bývá většinou krátkodobé, neboť reaguje na aktuální situaci či situace v konkrétním časovém okamžiku, které se neustále mění. Nezbyvá než doufat, že prováděné změny budou mnohem častěji eliminovat nežádoucí jevy vyskytující se u pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jako je např. vysoký počet vozidel bez sjednaného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, vysoký počet pojistných podvodů představující vysoké škody atd.

Cílem mé rigorózní práce je zmapovat situaci v pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla zejména v současné době, k čemuž je nezbytně nutné zpracovat rovněž ohlédnutí do poměrně daleké minulosti, aby mohl být zachycen celý, zásadní, a mnohdy velmi přelomový vývoj v pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Dále jsem se snažil v rigorózní práci uvést judikaturu, u které si myslím, že má ve vztahu ke zpracovávanému tématu, resp. k problematice řešené v této práci zásadní význam.

Při zpracování této práce jsem také použil literaturu, zabývající se předmětnou problematikou. Literatury je dle mého názoru dostupné poměrně dost, často však s překrývajícími se tématy, což je však v některých případech samozřejmě nutné a důvodné. Největším problémem této literatury či do určité míry nedostatkem je skutečnost, že mnou použitá literatura není úplně aktuální, neboť většina byla vydána před více lety a některá témata či řešené problémy tak neodpovídají aktuálnímu stavu v pojištění odpovědnosti za škodu

z provozu vozidla.

1. Pojmosloví

Základní pojmy týkající se pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (dále jen „pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“), a tedy i pojmy používané v této práci jsou vymezeny zejména v ustanovení § 2 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“).

Níže uvádím přehled některých pojmů, týkající se řešené problematiky:

- pojištění - vztah účastníků pojištění vzniklý na základě pojistné smlouvy, který je upraven zákonem o pojistné smlouvě;
- odpovědnost za škodu - problematika odpovědnosti za škodu je v obecné rovině upravena v ustanovení § 415 až § 450 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, v platném znění (dále jen „občanský zákoník“);
- pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla - smluvní vztah týkající se pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla upravený zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla;
- vozidlo - silniční vozidlo, zvláštní vozidlo, trolejbus; za vozidlo se naopak 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;
 - silniční vozidlo - vozidlo druhu motocykl, osobní automobil, autobus, nákladní automobil, speciální vozidlo, přípojná vozidla a ostatní silniční vozidla;
 - zvláštní vozidlo - zemědělský nebo lesnický traktor a jejich přípojná vozidla, pracovní stroje samojízdné, pracovní stroje přípojná, nemotorové pracovní stroje nebo nemotorové vozidla tažená nebo tlačaná pěšky jdoucí osobou; mobilní stroj, průmyslové zařízení schopné přepravy nebo vozidlo bez karosérie, ve kterých je zabudován spalovací motor;
- pojistitel - pojišťovna, která je podle zvláštního zákona, oprávněna provozovat na území České republiky pojištění odpovědnosti;

- pojistník - ten, kdo uzavřel s pojistitelem smlouvu o pojištění odpovědnosti; pojistníkem bude nejčastěji vlastník nebo spoluvlastník tuzemského vozidla, či osoba provozující silniční dopravu (vzhledem k povinnosti podle ustanovení § 1 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a s přihlédnutím k objektivní odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků podle ustanovení § 427an. občanského zákoníku)¹;
- pojištěný - ten, na jehož odpovědnost za škodu se pojištění odpovědnosti vztahuje;
- poškozený - ten, komu byla provozem vozidla způsobena škoda a má právo na náhradu škody;
- pojistná smlouva - smlouva 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;
- pojistná událost – nahodilá skutečnost blíže označená v pojistné smlouvě nebo ve zvláštním právním předpisu, na který se pojistná smlouva odvolává, se kterou je spojen vznik povinnosti pojistitele poskytnout pojistné plnění;
- škodná událost - způsobení škody provozem vozidla;
- pojistné nebezpečí – možná příčina vzniku pojistné události;
- pojistné riziko – míra pravděpodobnosti vzniku pojistné události vyvolané pojistným nebezpečím.

Pojmy „pojistné riziko“ a pojem „pojistné nebezpečí“ jsou v některých zákonných ustanoveních zaměněny, což může vyvolat zbytečné nejasnosti. Dle mého názoru je tedy vhodné oba termíny blíže specifikovat. V pojmu „pojistné riziko“ by se měl odrážet stupeň ohrožení příčinou, a tedy míra pravděpodobnosti, že toto pojistné nebezpečí skutečně vyvolá vznik pojistné události. Naproti tomu pojistným nebezpečím se rozumí příčinný děj vzniklého následného děje (tzv. následku), tzn. např. vznícení a požár, déšť a povodeň.

Termín pojistné riziko je nesprávně použit především v ustanovení § 10 zákona č.

¹ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 15

37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pojistné smlouvě“), podle něhož pojistník, který sjednal pojištění cizího pojistného rizika, může uzavřít pojistnou smlouvu na pojistné riziko pojištěného, je zároveň povinen seznámit pojištěného s obsahem pojistné smlouvy týkající se pojištění jeho pojistného rizika. Dále pak v ustanovení § 25 zákona o pojistné smlouvě podle něhož zaniká soukromé pojištění dnem, kdy zaniklo pojistné riziko, přičemž jde o zánik pojistného nebezpečí jako možné příčiny vzniku pojistné události. Podle ustanovení § 29 zákona o pojistné smlouvě vzniká množné pojištění vztahují-li se dvě nebo více soukromých pojištění na totéž pojistné riziko pojištěné pro stejné období. Podle ustanovení § 30 zákona o pojistné smlouvě uzavírají soupojistitelé vzájemnou dohodu o společném postupu při soukromém pojištění určitých pojistných rizik. Podle ustanovení § 42 zákona o pojistné smlouvě je sdružená pojistná smlouva smlouvou uzavřenou pro více pojistných rizik. Ustanovení § 64 a 70 zákona o pojistné smlouvě pojednávají o lokalizaci pojistného rizika na určitém území.

Ve všech výše uvedených ustanoveních, a dokonce i v ustanovení § 10a zákona č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, ve znění pozdějších předpisů, měl být v souladu s vymezením těchto pojmů použit místo pojmu pojistné riziko pojem pojistné nebezpečí.

Pro úplnost je v souvislosti s výše uvedenými pojmy nezbytné uvést, že pojišťovací praxe používá termín pojistné riziko dokonce v obou významech. Paradoxem je, že jeho použití ve významu příčiny jevu dokonce převažuje (např. v „all risk“ pojištění atd.).²

Dále k tomuto viz. osmá kapitola této práce, zabývající se komparací současné právní úpravy a právní úpravy obsažené v novém občanském zákoníku, tj. zákoně č. 89/2012 Sb., občanském zákoníku, který má být účinný od 1. ledna 2014.

- kancelář pojistitelů - profesní organizace sdružující pojišťovny, které jsou v určitém státě oprávněny provozovat pojištění odpovědnosti;
- orgán evidence - správní orgán, který vede evidenci vozidel; podle ustanovení § 4 až 6 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně

² Bohman, L. Wawerková, M. Zákon o pojistné smlouvě. 2. aktualizované vydání. Praha: Linde Praha, akciová společnost, 2009, s. 32an.

zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, v platném znění, je tímto orgánem příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu má provozovatel silničního motorového vozidla a přípojného vozidla bydliště nebo místo podnikání, liší-li se od místa bydliště, nebo sídlo. Tento úřad vede registr silničních vozidel.

- zelená karta - mezinárodní osvědčení prokazující skutečnost, že k vozidlu byla uzavřena smlouva o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v tomto osvědčení;
- limit pojistného plnění - nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události.

2. Historie pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla na území České republiky

V počátcích pojištění a pojišťovnictví na území České republiky, tehdy ještě v českých zemích jako součástí habsburské monarchie, bylo rozhodujícím mezníkem přijetí Všeobecného zákoníku občanského v roce 1811, podle kterého byly pojistné smlouvy zařazovány mezi tzv. smlouvy odvázné, tj. smlouvy, které slibují a přejímají naděje ještě nejistého prospěchu. Všeobecný zákoník občanský v zásadě umožňoval provozování pojištění v Rakouském císařství³, i když se vůbec nezabýval zřizováním pojišťoven, jejich činností apod. Důvodem byla zřejmě skutečnost, že v době jeho vydání bylo pojišťovnictví známo, avšak pojišťovny v Rakousku tehdy neexistovaly, existovaly pouze pojistné smlouvy uzavírané mezi dvěma jednotlivci. Teprve v roce 1819 bylo vydáno císařské rozhodnutí, podle kterého mohly být v Rakousku zakládány pojišťovny jako soukromé podniky.⁴

Právní úpravu pojištění a pojišťovnictví použitelnou i pro pojištění odpovědnosti za škodu obsahoval však až patent císaře Františka I. ze dne 4. září 1819. V tomto právním předpise sice bylo výslovně řešeno pouze požární pojištění, ale v praxi byl používán i pro jednotlivé druhy pojištění odpovědnosti za škody.

První pojišťovny byly na území dnešní České republiky založeny na principu vzájemnosti. Vzájemná svépomoc byla pokládána za „nejbezpečnější kotvu v bouři života“. Za velký klad se považovala její pružnost, která zasahovala od stupně, kde daná práva užíváme až k vrcholu, na kterém na zákonodárství můžeme sami působit. Myšlenka svépomoci byla pokládána jednoznačně za pevnou, posilovanou sebevědomím, statečností a chabrostí a za nezávislou na liknavosti, ziskuchtivosti a zradě spojenců. Jednu z nejvýznamnějších rolí na pojišťovacím trhu na území České republiky hraje od schválení stanov dne 27. října 1827 Česká pojišťovna.⁵ Zakládací vlna českých pojišťoven a pojišťovacích spolků však začala až ve druhé polovině 19. století. V roce 1869 vznikla např. Praha, vzájemná pojišťovna či Rolnická vzájemná pojišťovna v Praze a především jedna z nejvýznamnějších českých pojišťoven Slavia, vzájemná pojišťovací

³ Marvan, M. Zahraniční pojišťovny na pojistném trhu habsburské monarchie do roku 1918. 1. vydání. Praha: Česká státní pojišťovna. 1987. s. 4an.

⁴ Marvan, M. Chaloupecký, J. Kapitoly z dějin českého pojišťovnictví. 1. vydání. Praha: Pulso s.r.o. 1997. s. 12an.

⁵ Marvan, M. Chaloupecký, J. 170 let českého pojišťovnictví. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna a.s. 1997. s. 3

banka v Praze.

Zájem o pojištění odpovědnosti výrazněji zesílil na konci 70. let 19. století. V letech 1879 až 1900 české pojišťovny ve všech hlavních ukazatelích (především v hrubém přijatém pojistném) vysoce převyšovaly rakouské pojišťovny s ústředím v českých zemích (především se jednalo o pojišťovnu „Concordia“ a „St. Florian“, avšak vzhledem k silným pozicím terstských, vídeňských a budapeštských, ale také zahraničních pojišťoven a zajišťoven (zejména německých a anglických) na pojišťovacím trhu Českých zemí nedosáhlo pojišťovnictví do roku 1918 ani zdaleka rovnováhy, tím méně převahy nad pojišťovnictvím „nečeským“.⁶ Význam odpovědnostního pojištění dále rostl na počátku 20. století v souvislosti s rozvojem průmyslu, kdy pojišťovny nabízely jako jeden z druhů pojištění odpovědnosti, tzv. povinné ručení.⁷

Zásadní změnu pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla představovalo vydání zákona o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů, tj. automobilů, ze dne 9. srpna 1908, neboť se tímto druhem pojištění začala zabývat celá řada pojišťoven působících v Rakousku – Uhersku. Z českých pojišťoven začala tzv. automobilové pojištění jako první provozovat pojišťovna Patria v roce 1910. Pojištění odpovědnosti z provozu automobilů poskytovalo pojištěným ochranu proti nárokům, které by vůči nim mohly být uplatňovány na základě výše uvedeného zákona.⁸

Důležitým okamžikem ve vývoji odpovědnostního pojištění bylo vydání zákona o pojišťovací smlouvě dne 23. prosince 1917. Nedostatkem tohoto právního předpisu však byla jeho účinnost, neboť některé jeho části vstoupily v účinnost již 1. ledna 1918 a některé naopak nevstoupily formálně v účinnost nikdy. Pro pojištění odpovědnosti je však důležité, že ze zvláštních částí zákona, v nichž byly upraveny jednotlivé druhy pojištění, vstoupily v účinnost pouze předpisy zabývající se pojištěním odpovědnosti ku prospěchu ochrany pojistníka a osoby poškozené, popř. k ochraně veřejných zájmů.

I přes výše uvedené však bylo pojištění automobilů do začátku první světové války jedním z okrajových druhů pojištění. České země však byly první zemí v Rakousku - Uhersku,

⁶ Chaloupecký, J. Marvan, M. Vývoj pojišťovnictví v Československu v etapě přerůstání kapitalismu svobodně soutěže v imperialismus. 1. vydání. Praha: Česká státní pojišťovna. 1985. s. 5

⁷ Marvan, M. a kol. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 1. díl. 1. vydání. Praha: Vydavatelství a nakladatelství Novinář. 1999. s. 195an.

⁸ Marvan, M. a kol. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 1. díl. 1. vydání. Praha: Vydavatelství a nakladatelství Novinář. 1999. s. 206an.

kde se začaly vyrábět automobily, v důsledku čehož se majitelé těchto, v té době velice exkluzivních dopravních prostředků, začali jednotlivě pojišťovat proti škodám na vozidle. Pojišťovny však považovaly tento druh pojištění za „exotický“ a s majiteli automobilů uzavíraly pojistné smlouvy víceméně z reklamních důvodů.

Během první světové války bylo pojištění odpovědnosti za škody v Českých zemích i nadále záležitostí zejména vídeňských, terstských, budapeštských a jiných zahraničních pojišťoven. Z českých pojišťoven provozovaly pojištění odpovědnosti za škody První česká, Pražská městská, Patria, Rolnická a Moldavia. Podíl českých pojišťoven na pojistném trhu této doby byl v přijatém ročním pojistném odhadován mezi 3 až 4 %.

Po roce 1918 zůstalo základní právní normou v pojišťovnictví nařízení ministerstev vnitřních věcí, práv, obchodu a financí č. 31/1896 Sb., tzv. pojišťovací regulativ, podle kterého mohly jednotlivé pojišťovny provozovat buď pojištění majetku a odpovědnosti za škody, nebo pojištění životní.

Část A pojišťovacího regulativu byla v roce 1920 doplněna dvěma vládními nařízeními. Z hlediska odpovědnostního pojištění bylo zásadní druhé z těchto nařízení, nařízení vlády republiky Československé č. 505/1920 Sb., jímž se mění § 5 pojišťovacího regulativu. Toto vládní nařízení umožnilo pojišťovnám, které provozovaly životní pojištění provozovat též pojištění odpovědnosti za škodu a pojištění majetku a naopak. Pojišťovny, které měly o provozování tohoto druhu pojištění zájem, však musely splňovat určité, v tomto právním předpise stanovené podmínky. Většina majetkových a životních pojišťoven se přeměnila na pojišťovny smíšené.⁹

Všechny české pojišťovny, které byly v Českých zemích činné před první světovou válkou, překonaly díky promyšlené finanční a obchodní politice válečné potíže. Např. První česká vzájemná pojišťovna provozovala krátce po 28. říjnu 1918 téměř všechny druhy pojištění majetku a odpovědnosti za škody. U pojišťovny Slavia bylo pojištění úrazové a odpovědnostní prvním pojištěním, které zavedla po vzniku samostatného Československa.

Po první světové válce však došlo na československém pojistném trhu k zásadnímu obratu. V prvních poválečných letech ovládaly domácí pojišťovny v pojištění majetku,

⁹ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993. s. 31

odpovědnosti za škody a úrazovém pojištění 75, 3 % a zahraniční pojišťovny jen 24, 7 % pojistného trhu.

Pro mezinárodněprávní uspořádání pojistných vztahů Československa s jinými evropskými státy byla rozhodujícím právním aktem část o pojištění obsažená v Mírové smlouvě č. 507/1921 Sb., mezi mocnostmi spojenými i sdruženými a Rakouskem, podepsaná v Saint-Germain-en-Laye dne 10. září 1919. Obdobné znění měla Mírová smlouva č. 102/1922 Sb., mezi mocnostmi spojenými a sdruženými a Maďarskem, podepsaná v Trianonu dne 4. června 1920 s tím rozdílem, že se jednalo o území maďarské. Mezinárodní mírové smlouvy neovlivnily základní zásadu, že každá domácí i cizozemská pojišťovna musí dostat povolení k provozu pojišťování formou koncese.¹⁰

Období let 1924 až 1929 podstatně změnilo strukturu pojistných potřeb. S rozvojem automobilismu rostla poptávka po pojištění automobilů proti rozbití, tzv. havarijním pojištění, které umožnilo pojistit automobil zvlášť proti požáru, proti rozbití a také pojistit odpovědnost vůči třetím poškozeným osobám. Tento druh pojištění nebyl v této době povinný. Podle statistických údajů dvaadvaceti pojišťoven, které v této době tento druh pojištění odpovědnosti provozovaly, byl v prvním roce hospodářské konjunktury obchod v tomto odpovědnostním pojištění pasivní. V důsledku tohoto se pojišťovny musely spokojit s mnohem menší provizí než u jiných druhů pojištění a navíc bylo nutné rozdělit se se zajistitelem i o jiné druhy pojištění, které vykazovaly příznivý škodní průběh.¹¹

Podle rozsahu přijatého pojistného a zajistného bylo pojištění majetku, odpovědnosti za škody a úrazové pojištění po celé období první Československé republiky významnější než pojištění životní. Celkový obchod pojišťoven, provozujících v Československu uvedené druhy pojištění v letech 1924 až 1925 neustále rostl, zároveň však rostl i nepříznivý škodní průběh.

V letech 1924 až 1929 se pojištění odpovědnosti za škody svým významem dostalo na druhé místo mezi všemi druhy neživotního pojištění. Koncem 20. let 20. století provozovalo odpovědnostní pojištění 25 domácích pojišťoven.

Dne 1. ledna 1927 bylo zřízeno Československé sdělovací sdružení pojišťoven,

¹⁰ Chaloupecký, J. Marvan, M. Některé otázky vývoje pojištění majetku a odpovědnosti za škody v Československé republice v letech 1918 – 1939. 1. vydání. Praha: Česká státní pojišťovna. 1990. s. 10an.

¹¹ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993. s. 188an.

provozujících úrazové, odpovědnostní a havarijní pojištění. Za první rok činnosti bylo prostřednictvím kanceláře tohoto sdružení oznámeno členům v odboru odpovědnostním 588 rizik. V roce 1927 byly členy tohoto sdružení 25 domácích a zahraničních pojišťoven.

V následujícím období, v letech 1932 až 1936, zasáhla pojišťovnictví krize, která se promítla zejména v poklesu sjednávání nových pojištění, poklesu přijatého pojistného (došlo k poměrně velkému úbytku pojistného u automobilů), ve snížené rentabilitě pojišťovnictví atd.¹² I přesto však byl ve 30 letech 20 století vydán jeden z nejvýznamnějších právních předpisů v pojišťovnictví, zákon č. 198/1932 Sb. z. a n., o dopravě motorovými vozidly, resp. vládní nařízení č. 36/1933 Sb. z. a n., kterým se provádí zákon o dopravě motorovými vozidly, kterým bylo zavedeno obligatorní pojištění zákonné odpovědnosti pro všechna motorová vozidla sloužící živnostenské dopravě osob a nákladů za plat. Nově vzniklá situace prohloubila konkurenční boj a vedla k tomu, že některé pojišťovny snížily pojistné až pod úroveň únosnosti tak riskantního odvětví.

Pojišťovny urychleně hledaly cestu z kritické situace, a tak v roce 1934 uzavřely, sdružené v tzv. Autodohodě, s ústředními motoristickými organizacemi různé dohody, podle kterých:¹³

- došlo k faktickému snížení dosavadního pojistného či k jeho nové úpravě;
- bylo změněno dosavadní tarifování odpovědnostního pojištění motorových vozidel podle počtu koňských sil (HP) na výpočet pojistného podle obsahu válců;
- osobní motorová vozidla byla rozdělena na pět kategorií, přičemž došlo k podstatnému snížení pojistného v první kategorii (tj. u malých vozidel s obsahem válců do 750 ccm);
- motoristům, kteří byli členy některé ze smluvních motoristických organizací, byla poskytována tzv. 10 % členská sleva na pojistném.

Ustanovení § 8 výše uvedeného zákona stanovilo, že vláda určí nařízením výši pojistné částky pro každý druh motorových vozidel, která ale nesmí převýšit pro případ úrazu jedné osoby částku 100.000,- Kč a pro celou pojistnou událost u motocyklů 150.000,- Kč, u automobilů 350.000,- Kč a u autobusů 800.000,- Kč. U věcných škod mohla být sjednána pojistná částka nejvýše 50.000,- Kč. Na základě tohoto zmocnění bylo vydáno vládní nařízení č.

¹² Marvan, M. Chaloupecký, J. 170 let českého pojišťovnictví. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna a.s. 1997. s. 11

¹³ Chaloupecký, J. Marvan, M. Některé otázky vývoje pojištění majetku a odpovědnosti za škody v Československé republice v letech 1918 – 1939. 1. vydání. Praha: Česká státní pojišťovna. 1990. s. 46

36/1933 Sb. z. a n., kterým se provádí zákon o dopravě motorovými vozidly, které stanovilo, že nejnižší pojistná částka při úrazu jedné osoby musí činit 50.000,- Kč pro celou pojistnou událost, u motocyklů 100.000,- Kč, u automobilů 200.000,- Kč, u autobusů s přípustným počtem míst k sezení a stání pro 35 osob 400.000,- Kč a s vyšším přípustným počtem míst k sezení a stání 600.000,- Kč. Pojistné částky musely být sjednány rovněž pro každé motorové vozidlo, které bylo používáno pro živnost. Pojišťovna se mohla s koncesionářem dohodnout i na vyšších pojistných částkách.¹⁴

V pozdější době se ukázalo, že předpisy o náhradě škody způsobené provozem i jiných motorových vozidel než těch, které sloužily k provozování živnostenské činnosti, sami o sobě ještě nezajišťují uspokojení nároků poškozených, byl tak vydán nový právní předpis, zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly, tzv. velký automobilový zákon. Den vydání tohoto zákona, tj. 26. březen 1935, se stal významným mezníkem ve vývoji pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v Československu, neboť tímto zákonem bylo zavedeno obligatorní odpovědnostní pojištění pro všechna motorová vozidla. Do této doby bylo obligatorním pojištěním pouze pojištění motorových vozidel sloužících veřejné dopravě osob.¹⁵

V ustanovení § 56 tohoto zákona byla každému držiteli motorového vozidla, zapsanému v registru československých motorových vozidel a s přidělenou registrační značkou, stanovena povinnost uzavřít pojištění proti následkům zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Toto pojištění měla povinná osoba uzavřít s některou z československých pojišťoven, která k tomu byla oprávněna. Z této povinnosti však byla stanovena výjimka, podle které se tato povinnost nevztahovala na motorová vozidla státní správy. V případě, že povinná osoba nechtěla takové pojištění uzavřít, byla jí uložena povinnost složit na úřad, v jehož registru bylo vozidlo zapsané, kauci na úhradu závazků, vznikajících z této odpovědnosti. Tímto zákonem byla pojišťovnám uložena povinnost vydat držitelům motorových vozidel potvrzení o tom, na jakou částku jsou pojištěni a na jakou dobu zaplatili pojistné a řidiči museli mít při jízdě toto potvrzení u sebe a na vyzvání jej předložit úředním orgánům. Nepředložení potvrzení představovalo

¹⁴ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993. s. 234

¹⁵ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993. s. 275

správní přestupek. Jestliže však držitel motorového vozidla řidiči potvrzení nevydal, byl trestán sám. Při nesplnění povinnosti sjednat toto povinné pojištění mohl být držiteli vyměřen zvláštní příspěvek ve výši úhrnné částky pojistného, jež mělo být zapláceno za dobu, po kterou povinnost trvala, nejdéle však za dobu tří let.¹⁶

K provedení tzv. velkého automobilového zákona bylo vydáno vládní nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n., kterým se provádí zákon č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly, které stanovilo ještě nižší limity pojistných částek než byly stanoveny v zákoně.

Ustanovení o obligatorním pojištění odpovědnosti za škody z provozu motorových vozidel bylo v tomto vládním nařízení konkretizováno následovně:¹⁷

Minimální pojistné částky byly stanoveny následovně:

- pro úraz jedné osoby částkou 50 000,- Kč;
- pro celou pojistnou příhodu:
 - u jízdních kol s pomocným motorem, pokud nejsou podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona vyňata z platnosti ustanovení části druhé zákona, u motorových kol (motocyklů), ať s přívěsnými vozíky či bez nich, jakož i u motorových tříkolek částkou 100 000,- Kč;
 - u automobilů osobních, nákladních a se zvláštním určením a u traktorů, pokud nejsou podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona vyňaty z platnosti ustanovení části druhé zákona, částkou 200 000,- Kč;
 - u autobusů a motorových vlaků:
 - ✓ s přípustným počtem míst k sedění a ke stání nejvýše pro 35 osob, částkou 400 000,- Kč;
 - ✓ s vyšším přípustným počtem míst k sedění a stání částkou 600 000,- Kč;
- pro věcné škody částkou 100 000,- Kč.

Místo sjednání pojištění bylo možné též složit kauci v částce stanovené podle uvedeného vládního nařízení pro celou pojistnou příhodu, snížené o 10 %.

Toto zákonné pojištění přijaly soukromé pojišťovny v Československu s nechutí, neboť

¹⁶ Schelle, K. Vývoj právní úpravy pojišťovnictví. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita v Brně – právnická fakulta. 1994. s. 59an.

¹⁷ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993. s. 275an.

pro ně znamenalo zvětšení rozsahu administrativních prací. Především se jednalo o práce spojené s existencí „Fondu pro podporu při úrazech motorovými vozidly.“ Z prostředků tohoto fondu měly být vypláceny podpory osobám, které utrpěly úraz motorovým vozidlem a škoda jim nemohla být nahrazena osobou za úraz odpovědnou (např. při nezjištění pachatele).¹⁸ Další administrativní práce byly spojeny s povinností pojišťoven vydávat pojistníkům potvrzení o tom, na jaké částky a na jak dlouhou dobu je motorové vozidlo pojištěno.

V důsledku zavedení tohoto obligatorního odpovědnostního pojištění pro všechna vozidla propukl mezi pojišťovnami konkurenční boj o majitele dosud nepojištěných soukromých vozidel. Mnohé pojišťovny ve snaze získat dosud nepojištěné majitele motorových vozidel přestaly respektovat dosud platnou tarifní dohodu (tzv. Autodohodu) a pojišťovaly motorová vozidla dosud nepojištěná za každou cenu, což vážně narušovalo hospodářské výsledky pojišťoven provozujících majetkové a odpovědnostní pojištění. Znovu proto zasáhla tzv. Autodohoda, která již v červenci 1935 provedla u některých tarifních položek snížení pojistného až o 20 %. Přesto však byla veřejnost s výší pojistného nespokojená. Nakonec byly pojišťovny, provozující pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel nuceny snížit své sazby zhruba o 40 %.¹⁹ Nakonec muselo do tarifní politiky vstoupit Ministerstvo vnitra, aby vneslo do chaotického konkurenčního boje pojišťoven provozujících pojištění odpovědnosti určitý řád.²⁰

Pojištění odpovědnosti za škody a pojištění majetku se v Československu úspěšně rozvíjelo až do okamžiku tragických mnichovských událostí (okleštění Československé republiky o pohraniční území) a především do okamžiku přímé nacistické okupace Českých zemí (tzv. Protektorát Čechy a Morava). Události roku 1938 a 1939 pronikavě zasáhly do celého našeho hospodářství a do roku 1945 ovlivnily i vývoj soukromého pojišťování. České země v této době přišly o jednu třetinu státního území i obyvatelstva. Tomuto přibližně odpovídala i ztráta pojištěných, výše pojištěného kapitálu a příjem pojistného. Pojistné kmeny musely být předávány pojišťovnám německým, maďarským a později i slovenským, podle působnosti na

¹⁸ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993. s. 278

¹⁹ Chaloupecký, J. Marvan, M. Některé otázky vývoje pojištění majetku a odpovědnosti za škody v Československé republice v letech 1918 – 1939. 1. vydání. Praha: Česká státní pojišťovna. 1990. s. 47an.

²⁰ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993. s. 278

odtrženém území.²¹ Největší část postoupeného obchodu se týkala českého pohraničí (tzv. sudetoněmecké území). Převod kmenů na říšskoněmecké pojišťovny představoval sice poměrně značný obchod, avšak české pojišťovnictví tím nebylo rozhodujícím způsobem postiženo. České pojišťovny zastavily další nábor, ale musely pokračovat v likvidaci škod. Ve válečných podmínkách došlo v pojištění majetku a odpovědnosti za škody k závažným deformacím, jež se pak projevily i po vítězství nad Německem v roce 1945.²²

Počátkem roku 1940 se mezi odborníky a širokou veřejností rozvinula diskuze o tarifech v pojištění motorových vozidel. Odborníci argumentovali tím, že pro bohatého občana nebude problémem zaplatit o 100 nebo 200 korun více. Praxe však ukazovala, že i ty nejbohatší lidé se snaží získat na pojistném co největší slevy, což nutilo obchodní zástupce k poskytování slev, bonifikací a jiných výhod. V souvislosti s pojištěním motorových vozidel se dokonce objevily i návrhy na vytvoření speciální pojišťovny poskytující tento druh pojištění. Když však odborníci zpracovali příslušné znalecké posudky, došli k závěru, že vznik takovéto pojišťovny by motoristům nezaručil nižší pojistné ani jiné výhody a veřejnost tak o vznik této pojišťovny ztratila zájem.²³

Základní právní normou, která předurčila vývoj pojišťovnictví v Československu na dalších více než čtyřicet let byl Dekret presidenta republiky č. 103/1945 Sb., o znárodnění soukromých pojišťoven ze dne 24. 10. 1945. Dnem vyhlášení tohoto dekretu bylo znárodněno zestátněním smluvní (soukromé) pojišťovnictví na území Československé republiky. Ustanovení tohoto dekretu bylo konkretizováno a rozvedeno vládním nařízením č. 215/1946 Sb., kterým se provádějí některá ustanovení dekretu presidenta republiky ze dne 24. října 1945, č. 103 Sb., o znárodnění soukromých pojišťoven. Podle tohoto nařízení měly pojišťovnictví v Československu provozovat pojišťovny, národní podniky, jejichž počet a náplň práce určila vláda.²⁴ Celé území Protektorátu Čechy a Morava bylo postupně podrobena říšským pojišťovacím předpisům. Na našem území bez odporu vznikaly říšské pojišťovny.

Únor 1948 na několik desetiletí přerušil přirozený tržní vývoj pojišťovnictví.

²¹ Marvan, M. Chaloupecký, J. 170 let českého pojišťovnictví. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna a.s. 1997. s. 23

²² Chaloupecký, J. Marvan, M. Některé otázky vývoje pojištění majetku a odpovědnosti za škody v Československé republice v letech 1918 – 1939. 1. vydání. Praha: Česká státní pojišťovna. 1990. s. 43an.

²³ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993. s. 317an.

²⁴ Marvan, M. Chaloupecký, J. Kapitoly z dějin českého pojišťovnictví. 1. vydání. Praha: Pulso s.r.o. 1997. s. 8

Počátkem 50. let 20. století se projevila potřeba legislativních úprav pojištění odpovědnosti za škody způsobenou provozem motorových vozidel. Důvodem byly především značné náklady spojené s provozováním tohoto pojištění (v případě každého motorového vozidla musela být sjednána pojistná smlouva, vyhotovena pojistka, předepsáno pojistné a evidováno jeho placení, vydáno potvrzení o jeho úhradě pro dopravní inspektoráty a orgány silniční kontroly a ve stanovených termínech musely být vymáhány nezaplacené položky). Problematika placení pojistného byla na začátku řešena pomocí složenek pojišťovny, určených k placení pojistného. V další fázi pojišťovny od zasílání složenek upustily a držitel vozidla byl tak povinen obstarat si složenkou sám a později sloužila stvrzenka od složenkou rovněž jako doklad prokazující zaplacení pojistného.²⁵

Zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobené provozem vozidla bylo v Československu zavedeno zákonem č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích. Tento zákon byl nahrazen vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. Podle ustanovení § 14 výše uvedeného zákona byly osoby odpovědné za provoz motorového vozidla proti následkům zákonné odpovědnosti pojištěny u Československé pojišťovny, n. p. Tímto zákonem byla vláda zmocněna, aby nařízením určila podmínky a způsob provozování pojištění zákonné odpovědnosti. Na základě tohoto zmocnění vydala vláda nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích, v jehož ustanovení § 73 až 80 bylo upraveno zákonné pojištění provozovatelů motorových vozidel. Toto pojištění se vztahovalo na motorová vozidla, která byla provozována na československém státním území.

Z tohoto pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla nebyla pojišťovna povinna nahradit:²⁶

- nároky z ublížení na zdraví způsobené rodinným příslušníkům;
- škodu na motorovém vozidle, za jehož provoz pojištěný odpovídal;
- škodu na věcech dopravovaných tímto vozidlem;
- nároky osob s bydlištěm v cizině, pokud byly dopravovány cizozemským motorovým vozidlem;

²⁵ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 3. díl. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna. 1997. s. 133an.

²⁶ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 3. díl. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna. 1997, s. 134an.

- škodu na cizozemském motorovém vozidle způsobenou jiným cizozemským motorovým vozidlem;
- škody způsobené vojenskými motorovými vozidly za války.

Sazby pojistného za motorová vozidla s československou státní poznávací značkou za pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, které se vztahovalo pouze na území Československé republiky, činily ročně:²⁷

- za vozík pro nemocné a cestovní kolo s pomocným motorem 60,- Kčs;
- za motocykl, motorové kolo, tříkolku a motorový vozík 240,- Kčs;
- za osobní automobil, sanitní, pohřební, dodávkový nebo kombinovaný vůz, autotaxi, hotelový automobil 720,- Kčs;
- za nákladní automobil, zvláštní morové vozidlo, motorový pohyblivý pracovní stroj, tankový automobil 1 200,- Kčs;
- za autobus 1 608,- Kčs;
- za traktor 264,- Kčs.

V roce 1950 byl vydán taktéž zákon č. 189/1950 Sb., o pojistné smlouvě.

Výše uvedená vyhláška byla změněna vyhláškou č. 45/1954 Ú. l., kterou se mění vyhláška o provádění pojištění zákonné odpovědnosti za provoz motorových vozidel. Změna se týkala především sazeb pojistného, které musely být v důsledku peněžní reformy z května 1953 změněny. Tato novelizace mimo jiné představovala zavedení povinnosti prokazovat se při silniční kontrole dokladem o zaplacení pojistného.

Praxe si po zakotvení zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla vyžádala vydání vyhlášky Ministerstva financí č. 38/1957 Ú. l., o provádění pojištění zákonné odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel. Oproti dřívější vyhlášce došlo ke snížení maximální výše pojistného plnění poskytnutého pojišťovnou za věcnou škodu z 200 000,- Kčs na 50 000,- Kčs. Postih proti držiteli pro neplacení pojistného uplatňovala pojišťovna ve výši 10 % z vyplacené částky uhrazené poškozenému, dříve pojišťovna mohla uplatnit trojnásobek pojistného. Podle nové vyhlášky již pojišťovna nemusela vyzývat držitele motorového vozidla k placení pojistného. Poprvé od zavedení zákonného

²⁷ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 3. díl. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna. 1997. s. 135

pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla bylo zmírňovacím ustanovením upraveno zřeknutí se práva postihu, a to úplně nebo částečně, pokud pro to byly dány důvody hodné zvláštního zřetele.²⁸

Dnem 1. dubna 1964 byl zrušen nejen zákon č. 189/1950 Sb., o pojistné smlouvě, ale rovněž všechny do této doby platné pojistné podmínky. Ministerstvo financí vydalo pojistné podmínky nové. Pro oblast odpovědnostního pojištění byly tyto podmínky vydány vyhláškou č. 50/1964 Sb., o pojistných podmínkách pro pojištění odpovědnosti za škody. Stejněho dne nabyl účinnosti též zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, který ve svém ustanovení § 347 umožňoval mimo jiné pojistit odpovědnost za škodu vzniklou na životě a zdraví nebo na věci, popřípadě odpovědnost za jinou majetkovou škodu. I nadále existovalo pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v podobě zákonného pojištění.

S účinností od 1. ledna 1965 byla vydána vyhláška č. 197/1964 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel. Touto vyhláškou byla zrušena vyhláška č. 38/1957 Ú. 1. o provádění pojištění zákonné odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel.

Od placení pojistného byly osvobozeny osoby, které zákon č. 98/1964 Sb., o dani z motorových vozidel, osvobozuje od platby daně, tj. invalidní osoby neschopné pohybu a občané vykonávající základní vojenskou službu.

Oproti úpravě platné před vydáním výše uvedené vyhlášky byla rozšířena možnost postihu i na případ, kdy pojištěný způsobil škodu motorovým vozidlem, které se nesmělo podle platných právních předpisů používat k provozu na silnicích. Pokud škodu způsobil zaměstnanec na služební cestě motorovým vozidlem zaměstnavatele, vznikalo právo postihu pojišťovny jen proti zaměstnavateli. Podle nové vyhlášky se zákonné pojištění rozšířilo i na zahraničí.

S účinností od 1. ledna 1969 byla zákonem č. 162/1968 Sb., kterým se mění zákon č. 82/1966 Sb., o pojišťovnictví, Státní pojišťovna rozdělena na dva samostatné subjekty (pojišťovací a zajišťovací podniky), na Českou státní pojišťovnu se sídlem v Praze a Slovenskou státní pojišťovnu se sídlem v Bratislavě.

V letech 1969 až 1989 se v pojištění motorových vozidel projevil zásadní změny.

²⁸ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 3. díl. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna. 1997. s. 135an.

Základem pro tyto změny byla vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 32/1972 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která dávala podnět k uplatnění postihu proti pojištěnému, který použil k jízdě motorové vozidlo nevyhovující stanoveným podmínkám.²⁹

Na základě zákonného opatření předsednictva Federálního shromáždění č. 28/1974 Sb., o zrušení daně motorových vozidel a dalších právních norem bylo nutno přepracovat zásady zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel.

Rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel byly stanoveny vyhláškou Ministerstva financí ČSR č. 123/1974 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel provozovaného Českou státní pojišťovnou.

Podle této vyhlášky se zákonné pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel provozované Českou státní pojišťovnou vztahovalo především na provozovatele a řidiče motorových vozidel:

- která jsou v evidenci motorových vozidel v České socialistické republice a týká se jejich odpovědnosti za škody způsobené na území Československé socialistické republiky a v ostatních evropských státech, v Maroku a v Tunisku v době, na kterou se platí zvláštní pojistné dle ustanovení § 16 odst. 5 této vyhlášky;
- která mají trvalé stanoviště v cizině, vstoupí-li na území Československé socialistické republiky v místě, které je v republice, a týká se jejich odpovědnosti za škody způsobené v Československé socialistické republice v době, na kterou se platí pojistné.

Počátkem 90. let 20. století byla pro pojištění v České republice charakteristická vysoká škodovost, způsobená především liberalizací cen a nárůstem násilných trestných činů. Z celkově způsobených trestných činů byly na prvním místě především krádeže motorových vozidel a podstatně stoupal také počet dopravních nehod. Rychlý nárůst motorismu si vynucoval úpravu pojištění motorových vozidel, zejména pojištění odpovědnosti za škody.

Dne 28. května 1991 vstoupil v účinnost zákon ČNR č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví. Tímto zákonem bylo právně upraveno postavení pojišťoven a zajišťoven, podmínky podnikání

²⁹ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 3. díl. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna. 1997. s. 241an.

v pojišťovnictví a státní dozor nad pojišťovny. Zároveň jím byl odstraněn monopol České státní pojišťovny, nastalo období tzv. demonopolizace pojišťovnictví.³⁰ Na základě povolení Ministerstva financí mohly od účinnosti tohoto zákona, tj. od 1. ledna 1992, na území České a Slovenské federativní republiky podnikat v pojišťovnictví i další pojišťovny, založené v právní formě akciové společnosti, státního podniku či družstva. Od účinnosti tohoto zákona již nebyly pojistné podmínky vydávány jako obecně závazné právní předpisy, k pojistné smlouvě byly přikládány pojistné podmínky schválené pro pojišťovnu dozorčím orgánem, tj. pro území České republiky Ministerstvem financí ČR.

Pojišťovnictví se týkala rovněž velká novelizace zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku provedená zákonem č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje občanský zákoník. Touto novelou byla úprava pojištění zařazena do osmé části, hlavy patnácté, do závazkového práva, přesněji byla úprava pojištění upravena v ustanoveních § 104 a § 788 až 828 občanského zákoníku. Od 1. ledna 1992 byla úprava pojištění obsažená v občanském zákoníku úpravou absolutní.

Další významná změna v zákonném pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla byla na počátku 90. let 20. století uskutečněna přijetím ústavního zákona č. 23/1991 Sb., kterým se uvozuje Listina základních práv a svobod jako ústavní zákon Federálního shromáždění České a Slovenské Federativní Republiky (dále jen "Listina").

Především se jednalo o ustanovení čl. 4 odst. 1 Listiny, které stanovilo, že povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod. Zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla však bylo v roce 1953 zavedeno „pouze“ vládním nařízením, a to vládním nařízením č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, a nikoliv zákonem.

Bylo tedy potřeba dát tento stav do souladu s Listinou a vznik tohoto pojištění upravit zákonem. V České republice však zůstala tato problematika i nadále založena výše uvedeným vládním nařízením z roku 1953 a provozovala jej Česká pojišťovna a. s.³¹

Ke zhojení tohoto nedostatku došlo až vydáním zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a

³⁰ Karfíková, M. Přikryl, V. Čechová, J. Základy pojišťovacího práva. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Orac, s. r. o. 2001. s. 11

³¹ Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 3. díl. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna. 1997. s. 300an.

plynulosti provozu na pozemních komunikacích, kterým byl s účinností od 21. února 1997 vznik zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla dán tímto zákonem, a tedy již nikoliv vládním nařízením. Toto pojištění tedy vznikalo automaticky ze zákona bez povinnosti sjednat pojistnou smlouvu, a to okamžikem uvedení vozidla do provozu. Zaplacení pojistného stanoveného vyhláškou, podle skupiny, resp. kategorie vozidla, tedy nebylo pro vznik pojištění rozhodující.

Na základě vládního nařízení č. 54/1953 Ú. l., o úpravě hrubých základních platů zaměstnanců v pojišťovnictví byla vydána vyhláška č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Hlavním důvodem jejího vydání byla úprava sazeb pojistného, které se nezvyšovaly od zavedení tohoto pojištění v roce 1951. Tato vyhláška byla vydána se záměrem dosáhnout rovnováhy mezi náklady na toto pojištění, ze kterého se vyplácelo o 200 až 300 % více než činilo zaplacené pojistné, a právě přijatým pojistným. V konečné podobě však byly v této vyhlášce stanoveny sazby nižší, než které navrhovaly pojišťovny. Následně však byla vydána vyhláška Ministerstva financí ČR č. 582/1992 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška ministerstva financí České republiky č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Touto vyhláškou došlo s účinností od 1. ledna 1993 k podstatnému zvýšení sazeb tohoto zákonného pojištění.

Důvodem pro zvyšování sazeb tohoto zákonného pojištění byla především jeho neadresnost a zcela chybějící systém kontroly založený na propojení státem vedené evidence silničních vozidel a evidence plátců pojistného z tohoto pojištění vedené pojišťovnou, což značně ztěžovalo zjišťování a postih osob, které nesplnily povinnost zaplatit stanovené pojistné.

Stanovení sazeb pojistného vyhláškou však vytvářelo nebezpečí značné politické odpovědnosti za výši sazeb pojistného, které byly nižší než sazby vypočtené na základě skutečných škodných průběhů jednotlivých skupin vozidel, což se negativně odráželo na výši prostředků potřebných k úhradě vznikajících škod se všemi z toho vyplývajícími důsledky. Neexistence pojistné smlouvy pak pojistiteli znemožňovala stanovit pojistné v závislosti na individuálním škodním průběhu pojištění, takže pojistné bylo stanoveno administrativně, bez ohledu na schopnosti řidiče, způsob užívání, území, na kterém je vozidlo převážně užíváno apod.

Nedostatkem zákonného pojištění bylo rovněž to, že neumožňovalo využití pozitivního působení konkurenčního prostředí ve smyslu rozsahu a kvality nabízených služeb a výši pojistného.³²

Jak je z výše uvedeného patrné, zákonná podoba tohoto pojištění existovala na území dnešní České republiky po několik desítek let. Veškeré podmínky tohoto pojištění byly určeny zákonem, resp. jiným právním předpisem (např. kdo a jak se musí pojistit, u koho a za jaké pojistné). Právní předpisy tedy nahrazovaly všeobecné pojistné podmínky i pojistnou smlouvu. Majitel motorového vozidla také neměl možnost výběru produktu ani pojistitele. Rozsah pojistného krytí byl velmi široký a odškodňování prakticky nebylo shora limitováno. Na pojistné krytí nemělo vliv ani eventuální nezaplacení pojistného.

Problémy se zákonnou podobou tohoto pojištění se začaly stupňovat po roce 1989. Zákonná podoba tohoto pojištění příliš nevyhovovala podmínkám tržní transformace a s postupnými snahami o zapojení České republiky do Evropské unie sílil tlak Evropské unie na harmonizaci systému pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se systémem Evropské unie, kde funguje povinně smluvní podoba tohoto pojištění. Další problém představovaly stále se zhoršující dopady cenového zkreslení na ekonomiku tohoto pojištění. Tyto problémy však byly řešeny postupně a jejich řešení bylo ukončeno až v roce 1999. Velmi pozvolně byly každoročně upravovány nepostačující sazby tohoto zákonného pojištění. Toto bylo doprovázeno ještě nutností postupně vyrovnávat značně rizikově nestejněměrné tarify jednotlivých typů vozidel.³³

Z výše uvedených důvodů vyžadovalo provozování tohoto pojištění zásadní systémovou změnu, kterou byl přechod na formu povinně smluvního pojištění s účinností od 1. ledna 2000, který byl uskutečněn zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. Tímto zákonem se začala oblast pojištění odpovědnosti přizpůsobovat právním předpisům Evropské unie. Pro provoz tohoto pojištění bylo licencováno více pojistitelů a souběžně byla zřízena Česká kancelář pojistitelů. K tomuto zákonu byla vydána vyhláška 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.

³² Karfíková, M. Příkrý, V. Čechová, J. Základy pojišťovacího práva. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Orac, s. r. o. 2001. s. 99an.

³³ Daňhel, J. a kol. Pojistná teorie. 2. vydání. Praha: Professional Publishing. 2006. s. 184an.

Rok 1999 byl rokem zásadním pro celou oblast pojišťovnictví, neboť kromě výše uvedeného zákona byl vydán rovněž další velmi důležitý zákon, který se týkal pojištění jako celku, a to zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví a o změně některých souvisejících zákonů.

Dalším mezníkem byl pro oblast pojišťovnictví rok 2004, kdy byl přijat především zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů a současně byla zrušena část osmá hlavy patnácté občanského zákoníku, která obsahovala úpravu pojistné smlouvy. Potřeba změny ustanovení o pojistné smlouvě v občanském zákoníku byla vyvolána zejména nedostatky současné právní úpravy, potřebou reagovat na změněné, tj. tržní podmínky v soukromém pojištění, a přizpůsobit i tuto oblast soukromého práva některým podmínkám obsaženým v právu Evropských společenství.³⁴

V roce 2004 nabyl účinnosti rovněž zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí o změně živnostenského zákona. Právní úprava činnosti zprostředkovatelů pojištění je významná vzhledem k jejich podílu na pojistném trhu z hlediska uzavřených pojistných smluv. Ve vyspělých tržních ekonomikách se tento podíl pohybuje kolem 50 %.³⁵

O pět let později byl přijat zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví. Od roku 1991 se jedná o třetí zákon upravující základní podmínky pro zahájení a výkon pojišťovací a zajišťovací činnosti a systém dohledu v pojišťovnictví. Tímto zákonem je sledováno vytvoření odpovídajících předpokladů pro zabezpečení maximální ochrany spotřebitele pojišťovacích služeb díky efektivnímu dohledu nad jejich soukromými provozovateli, který by měl být vyvážen komerční svobodou nabídky a výběru těchto služeb. Dosavadní právní úprava byla v mnoha směrech překonána praxí a nevyhovovala dosažené úrovni transformačního procesu. Tímto zákonem byly v souladu s právem ES upraveny základní principy provozování soukromého pojištění a zajištění a výkon dohledu nad touto činností.³⁶

³⁴ Vláda ČR. Důvodová zpráva k návrhu zákona o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů. Obecná část. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. 2003

³⁵ Vláda ČR. Důvodová zpráva k zákonu o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech a o změně živnostenského zákona. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. 2003

³⁶ Parlament České republiky. Poslanecká sněmovna. Sněmovní tisk 571/0, část č. 1/18, VI. n. z. o pojišťovnictví - EU. Praha: Poslanecká sněmovna. 5. volební období, 2006 - 2010

3. Charakter pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jako pojištění povinně smluvního

Současná podoba pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jako pojištění povinně smluvního existuje od 1. ledna 2000. Byla zavedena zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Od výše uvedeného data získalo licenci k provozování tohoto pojištění dvanáct pojišťoven, čímž byl nahrazen dosavadní monopol jedné pojišťovny na poskytování tohoto pojištění, do této doby jako tzv. pojištění zákonného.

V současné době nabízí, dle údajů České asociace pojišťoven,³⁷ pojištění odpovědnosti z provozu vozidla deset pojistitelů. Jedná se o:

- Allianz pojišťovnu, a.s.;
- Českou podnikatelskou pojišťovnu, a.s., Vienna Insurance Group;
- Českou pojišťovnu a.s.;
- ČSOB Pojišťovnu, a.s., člena holdingu ČSOB;
- Generali Pojišťovnu a.s.;
- Kooperativa pojišťovnu, a.s., Vienna Insurance Group;
- Slavia pojišťovnu a.s.;
- Triglav pojišťovnu, a.s.;
- UNIQA pojišťovnu, a.s.;
- Wüstenrot pojišťovnu a.s.

Dle mého názoru se již počet a vůbec konkrétní pojistitelé nabízející tento pojistný produkt ustálili a zůstávají více méně neměnný.

Základní charakteristikou tzv. povinně smluvního pojištění je právě skutečnost, že právní předpis uloží určité osobě příslušející ke skupině subjektů vykonávajících nějakou činnost, která je zdrojem nebezpečí pro okolí (tzn. každému, kdo hodlá takovou činnost vykonávat), popřípadě

³⁷ Pojistné produkty [online]. Praha: Česká asociace pojišťoven, 2010[citováno 2011-8-29]. Dostupné z URL <<http://www.cap.cz/ProduktyPojistoven.aspx>>

vlastníci určitý majetek, povinnost uzavřít pojistnou smlouvu.³⁸

Forma povinně smluvního pojištění je oproti zákonnému pojištění pružnější, především dává možnost výběru pojistitele a také umožňuje využít některé stimuly, u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se jedná zejména o bonus a malus.³⁹ Myslím, že právě systém těchto stimulů, resp. zejména bonusy, jsou pro zájemce o toto pojištění jedním z rozhodujících kritérií pro výběr pojistitele. Nejzásadnějším kritériem je samozřejmě výše pojistného.

S povinným smluvním pojištěním počítá rovněž ustanovení § 5 odst. 1 zákona o pojistné smlouvě, které stanoví, že se lze u těchto pojištění v pojistné smlouvě od zákona o pojistné smlouvě odchýlit pouze, připouští-li to zákon o pojistné smlouvě nebo zvláštní právní předpis a nedojde-li tím ke snížení rozsahu soukromého pojištění stanoveného zvláštním právním předpisem. Pro tuto úpravu povinného pojištění je tedy charakteristická jednostranná kogentnost.

Zákon o pojistné smlouvě či zvláštní zákony tedy pro povinné pojištění zakládají zásadu „co není dovoleno, je zakázáno“, čímž je pro oblast těchto povinných pojištění vyloučeno použití ustanovení § 2 odst. 3 občanského zákoníku, který by jinak v souladu s principem subsidiarity zakotveným v ustanovení § 1 odst. 2 zákona o pojistné smlouvě skýtal smluvní volnost ve smyslu „co není zakázáno, je dovoleno“. Smyslem této úpravy je celospolečenský zájem na ochraně poškozených osob a majetku. Z tohoto vyplývá, že je zakázáno zúžit zákonem předepsaný rozsah povinného pojištění, zejména založit další výluky z povinného pojištění nad rámec výluk uvedených v zákoně. Toto zúžení tedy není možné ani v pojistných podmínkách. Speciální odkaz je pak obsažen v ustanovení § 5 odst. 3 zákona o pojistné smlouvě, který explicitně zakazuje odmítnutí plnění z povinného pojištění. Naproti tomu lze při zachování předepsaného rozsahu pojištění v pojistných podmínkách pro povinné pojištění, popřípadě v pojistné smlouvě, zakotvit sankci či postih stíhající pojištěného nebo pojistníka nad rámec stanovený zákonem o pojistné smlouvě a zvláštním zákonem.⁴⁰

Je-li vozidlo provozováno bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nebo, je-li vozidlo ponecháno bez tohoto pojištění na pozemní komunikaci, jedná se u fyzické osoby o

³⁸ Bohman, L. Dryjová, L. Wawerková, M. Zákon o pojistné smlouvě. Komentář. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a.s. 2004, s. 45

³⁹ Karfíková, M. Prikryl, V. Čechová, J. Základy pojišťovacího práva. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Orac, s. r. o. 2001. s. 89an.

⁴⁰ Bohman, L. Dryjová, L. Wawerková, M. Zákon o pojistné smlouvě. Komentář. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a.s. 2004, s. 45an.

přestupek a u právnické osoby o správní delikt, za které lze uložit pokutu v rozmezí od 5.000,- Kč do 40.000,- Kč.

Zde je na místě zvýraznit povinnost uzavřít předmětné pojištění rovněž v případě, kdy je vozidlo ponecháno na pozemních komunikacích (tj. na dálnici, silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci). Bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nemůže být vozidlo na uvedených komunikacích zaparkováno ani na místě označenou příslušnou dopravní značkou jako parkoviště.⁴¹

Nerozhodné je místo škodné události. Nejedná se pouze o škodu způsobenou provozem vozidla na pozemní komunikaci, ale rovněž i o škodu způsobenou provozem vozidla vymezeného v ustanovení § 2a zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na jiné části povrchu zemského než je dálnice, silnice, místní nebo účelová komunikace.⁴²

Je-li tuzemské vozidlo provozováno bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, tedy v rozporu se zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, je vlastník vozidla povinen uhradit České kanceláři pojistitelů příspěvek za dobu, po kterou bylo vozidlo provozováno v rozporu s tímto zákonem. Za úhradu výše uvedeného příspěvku odpovídá společně a nerozdílně s vlastníkem vozidla jeho provozovatel, není-li současně jeho vlastníkem. Předmětná povinnost vzniká vlastníkovi a provozovateli vozidla, který byl nebo měl být zapsán v registru silničních vozidel v době, kdy bylo vozidlo provozováno v rozporu s tímto zákonem. Toto neplatí v případě, kdy pojištění odpovědnosti zaniklo odcizením vozidla. V této souvislosti je, dle mého názoru, nezbytné připomenout, bohužel stále přetrvávající stav, a to poměrně vysoký počet vozidel provozovaných bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, který se stále nedaří významně snížit.

Výše příspěvku se určí součtem hodnoty vypočtené vynásobením výše příslušné denní sazby pro daný druh vozidla počtem dní, kdy bylo vozidlo provozováno v rozporu s tímto zákonem, a nákladů na jeho uplatnění, v případě jeho nezaplacení včetně nákladů na jeho vymáhání. Výše denních sazeb pro jednotlivé druhy vozidel stanoví příloha k zákonu o pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla. Denní sazba příspěvku se pohybuje podle druhu

⁴¹ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 7

⁴² Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 16

vozidla od 20 do 300 Kč.⁴³ Příspěvek je splatný ve lhůtě třiceti dnů ode dne doručení písemné výzvy České kanceláře pojistitelů k jeho úhradě na adresu výše uvedené osoby. Účinky doručení má i nevyzvednutí písemné výzvy k úhradě příspěvku do patnácti dnů ode dne jejího uložení v provozovně provozovatele poštovních služeb nebo odepření převzetí této výzvy, s výjimkou případu, kdy si osoba, z důvodů nezávislých na její vůli, nemohla výzvu České kanceláře pojistitelů převzít. Povinnost uhradit příspěvek nevzniká, pokud bylo ve výše uvedené lhůtě České kanceláři pojistitelů prokázáno, že vozidlo nebylo provozováno v rozporu s tímto zákonem.

Dle údajů České kanceláře pojistitelů jsou vozidla bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice dlouhodobým problémem. Z celkového počtu cca 6,9 miliónů vozidel registrovaných v České republice nemá zhruba 800 tisíc vozidel sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Z nich přibližně 200 až 300 tisíc vozidel je zřejmě reálně provozováno, tzn. opakovaně vyjíždí na silnice (v přepočtu se jedná o každé 20 vozidlo). Řidiči nepojištěných vozidel způsobí ročně kolem 5 tisíc nehod. Celková výše jimi způsobených škod dosahuje cca 450 miliónů Kč ročně.⁴⁴

V posledních letech došlo zejména v důsledku přetrvávajícího poklesu cen pojištění motorových vozidel k zpomalení tempa růstu předepsaného pojistného. Kvůli vývoji cen pojistných produktů pro motoristy se trh neživotního pojištění ocitá v červených číslech. V oblasti pojištění vozidel pokleslo předepsané pojistné v průměru o 7 %. Situace je patrná zejména právě u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Přesto, že došlo k nárůstu uzavřených pojistných smluv o 2, 4 %, došlo k poklesu předepsaného pojistného téměř o 1, 5 miliardy Kč. Za posledních šest let došlo ke snížení průměrné ceny v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zhruba o 15 %. Dle mého názoru je tento stav důsledkem konkurenčního boje o zákazníka, kdy se pojistitelé snaží co nejvíce stlačit cenu, neboť naprostá většina zájemců o tento druh pojištění si pojistitele vybírá právě podle výše pojistného a nabízených bonusů. Myslím si však, že tento stav není dlouhodobě udržitelný a pojistný trh bude muset na tyto skutečnosti

⁴³ Jaké postihy hrozí motoristům za nezaplacení povinného ručení? I. [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů, 2008 [citováno 2011-8-26]. Dostupné z URL <<http://sa-apl2.ckp.cz/component/content/article/4-neplaceni-povinneho-ruceni/12-jake-postihy-hrozi-motoristum-za-neplaceni-povinneho-ruceni-1>>

⁴⁴ Otázky a odpovědi. Kolik je škod způsobených nepojištěnými vozidly? [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů, 2011 [citováno 2011-8-26]. Dostupné z URL <<http://www.bezpojisteni.cz/otazky-a-odpovedi>>

reagovat tak, aby nebylo provozování tohoto pojištění ztrátové.

Zásadní jsou v této souvislosti rostoucí průměrné náklady na škody, zejména škody na zdraví v kontextu s dramatickým snižováním ceny pojistného. Tyto skutečnosti mohou vyřadit ze hry na pojistném trhu některé pojišťovny.⁴⁵

⁴⁵ Aktuality [online]. Praha: Česká asociace pojišťoven, 2011 [citováno 2012-3-17]. Dostupné z URL <<http://www.cap.cz/news.aspx?aktualita=70&list=vweb/Aktuality>>

4. Vznik a zánik pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jako pojištění povinně smluvní vzniká na základě pojistné smlouvy. Povinnost pojistnou smlouvu uzavřít je stanovena zákonem, čímž se toto pojištění liší od pojištění dobrovolného. Pojistitel je povinen pojistníkovi vydat zelenou kartu, která je jediným dokladem o sjednání tohoto pojištění.

Jednotliví pojistitelé nabízejí k pojištění odpovědnosti z provozu vozidla řadu doplňkových pojištění, především se jedná o:

- pojištění čelního skla, ale rovněž i všech skel ve vozidle;
- úrazové pojištění osob ve vozidle;
- pojištění zavazadel;
- úhrada nákladů na zapůjčení náhradního vozidla;
- pojištění asistenčních služeb;
- pojištění pro případ živelní události;
- havarijní pojištění.

Nabídka doplňkových produktů se však liší u jednotlivých pojistitelů. Z výše uvedeného příkladného výčtu je patrné, že některá doplňková pojištění kryjí výluky z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Přesto, že výše pojistného je, dle mého názoru, hlavním aspektem, podle kterého si zájemci o toto pojištění vybírají pojistitele, s kterým pojistnou smlouvu uzavřou, myslím si, že se postupně zvyšuje zájem o doplňková pojištění uvedená výše, a to zejména u řidičů, kteří využívají vozidlo každodenně.

Pojistitelé nabízejí svým klientům v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla rovněž pojištění tzv. flotily. Za tzv. „flotilu“ bývá většinou označována skupina pěti a více vozidel, které jsou ve vlastnictví stejného majitele a jsou pojištěny v rámci jedné smlouvy. Dle počtu vozů ve flotile je stanovena výše pojistného. Výhodou uzavřeného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ve formě tzv. flotily je přehlednost a jednoduchá administrativní správa a zejména možnost čerpání různých výhod, množstevních slev a doplňkových bonusů. U takto

sjednávaného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vycházejí pojištitelé svým klientům maximálně vstřícně a dokáží jim nabídnout pojištění dle jejich konkrétního požadavku.

Velkou výhodou pro klienta je velmi komfortní a úsporná správa pojištění flotily a rovněž zrychlená likvidace škod. Nově pořízené automobily lze jednoduše zařadit do flotily pod jedinou smlouvu pouze prostřednictvím formuláře pro přihlášení vozidla do flotily a stejným způsobem lze vozidlo také odhlásit. Toto vše lze realizovat elektronickou cestou. Někteří pojištitelé nabízejí u tohoto pojištění využívání internetového rozhraní, ve kterém mohou klienti po přihlášení provádět potřebné změny, detailně si porovnat rozpis výše pojistného pro jednotlivá vozidla nebo se seznámit s detailním přehledem škodných událostí za období, které považují za důležité. Klienti mohou také vidět přehled škodného průběhu kompletní flotily jako celku. Úhrada pojistného za všechna vozidla ve flotile probíhá bankovním převodem na základě jedné jediné transakce.

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je stanovena vlastníku tuzemského vozidla nebo řidiči cizozemského vozidla v ustanovení § 3 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, není-li v předmětném zákoně stanoveno jinak. Pojistník je v tomto případě povinen uzavřít pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s některou z pojišťoven vlastních licenci na toto odvětví pojištění. Tímto není dotčeno právo uzavřít pojistnou smlouvu ve prospěch těchto osob, neboť institut pojištění cizího pojistného rizika je upraven v ustanovení § 10 zákona o pojistné smlouvě. V takovémto případě uzavírá s pojištěním pojistnou smlouvu pojistník, který není současně pojištěným, tj. osobou, na jejíž, v tomto případě, odpovědnost se pojištění vztahuje. Pojistník je v takovémto případě povinen seznámit pojištěného s obsahem pojistné smlouvy týkající se pojištění jeho pojistného rizika. Právo na pojistné plnění může pojistník uplatnit pouze tehdy, jestliže prokáže splnění povinnosti uvedené v předchozí větě a zároveň prokáže, že mu byl k přijetí pojistného plnění dán souhlas pojištěného, popřípadě zákonného zástupce takové osoby, není-li zákonným zástupcem pojistník sám. Pokud by pojištěný neprojevil souhlas s tím, aby pojistník přijal pojistné plnění, pojistník se pojistného plnění nedomůže. Pokud by takováto situace nastala, nebylo by osoby, která by byla aktivně legitimována. Tuto situaci bohužel zákon neřeší. V praxi je tedy třeba vyřešit ji smluvním ujednáním, tedy vyřešit jak bude postupováno v případě, kdy pojištěný nedá souhlas

s výplatou pojistného plnění pojistníkovi. V případě smrti pojistníka jako fyzické osoby nebo jeho zániku jako osoby právnické bez právního nástupce vstupuje namísto pojistníka pojištěný, a to dnem, kdy pojistník zemřel nebo zanikl bez právního nástupce. V tomto případě však může být sjednána odchylná právní úprava v pojistné smlouvě.

Pojištění cizího rizika by mělo být koncipováno jako pojištění sjednané ve prospěch pojistníka. Pokud by totiž mělo z pojistné smlouvy vzniknout právo na pojistné plnění osobě odlišné od pojistníka, spadá toto pojištění rovněž pod režim ustanovení § 11 zákona o pojistné smlouvě jako pojištění ve prospěch třetí osoby.⁴⁶

Pojištěný má nárok, aby za něho pojistitel z tohoto pojištění uhradil škodu a náklady v souvislosti s ní vynaložené, kterou způsobil poškozeným, a to v rozsahu a výši, která je upravena v ustanovení § 442 až 449a občanského zákoníku.

V zákoně o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je stanoven rovněž postih za nedodržení příslušných ustanovení zákona. Cílem této zákonné úpravy je především ochrana poškozených osob, resp. zajistit, aby se vždy dostalo poškozenému náhrady. Zvláštní zákon ukládá pojistiteli povinnost poskytnout pojistné plnění i v případě, kdy nebyla splněna podmínka nahodilosti vzniku škody, tj. kdy byla škoda způsobena úmyslným jednáním pojištěného nebo pojistníka.⁴⁷

V souvislosti s výše uvedeným se nabízí otázka, jak má být řešena situace, kdy je vlastníkem vozidla leasingová společnost, která jej leasingovou smlouvou pronajala jiné osobě, resp. kdo je v této situaci odpovědný za škodu způsobenou tímto vozidlem.

V rozhodnutích Nejvyššího soudu ČR je v této věci argumentováno právní úpravou obsaženou v ustanovení § 6 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, podle které se pojištění odpovědnosti vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Podle ustanovení § 427 a násl. občanského zákoníku odpovídá za škodu jeho provozovatel, podle ustanovení § 420 odst. 1 občanského zákoníku pak jeho řidič, pokud způsobil škodu zaviněným porušením právní povinnosti, nejde-li o případ uvedený v ustanovení § 420 odst. 2 občanského zákoníku.⁴⁸ V případě leasingu je

⁴⁶ Bohman, L. Dryjová, L. Wawerková, M. Zákon o pojistné smlouvě. Komentář. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a.s. 2004, s. 73

⁴⁷ Bohman, L. Dryjová, L. Wawerková, M. Zákon o pojistné smlouvě. Komentář. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a.s. 2004, s. 45

⁴⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 11. 2010, sp. zn. 25 Cdo 3964/2008, www.nsoud.cz

vlastníkem vozidla leasingová společnost a leasingový nájemce je jeho provozovatelem.

I přestože občanský zákoník spojuje odpovědnost za škodu způsobenou zvláštní povahou dopravního prostředku s provozovatelem vozidla, pojem provozovatele nijak nedefinuje. Ze soudní praxe vyplývá, že je provozovatelem ten, kdo má právní a faktickou možnost s dopravním prostředkem disponovat, tedy zpravidla vlastník vozidla. Jak je již výše uvedeno, za provozovatele je považována i osoba užívající vozidlo na základě koupi najaté věci. Provozovatel odpovídá za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků i tehdy, půjčí-li vozidlo krátkodobě někomu jinému. Není vyloučeno, aby poškozený uplatnil nárok na náhradu škody přímo proti této osobě, tj. vůči faktickému řidiči. Tato osoba však poškozenému odpovídá na základě ustanovení § 420 občanského zákoníku, tj. za své zaviněné protiprávní jednání. Jedná-li se o případ, kdy je provozovatelem právnická osoba, je nezbytné vycházet z ustanovení § 420 odst. 2 občanského zákoníku, což platí i v případě, jedná-li se o podnikající fyzickou osobu, která ke své činnosti použila jiného.⁴⁹

Osoba provozovatele (přesněji provozovatele silničního vozidla registrovaného v registru silničních vozidel České republiky) je definována v ustanovení § 2 odst. 16 zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích jako fyzická osoba s místem trvalého pobytu nebo s místem povoleného pobytu v České republice nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která vlastním jménem provozuje silniční vozidlo a je současně vlastníkem silničního vozidla a nebo je vlastníkem silničního vozidla oprávněna k provozování silničního vozidla. Z předmětného ustanovení je zřejmé, že se týká pouze provozovatele silničního vozidla registrovaného v registru silničních vozidel České republiky.

Osoba provozovatele může být v čase proměnná, aniž by došlo ke změně vlastníka vozidla. Pokud by tedy byla povinnost sjednat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla uložena provozovateli vozidla, docházelo by k častým změnám osob, kterým by byla tato povinnost uložena, přičemž by bylo složité zjistit v konkrétní době osobu provozovatele, neboť zápis v registru vozidel nemá konstitutivní charakter a nemusí tedy odpovídat skutečnosti, pokud by změna nebyla registru oznámena.

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nemá však vazbu „pouze“ na vozidla evidovaná

⁴⁹ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 19

v evidenci silničních vozidel, ale týká se rovněž vozidel této evidenci nepodléhající (např. některých přípojných vozidel nebo pracovních strojů). U takových vozidel musí být povinnost uzavřít pojistnou smlouvu na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla uložena vlastníkově.⁵⁰

S touto problematikou úzce souvisí rovněž otázka, koho lze považovat za osobu bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vůči níž má Česká kancelář pojistitelů právo na náhradu ve smyslu ustanovení § 24 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Dle judikatury Nejvyššího soudu ČR⁵¹ je za osobu bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla třeba považovat tu osobu, která za způsobenou škodu odpovídá, nikoliv pouze osobu, která nesplní povinnost uzavřít k vozidlu pojistnou smlouvu ve smyslu ustanovení § 4 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se podle ustanovení § 6 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla totiž vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu. Za škodu způsobenou provozem motorového vozidla odpovídá podle ustanovení § 427 a násl. občanského zákoníku jeho provozovatel, podle ustanovení § 420 odst. 1 občanského zákoníku pak jeho řidič, pokud způsobil škodu zaviněným porušením právní povinnosti, nejde-li o případ uvedený v ustanovení § 420 odst. 2 občanského zákoníku. Ustanovení § 427 a násl. občanského zákoníku o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla není ve vztahu k obecné odpovědnosti podle ustanovení § 420 občanského zákoníku ustanovením speciálním, nýbrž obě skutkové podstaty stojí vedle sebe. Odpovědnost provozovatele motorového vozidla za škodu způsobenou jeho provozem proto nevyklučuje odpovědnost řidiče tohoto vozidla, který způsobil škodu při téže škodní události porušením právní povinnosti; je proto na vůli poškozeného, vůči kterému ze škůdců (či zda vůči oběma) nárok na náhradu škody uplatní.⁵²

Má-li tedy Česká kancelář pojistitelů podle ustanovení § 24 odst. 9, ve spojení s ustanovením § 24 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla právo postihu vůči tomu, kdo odpovídá za škodu způsobenou provozem nepojištěného vozidla, nemůže mít toto postižní právo proti tomu, kdo za škodu nese

⁵⁰ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 20

⁵¹ Např. dle rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 1. 2008, sp. zn. 32 Cdo 2837/2007 a rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 11. 3. 2008, sp. zn. 25 Cdo 1778/2007, www.nsoud.cz

⁵² Švestka, J., Jehlička, O., Škárová, M., Spáčil, J. a kol. Občanský zákoník. Komentář. 10. vydání. Praha: C. H. Beck. 2006. s. 735an.

odpovědnost, byť by jako vlastník vozidla nesplnil svou povinnost uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti, což je v současné době již výslovně uvedeno v ustanovení § 24 odst. 9 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Za osobu bez pojištění odpovědnosti, vůči níž má Česká kancelář pojistitelů ve smyslu ustanovení § 24 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, právo na náhradu, je třeba považovat tu osobu, která za způsobenou škodu odpovídá, nikoliv pouze osobu, která nesplní povinnost uzavřít k vozidlu pojistnou smlouvu ve smyslu ustanovení § 4 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. České kanceláři pojistitelů tak svědčí právo postihu vůči každému, kdo za způsobenou škodu odpovídá a za koho plnila.⁵³

Nájemce z leasingové smlouvy tedy nemá zákonnou povinnost uzavřít smlouvu o povinném pojištění vozidla, a i když se k tomu zavázal vůči leasingové společnosti v leasingové smlouvě, neznamená to, že by tímto smluvním ujednáním zanikla povinnost vlastníka vozidla pojistit, vyplývající přímo z ustanovení § 4 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Avšak vlastník vozidla, pokud není řidičem (§ 420 občanského zákoníku) ani provozovatelem vozidla, není osobou odpovědnou za vznik škody z dopravní nehody.

Podle ustanovení § 24 odst. 9 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vzniká České kanceláři pojistitelů právo na náhradu vůči tomu, kdo odpovídá za škodu. Odpovídá-li za škodu více osob, pak za takovou pohledávku České kanceláře pojistitelů odpovídají tyto osoby společně a nerozdílně, solidárními dlužníky je tedy provozovatel a řidič vozidla, jehož provozem byla způsobena škoda; řidič pouze tehdy, pokud za škodu odpovídá. Nelze-li určit provozovatele, je solidárním dlužníkem vůči pohledávce České kanceláře pojistitelů vlastník vozidla, což neplatí pro vlastníka vozidla, jehož pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zaniklo podle ustanovení § 12 odst. 1 písm. d) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.⁵⁴

Osobou bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ve smyslu ustanovení § 24 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je dle rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR⁵⁵ nikoli osoba, která nesplní povinnost uzavřít k provozovanému vozidlu pojistnou smlouvu,

⁵³ Např. dle rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 1. 2008, sp. zn. 32 Cdo 2837/2007, rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 11. 3. 2008, sp. zn. 25 Cdo 1778/2007 a rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 1. 7. 2008, sp. zn. 25 Cdo 990/2008, www.nsoud.cz

⁵⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 1. 2010, sp. zn. 25 Cdo 3360/2007, www.nsoud.cz

⁵⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 1. 2008, sp. zn. 32 Cdo 2837/2007 a 1. 7. 2008, sp. zn. 25 Cdo 90/2008, www.nsoud.cz

nýbrž osoba odpovídající za škodu způsobenou provozem vozidla, ke kterému nebyla pojistná smlouva uzavřena. Jestliže je pojištěním kryta odpovědnost osob povinných k náhradě škody způsobené provozem vozidla, pak není-li vozidlo pojištěno, je osobou bez pojištění ten, za koho by pojišťovna poškozenému plnila, kdyby pojištěno bylo. Přitom odpovědnost provozovatele vozidla za škodu způsobenou jeho provozem podle ustanovení § 427 a násl. občanského zákoníku nevylučuje souběžnou (solidární) odpovědnost řidiče tohoto vozidla podle ustanovení § 420 odst. 1 občanského zákoníku, který způsobil škodu při téže škodní události zaviněným porušením právní povinnosti, nejde-li o případ uvedený v ustanovení § 420 odst. 2 občanského zákoníku. Má-li tedy Česká kancelář pojistitelů právo postihu vůči každému, kdo odpovídá za škodu a za koho plnila, svědčí jí toto právo i vůči řidiči (nepojištěného) vozidla tehdy, odpovídá-li řidič za škodu vzniklou při provozu tohoto vozidla. Bylo by totiž proti smyslu daného ustanovení, pokud by postih nebyl možný proti osobě, která odpovídá za škodu na základě zavinění; opačný výklad by možnost postihu nepřiměřeně zúžil.

Ve vztahu k výše uvedenému je nezbytné pro úplnost uvést, že Česká kancelář pojistitelů poskytuje poškozenému:

- plnění za škodu způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba; plnění za škodu na věci nebo ušlém zisku vzniklém v souvislosti se škodou na věci poskytne Česká kancelář pojistitelů pouze tehdy, pokud současně s touto škodou byla poškozenému způsobena i závažná škoda na zdraví a pokud škoda podle ustanovení § 6 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nebo ušlém zisku přesáhla 10 000 Kč;
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti, byl-li provoz tohoto vozidla podmíněn pojištěním odpovědnosti podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla;
- plnění za škodu způsobenou provozem tuzemského vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže tuto škodu uhradit;
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna hraničním pojištěním;

- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění;
- náhradní plnění podle ustanovení § 24a a 24b zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a to v rozsahu, v jakém je Česká kancelář pojistitelů povinna plnit podle ustanovení § 24 odst. 2 písm. a) až c) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla;
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla, které bylo odesláno z jiného členského státu do České republiky jako státu cílového určení, nebylo-li k tomuto vozidlu sjednáno pojištění odpovědnosti podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a ke škodné události došlo ve lhůtě do 30 dnů ode dne, kdy kupující osoba vozidlo převzala, i když vozidlo nebylo v České republice registrováno.

Z garančního fondu je poskytováno rovněž náhradní plnění, a to za podmínek a v případech určených v ustanovení § 24a a 24b zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Z garančního fondu jsou tak formou náhradního plnění poskytovány pouze ty úhrady, kde je zřejmé, že by se poškozený domáhal svých práv velice těžko a zdlouhavým způsobem, případně se jich domoci nelze. Formou náhradního plnění z garančního fondu je umožněno občanům jiných členských států Evropské unie domoci se svých práv především v případech nesplnil-li příslušný pojistitel ve lhůtě stanovené zákonem svoji povinnost poskytnout pojistné plnění, případně nesdělil-li důvody, pro které tak učinit nemůže a dále nebyl-li ustanoven příslušný škodní zástupce pro případ řešení dané škodní události, je-li škoda způsobena provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž pojištění je uzavřeno mimo území domovského členského státu.

Po výplatě pojistného plnění z garančního fondu má Česká kancelář pojistitelů právo uplatnit svůj nárok na náhradu vyplaceného náhradního plnění vůči garančnímu fondu v členském státě, ve kterém ke škodě došlo, a to i v případě, kdy má vozidlo obvyklé stanoviště na území jiného než členského státu. Nebyl-li zjištěn pojistitel, který je povinen vzniklou škodu nahradit, má Česká kancelář pojistitelů právo vymáhat zaplacené náhradní plnění zpět od garančního fondu ve státě, kde má vozidlo své obvyklé stanoviště.

Výplatou pojistného plnění přechází práva poškozeného vůči osobě, která škodu způsobila nebo vůči jejímu pojistiteli na Českou kancelář pojistitelů. Rovněž České kanceláři pojistitelů je zákonem uložena povinnost bez zbytečného odkladu uspokojit příslušný orgán

jiného členského státu, který poskytl v souladu s příslušnými předpisy Evropské unie náhradní plnění poškozenému s bydlištěm či sídlem v uvedeném členském státě, je-li zřejmé, že vozidlo, jehož provozem byla škoda způsobena, mělo v době vzniku škodné události obvyklé stanoviště na území České republiky.⁵⁶

Česká kancelář pojistitelů je oprávněna postížit právo na náhradu toho, co vyplatila z garančního fondu, uplatnit (do výše nabytého dědictví) i vůči dědicům toho, kdo za škodu odpovídá, ačkoliv plnění poskytla až po jeho smrti. Neboť zůstavitelovými dluhy, které ve smyslu ustanovení § 470 občanského zákoníku přecházejí na dědice, jsou nejen povinnosti (závazky), které se zakládají na důvodu, jenž nastal ještě za života zůstavitele, ale i povinnosti (závazky), které mají původ v právním úkonu, v protiprávním úkonu nebo jiné právní skutečnosti, z nichž by měl plnit (svému věřiteli nebo jiné oprávněné osobě) zůstavitel, kdyby tomu nezabránila jeho smrt.⁵⁷

V souvislosti s výplatou či právem na vyplacení plnění z garančního fondu je na místě uvést, že v pozici poškozeného může být i pojistitel, který v souvislosti s dopravní nehodou poskytl poškozenému vlastníku vozidla z titulu pojištění majetku pojistné plnění, vstoupil tak do práv poškozeného a získal právo na přímé plnění z garančního fondu, jestliže odpovědná osoba neměla v době dopravní nehody sjednáno povinné smluvní pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla. Promlčecí doba tzv. postížitního práva vůči škůdci počíná České kanceláři pojistitelů běžet od proplacení odpovídající částky pojistiteli z garančního fondu, nikoliv od poskytnutí pojistného plnění poškozenému pojistitelem.⁵⁸

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se bez výjimky vztahuje na vlastníky vozidel se zvláštní registrační značkou.⁵⁹ Odpovědnost z provozu těchto vozidel je nezbytné pojistit předtím, než budou provozována na veřejných komunikacích. U pojištění vozidel, kterým byla udělena zvláštní registrační značka trvale manipulační nebo pro zkušební účely, se postupuje obdobně jako při pojištění vozidel s normální registrační značkou s určitými úpravami v údajích uváděných v pojistné smlouvě a

⁵⁶ Zárbynická, J., Schelle, K. Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost). 1. vydání. Brno: KEY Publishing, s.r.o. 2010. s. 121

⁵⁷ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 15. 11. 2011, sp. zn. 31 Cdo 3095/2008, www.nsoud.cz

⁵⁸ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 26. 5. 2011, sp. zn. 25 Cdo 1098/2009, www.nsoud.cz

⁵⁹ Pojem registrační značky byl zaveden zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění. Zvláštní registrační značka se přiděluje na základě vyhlášky č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, v platném znění.

dokladu o pojištění. Je-li vozidlu přidělena zvláštní registrační značka pro jednorázové použití s omezenou platností, je tento případ řešen jako krátkodobé pojištění, přičemž do pojistné smlouvy i do dokladu o pojištění se uvádějí stejné údaje jako u vozidel přihlášených do registru vozidel.⁶⁰

Zde je na místě uvést, že v ustanovení § 5 zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jsou stanoveny výjimky z povinnosti uzavřít pojistnou smlouvu podle výše uvedeného zákona. Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nemá:

- řidič cizozemského vozidla, který je držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě, nebo vozidla, jehož pojištění odpovědnosti na území České republiky je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu;
- složka integrovaného záchranného systému pro všechna vozidla neužívaná k podnikání a zařazená do průběžně aktualizované přílohy poplachového plánu integrovaného záchranného systému kraje;
- Bezpečnostní informační služba pro jí provozovaná vozidla;
- Ministerstvo obrany ČR pro vozidla provozovaná Vojenským zpravodajstvím;
- Ministerstvo vnitra ČR pro vozidla provozovaná Úřadem pro zahraniční styky a informace a pro vozidla Policie ČR útvarů služby kriminální policie a vyšetřování;
- obec pro vozidla provozovaná jednotkami sboru dobrovolných hasičů obce.

K vozidlu uvedenému pod druhou až pátou odrážkou vydá zelenou kartu Ministerstvo financí ČR. Zanikne-li důvod, pro který byla vozidlu s výjimkou z pojištění odpovědnosti zelená karta vydána, je ten, kdo takové vozidlo provozuje povinen zelenou kartu vrátit Ministerstvu financí ČR.

Je-li škoda způsobena provozem vozidlem s výjimkou z pojištění odpovědnosti, nahradí ji ministerstvo, jehož vozidlo škodu způsobilo. Činnosti spojené s náhradou škody hrazenou ministerstvem může na základě dohody vykonávat jménem ministerstva jím pověřený pojistitel.

Způsob a rozsah náhrady škody se v těchto případech řídí zvláštním právním předpisem, kterým je ustanovení § 442 a následujících občanského zákoníku. Osoba, která provozuje

⁶⁰ Kopecký, K. Povinné ručení. Otázky a odpovědi. 2. rozšířené vydání. Praha: GRADA Publishing, a.s.. 2005. s. 15an.

vozidlo s výjimkou z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, je povinna bez zbytečného odkladu nahlásit ministerstvu, že došlo ke škodné události, popsat skutkový stav a předložit příslušné doklady. Dále musí ministerstvu oznámit, že proti ní bylo uplatněno právo na náhradu škody nebo zahájeno správní nebo trestní řízení, případně že poškozený uplatnil nárok na náhradu škody u soudu nebo u jiného příslušného orgánu, pokud se o této skutečnosti dozví. Ministerstvo má pak nárok na náhradu toho, co plnilo, proti fyzické osobě, která škodu způsobila za podmínek podle ustanovení § 10 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (např. úmyslné způsobení škody, jednání pod vlivem alkoholu atd.).

Pojistitel je povinen pojistnou smlouvu uzavřít, jestliže její návrh neodporuje zákonu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, zákonu o pojistné smlouvě nebo pojistným podmínkám pojistitele. V ustanovení § 3 odst. 4 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jsou stanoveny náležitosti, které musí obsahovat každá pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Jedná se o údaje, týkající se smluvních stran, vozidla, doby trvání pojištění, limitů pojistného plnění, výše pojistného, jeho splatnosti a způsobu jeho placení, formy a místa oznámení škodné události a je-li pojištění odpovědnosti z provozu vozidla provozováno formou dočasného poskytování služeb, rovněž adresu bydliště nebo místa podnikání, anebo sídlo škodního zástupce. Při sjednávání pojistné smlouvy však nemusí být známy veškeré údaje o vozidle, absentující údaje však nemohou znemožňovat identifikaci vozidla. Absentující údaje sdělí pojistník pojistiteli ve lhůtě, kterou určí pojistitel, nejpozději však ve lhůtě do patnácti dnů ode dne uzavření pojistné smlouvy. Změnu údajů týkajících se pojistníka a vozidla je pojistník povinen pojistiteli oznámit do patnácti dnů ode dne, kdy k této změně došlo.

Pojistná smlouva je smlouvou o finančních službách, ve které se pojistitel zavazuje v případě vzniku pojistné události poskytnout ve sjednaném rozsahu plnění a pojistník se zavazuje platit pojistiteli pojistné.

Jedná-li se o spoluvlastnictví vozidla, je pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla povinen uzavřít ten ze spoluvlastníků, který k tomu byl ostatními spoluvlastníky písemně pověřen. Není-li pověřen žádný ze spoluvlastníků, může uzavřít toto pojištění provozovatel vozidla zapsaný v technickém průkazu a v registru silničních vozidel.

Povinnost pojistit vozidlo vzniká v okamžiku uvedení vozidla do provozu.

Pokud je smlouva uzavírána na dobu určitou, např. do 31. 12. příslušného roku, a tímto datem zanikla, je nezbytné uzavřít smlouvu na nové období nejpozději do 14. 1. následujícího roku. Není-li pojistná smlouva v tomto termínu uzavřena, je vlastník vozidla povinen ve stejné lhůtě odevzdat registrační značku a osvědčení o technickém průkazu příslušnému orgánu evidence, tj. místně příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který vede registr silničních vozidel. Tento orgán rozhodne ve správním řízení o vyřazení vozidla z registru. Stejně postupuje příslušný orgán, zjistí-li tuto skutečnost příslušník Policie ČR při kontrole vozidla v provozu.⁶¹

Nepředloží-li řidič při silniční kontrole zelenou kartu nebo doklad o hraničním pojištění, lze mu uložit pokutu ve výši 1.500,- až 3.000,- Kč a v blokovém řízení až do výše 1.500,- Kč. Provozuje-li fyzická osoba nebo ponechá-li na pozemní komunikaci vozidlo bez pojištění odpovědnosti, dopouští se přestupku, za který lze uložit pokutu od 5.000,- Kč do 40.000,- Kč, v příkazním řízení lze uložit pokutu 5.000,- Kč. Neodevzdá-li vlastník vozidla tabulku s registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla, lze mu uložit pokutu od 2.500,- Kč do 20.000,- Kč. Dle mého názoru výše předmětných pokut, resp. jejich rozsah, odpovídá závažnosti jednotlivých přestupků, kdy tím nejzásadnějším je bezpochyby provozování vozidla na pozemní komunikaci bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. I přes vysokou výši pokuty, která, myslím si, i při spodní hranici bude převyšovat pojistné v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (zejména u osobních automobilů) nepřinutí některé vlastníky vozidel ke sjednání tohoto pojištění, což je nepochopitelné, a to z mnoha úhlů pohledu (např. nesplnění zákonné povinnosti, sankce, výše způsobených škod atd.).

Z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla není hrazena škoda, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena. Z tohoto pojištění nejsou hrazeny ani věcné škody a škody, za které pojištěný odpovídá svému manželu nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti s výjimkou škod na zdraví nebo škody, která má povahu ušlého zisku, pokud tato škoda souvisí se škodou na zdraví podle ustanovení § 6 odst.

⁶¹ Kopecký, K. Povinné ručení. Otázky a odpovědi. 2. rozšířené vydání. Praha: GRADA Publishing, a.s.. 2005. s. 16an.

2 písm. a) zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Pokud by tedy výše uvedené osoby nebydly s viníkem ve společné domácnosti, měly by jim být škody uhrazeny z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla viníka. Škody na zdraví nebo usmrcením by byly hrazeny i kdyby tyto osoby s viníkem žily ve společné domácnosti.⁶²

Právní důvody zániku pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jsou upraveny v ustanovení § 12 zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Toto pojištění zaniká:

- dnem, kdy pojistník, jeho dědic, právní nástupce nebo vlastník vozidla, je-li osobou odlišnou od pojistníka, oznámil pojistiteli změnu vlastníka tuzemského vozidla:

Pro zánik pojištění dle tohoto bodu je rozhodující den, kdy některá z uvedených osob oznámila pojistiteli změnu vlastníka tuzemského vozidla, nikoliv den samotné změny vlastníka předmětného vozidla. Přesto, že se jedná o zcela jasně formulované ustanovení, myslím si, že i v dnešní době dochází poměrně často k tomu, že mezi dnem, kdy dojde ke změně vlastníka vozidla a dnem oznámení této změny pojistitele je významná prodleva. Což je dle mého názoru způsobeno tím, že příslušné osoby se domnívají, že toto pojištění zaniká „pouze“ změnou vlastníka vozidla a oznámení již není nutné.

- dnem, kdy vozidlo, které nepodléhá evidenci vozidel, zaniklo, přičemž vozidlo zanikne okamžikem, kdy nastane nevratná změna znemožňující jeho provoz;
- dnem vyřazení tuzemského vozidla z registru vozidel:

Pokud zanikne vozidlo, které podléhá evidenci vozidel, je dnem zániku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla den jeho trvalého vyřazení z evidence vozidel s výjimkou případu, kdy osoba oprávněná k tomuto evidenčnímu úkonu nemohla z důvodů nezávislých na její vůli tuto povinnost splnit a jestliže ji splnila bezodkladně, když tyto překážky pominuly. V takovém případě je dnem zániku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla den, kdy takové vozidlo zaniklo.

- odcizením vozidla; pokud nelze dobu odcizení vozidla přesně určit, považuje se vozidlo za odcizené, jakmile Policie ČR přijala oznámení o odcizení vozidla;
- dnem následujícím po marném uplynutí lhůty stanovené pojistitelem v upomínce k zaplacení

⁶² Kopecký, K. Povinné ručení. Otázky a odpovědi. 2. rozšířené vydání. Praha: GRADA Publishing, a.s.. 2005. s. 26

pojistného nebo jeho části, doručené pojistníkovi a současně vlastníkovi tuzemského vozidla, pokud jde o osobu odlišnou od pojistníka; tato lhůta nesmí být kratší než 1 měsíc a upomínka pojistitele musí obsahovat upozornění na zánik pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v případě nezaplacení dlužného pojistného; lhůtu stanovenou pojistitelem v upomínce k zaplacení pojistného nebo jeho části lze před jejím uplynutím dohodou prodloužit;

- výpovědí:

Podle ustanovení § 22 zákona o pojistné smlouvě zaniká soukromé pojištění sjednané s běžným pojistným výpovědí pojistitele nebo pojistníka ke konci pojistného období. Výpověď musí být doručena alespoň šest týdnů před uplynutím pojistného období, jinak je neplatná.

Pojistitel nebo pojistník mohou soukromé pojištění vypovědět do dvou měsíců ode dne uzavření pojistné smlouvy. Dnem doručení výpovědi počíná běžet osmidenní výpovědní lhůta, jejímž uplynutím soukromé pojištění zaniká.

Pojistitel nebo pojistník mohou soukromé pojištění vypovědět do tří měsíců ode dne doručení oznámení o vzniku pojistné události. Dnem doručení výpovědi počíná běžet jednoměsíční výpovědní lhůta, jejímž uplynutím soukromé pojištění zaniká.

Pojistník může soukromé pojištění vypovědět do jednoho měsíce ode dne doručení sdělení o převodu pojistného kmene nebo jeho části podle zvláštního právního předpisu nebo do jednoho měsíce ode dne zveřejnění oznámení o odnětí povolení k provozování pojišťovací činnosti pojistitele. Dnem doručení výpovědi počíná běžet osmidenní výpovědní lhůta, jejímž uplynutím soukromé pojištění zaniká.

- dohodou;
- uplynutím doby, na kterou bylo pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla sjednáno.

Skutečnosti uvedené v prvních čtyřech odrážkách je pojistník povinen bez zbytečného odkladu oznámit pojistiteli. Sdělení těchto skutečností pojistiteli je bezesporu rovněž v zájmu pojistníka, především vzhledem k právu pojistitele na pojistné do konce kalendářního měsíce, ve kterém pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zaniklo. Toto oznámení musí být učiněno

písemnou formu ve smyslu ustanovení § 7 odst. 1 zákona o pojistné smlouvě, není-li dohodnuto jinak.

Po zániku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je:

- pojistník povinen bez zbytečného odkladu odevzdat pojistiteli zelenou kartu, byla-li vydána;
- pojistitel povinen na základě písemné žádosti pojistníka vydat mu ve lhůtě do 15 dnů ode dne jejího doručení potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a o jeho škodném průběhu; ve stejné lhůtě je pojistitel povinen vydat toto potvrzení na žádost pojistníka kdykoli v době trvání pojištění, přičemž stejnou povinnost má pojistitel, jedná-li se o žádost pojistníka o vydání potvrzení o vrácení zelené karty pojistiteli.

Zanikne-li pojištění odpovědnosti z provozu vozidla před uplynutím doby, na kterou bylo pojištění sjednáno, má pojistitel právo na pojistné do konce kalendářního měsíce, ve kterém pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zaniklo. Zbývající část zaplaceného pojistného je pojistitel povinen vrátit. Nastala-li v době do zániku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla škodná událost, vzniká pojistiteli právo na pojistné podle věty první; povinnost zbývající část pojistného vrátit má pouze tehdy, jestliže mu z této škodné události nevznikne povinnost plnit.

Jestliže pojistník po zániku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla neodevzdal pojistiteli zelenou kartu, není pojistitel povinen do doby splnění této povinnosti vrátit pojistníkovi pojistné ani vydat výše uvedené potvrzení.

Se zánikem pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je spojena povinnost vlastníka vozidla odevzdat státní poznávací značku a osvědčení o registraci nebo osvědčení o technickém průkazu vozidla příslušnému orgánu evidence, tj. příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, a to nejpozději ve lhůtě 14 dnů ode dne zániku pojištění, nebyla-li uzavřena nová pojistná smlouva týkající se téhož tuzemského vozidla, na základě které vznikla nejpozději uplynutím této lhůty povinnost pojistníka platit pojistné a povinnost pojistitele poskytnout pojistné plnění pro případ vzniku pojistné události. Nesplnění uvedené povinnosti je sankcionováno pokutou ve výši od 2 500 Kč do 20 000 Kč.⁶³

⁶³ Karfíková, M., Příkrýl, V. a kolektiv. Pojišťovací právo. 1. vydání. Praha: Leges, s.r.o. 2010. s. 306

5. Práva a povinnosti smluvních stran

Pojištěný má právo, aby za něj pojistitel uhradil v rozsahu a výši podle ustanovení § 442 a následujících občanského zákoníku škodu:

- způsobenou na zdraví nebo usmrcením;
- vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat;
- ušlý zisk;
- účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování výše uvedených nároků; v souvislosti se škodou uvedenou výše v bodě druhém a třetím však jen v případě marného uplynutí lhůty podle ustanovení § 9 odst. 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nebo neoprávněného odmítnutí anebo neoprávněného krácení pojistného plnění pojistitelem, pokud poškozený svůj nárok uplatnil a prokázal a pokud ke škodné události, ze které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, s výjimkou doby jeho přerušení.

Podmínkou plnění pojistitele je, že poškozený nárok uplatnil a prokázal a ke vzniku škodné události, ze které vznikla škoda za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti, s výjimkou doby jeho přerušení.

Pojištěný má dále právo, aby za něj pojistitel uhradil příslušnou zdravotní pojišťovnou uplatněný a prokázaný nárok na náhradu nákladů vynaložených na zdravotní péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění podle ustanovení § 55 zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jestliže zdravotní pojišťovna vynaložila tyto náklady na zdravotní péči poskytnutou poškozenému, pokud ke škodné události, ze které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti, s výjimkou doby jeho přerušení. To platí obdobně i v případě regresní náhrady předepsané k úhradě pojištěnému podle ustanovení § 126 zákona č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění, ve znění pozdějších předpisů.

Právu pojištěného na náhradu škodu pojistitelem odpovídá právo poškozeného na pojistné plnění od příslušného pojistitele, nebo u České kanceláře pojistitelů, jedná-li se o nárok

z garančního fondu podle ustanovení § 24 zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Nárok poškozeného upravený v ustanovení § 9 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je přímým nárokem poškozeného na plnění proti pojistiteli, s nímž je uzavřena pojistná smlouva na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tímto ustanovením byla řešena dřívější často problematická součinnost škůdce s uplatňováním práva poškozeného. Nárok na náhradu škody prokazuje poškozený.

Judikaturou⁶⁴ byla řešena rovněž otázka, zda je z pojištění odpovědnosti za škodu poškozenému vyplacena částka odpovídající zvýšení sazby pojistného při tzv. ztrátě bonusu. V předmětné rozsudku bylo konstatováno, 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 havarijního pojištění za následující pojistné období.

V této souvislosti bylo konstatováno, že při dopravní nehodě způsobené druhým žalovaným nedošlo ke vzniku tvrzené majetkové újmy žalobkyně a samotná tato nehoda nebyla příčinou toho, že smluvní pojistitel žalobkyni zvýšil sazby pojistného. Skutečností, na níž je obvykle vázána povinnost pojištěnce plnit svému pojistiteli platby pojistného v určité výši (vyšší než doposud), je smluvená podmínka, jíž je nedodržení tzv. bezeškodního průběhu pojištění, tedy ta skutečnost, že v určitém časovém úseku bylo smluvním pojistitelem pojištěnci vyplaceno pojistné plnění, a nikoliv okolnost, zda pojištěná věc byla poškozena jednáním třetí osoby (osoby mimo pojistný vztah). Ke zvýšení plateb pojistného nedošlo v důsledku střetu vozidel (v jeho důsledku došlo k poškození vozu), ale v důsledku toho, že pojišťovna vyplatila z havarijního pojištění v souladu se svými pojistnými podmínkami pojistné plnění svému pojištěnci a v souladu s těmito podmínkami a pojistnou smlouvou pak upravila práva a povinnosti smluvních stran v jejich právním vztahu. Zvýšení sazby pojistného (tzv. ztráta bonusu) ze smluvního havarijního pojištění za následující pojistné období tak nelze považovat za majetkovou újmu, jejíž vznik je v příčinné souvislosti se škodnou událostí, popř. s protiprávním jednáním škůdce, a pokud za ni druhý žalovaný neodpovídá, není ani první žalovaná povinna nahradit z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla škodu.

V souvislosti s povinnostmi smluvních stran je na místě jako první uvést povinnost

⁶⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 4. 2003, sp. zn. 25 Cdo 1520/2001, www.nsoud.cz

vlastníka vozidla uzavřít k vozidlu pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Dále má pojištěný povinnost bez zbytečného odkladu písemně oznámit pojistiteli, že došlo ke škodné události a předložit příslušné doklady, resp. sdělit skutkový stav. Pojištěný musí pojistiteli uvést především následující skutečnosti:

- dobu a místo dopravní nehody (škodné události);
- údaje o sobě, především jméno a příjmení, datum narození, trvalý pobyt jedná-li se o fyzickou osobu nebo obchodní jméno či název a sídlo či místo podnikání, jedná-li se o podnikající fyzickou osobu nebo o osobu právnickou;
- údaje o vlastníkovi, resp. provozovateli vozidla, zejména jméno a příjmení, datum narození a trvalý pobyt, jedná-li se o fyzickou osobu nebo obchodní jméno či název a sídlo či místo podnikání, jedná-li se o podnikající fyzickou osobu nebo o osobu právnickou;
- údaje o vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena, zejména se jedná o druh, tovární značku a typ vozidla, VIN a státní poznávací značku vozidla, byla-li vozidlu přidělena;
- údaje o poškozeném;
- údaje o rozsahu způsobené škody;
- popis vzniku a průběhu škodné události;
- číslo pojistné smlouvy a údaje o platnosti pojištění;
- probíhá-li o předmětné dopravní nehodě šetření Policie ČR, název a sídlo orgánu, který provádí šetření škodné události.

Nepodléhá-li dopravní nehoda oznámení Policii ČR, má pojištěný povinnost předložit bez zbytečného odkladu společný záznam o dopravní nehodě a pojistiteli pak, pokud požaduje vyšetření nehody nad rámec stanovený příslušným zákonem, ukládá uhradit pojištěnému náklady tím vzniklé. Pojistitel má rovněž povinnost upřesnit prováděnou výplatu pojistného plnění podle jednotlivých nároků poškozeného včetně způsobu stanovení jeho výše.

Povinnost účastníků dopravní nehody ohlásit neprodleně dopravní nehodu policistovi je stanovena tehdy, dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000,- Kč.

Nesplní-li pojištěný ohlašovací povinnost o škodné události bez zřetele hodného důvodu, má pojistitel proti němu právo na náhradu toho, co za něho plnil, jestliže se prokáže, že v důsledku nesplnění uvedené povinnosti pojištěného byla ztížena možnost řádného šetření pojistitele. Předpokladem pro úspěšné uplatnění postihového práva je v tomto případě současné naplnění obou podmínek stanovených v ustanovení § 10 odst. 1 písm. d) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a to nesplnění oznamovací povinnosti uložené ustanovením § 47 odst. 3 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích a zároveň negativní dopad nesplnění této povinnosti na možnosti pojistitele osvětlit příčiny a mechanismus dopravní nehody, včetně případných podkladů pro uplatnění regresních nároků.⁶⁵

Smyslem této úpravy je vytvoření podmínek pro to, aby pojistitel mohl řádně a dostatečně posoudit všechny okolnosti v souvislosti s jeho zákonnou povinností poskytnout poškozenému plnění za pojištěnou osobu. I když prvotní je samozřejmě zjištění údajů potřebných pro plnění poškozenému, patří sem i okolnosti promítající se do práva pojistitele požadovat náhradu poskytnutého plnění či jeho části od pojištěné osoby, jsou-li splněny zákonem stanovené podmínky. Jedná se totiž o vypořádání trojstranného právního vztahu mezi poškozeným, pojištěným a pojistitelem, který vzniká ve specifické sféře povinného smluvního pojištění odpovědnosti za škodu.

Z uvedeného tedy vyplývá, že ztížení možnosti řádného šetření pojistné události pojistitelem podle ustanovení § 9 odst. 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ve smyslu ustanovení § 10 odst. 1 písm. d) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se vztahuje nejen k okolnostem významným pro plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla poškozenému, nýbrž i k důvodům, pro které může pojistitel vůči pojištěnému uplatnit regresní nárok.⁶⁶

Poruší-li pojištěný některou z výše uvedených povinností, tzn. některou z povinností uvedených v ustanovení § 8 odst. 1 až 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, je pojistitel oprávněn na pojištěném požadovat úhradu nákladů spojených s šetřením pojistné události nebo jiných nákladů vyvolaných porušením těchto povinností.

S výše uvedenou problematikou úzce souvisí také otázka promlčení práva pojistitele na

⁶⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 28. 1. 2010, sp. zn. 25 Cdo 4585/2007, www.nsoud.cz

⁶⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 15. 4. 2010, sp. zn. 25 Cdo 1791/2008, www.nsoud.cz

plnění vůči pojištěnému. Judikaturou bylo konstatováno,⁶⁷ že má postizní právo pojistitele vůči pojištěnému povahu zvláštního, originárního nároku, který se promlčuje podle ustanovení § 101 občanského zákoníku v obecné tříleté promlčecí době, a nikoliv podle ustanovení § 106 občanského zákoníku, jež se vztahuje na nároky poškozeného na náhradu škody proti tomu, kdo za škodu odpovídá. Dle mého názoru lze problematiku promlčení práva pojistitele na plnění vůči pojištěnému chápat z dvou úhlů pohledu, primárně není samozřejmě pojistitel v roli poškozeného, avšak v momentě, kdy vynaloží nějaké náklady či vyplatí pojistné plnění a z tohoto mu vznikne právo postihu vůči pojištěnému, bylo by možné jej považovat také za poškozeného. Z těchto důvodů mi připadají výše uvedené závěry judikátu jako velmi podstatné a určující.

Pro obecnou promlčecí dobu platí, že začíná běžet ode dne, kdy právo mohlo být vykonáno (uplatněno) poprvé, tedy ode dne, kdy právo bylo možno odůvodněně jako nárok uplatnit u soudu podáním žaloby. Pro postizní právo pojistitele, odvíjející se od toho, že plnil poškozenému z garančního fondu, bude tedy pro běh promlčecí doby rozhodující, kdy jej mohl vykonat poprvé.

Bezprostředně po uzavření pojistné smlouvy, týkající se tuzemského vozidla, je pojistitel povinen vydat pojistníkovi zelenou kartu. Zelená karta je dokladem sloužícím k prokazování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, nenahrazuje však písemné potvrzení o uzavření pojistné smlouvy, pojistku. Pojistku vydává pojistitel pojistníkovi v souladu s ustanovením § 9 zákona o pojistné smlouvě. Zelená karta je vydávána s platností minimálně čtrnáct dnů a maximálně na dobu jednoho roku.⁶⁸

Pojistitel je podle ustanovení § 9 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla povinen vyplatit pojistné plnění do 15 dnů ode dne, kdy skončil šetření nutné k zjištění rozsahu své povinnosti plnit nebo jakmile obdržel pravomocné rozhodnutí soudu o své povinnosti poskytnout pojistné plnění. Šetření pojistné události je pojistitel povinen provést bez zbytečného odkladu. Ve lhůtě do 3 měsíců, ode dne kdy bylo

⁶⁷ Např. v rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 4. 2008, sp. zn. 25 Cdo 799/2006 a v rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 11. 2000, sp. zn. 29 Cdo 2941/99, www.nsouid.cz

⁶⁸ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 20

oprávněnou osobou uplatněno právo na plnění z pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, je pojistitel povinen ukončit šetření pojistné události a sdělit poškozenému výši pojistného plnění v případě, že nebyla zpochybněna povinnost pojistitele plnit z pojištění odpovědnosti a byly-li prokázány nároky poškozeného. Tento postup pojistitele platí v případě, že není pochybnosti o odpovědnosti za škodu a oprávněnosti nároku uplatněného a prokázaného poškozeným. Ve stejné lhůtě je pojistitel povinen poskytnout poškozenému písemné vysvětlení k těm jeho uplatněným nárokům, které byly zamítnuty nebo u kterých bylo sníženo plnění pojistitele, anebo u kterých nebylo možné ve stanovené lhůtě ukončit šetření. Vysvětlení se může týkat jak problematiky samotné odpovědnosti za škodu, tak i vypořádání se s důkazy, které předložil poškozený co do rozsahu a výše uplatněného nároku na pojistné plnění.

Právo poškozeného na plnění proti pojistiteli osoby odpovědné za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku podle ustanovení § 9 odst. 1 zákona č. o pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla se promlčuje podle ustanovení § 101 a § 104 občanského zákoníku, podle nichž promlčecí doba činí tři roky a počíná běžet za rok po pojistné události.⁶⁹

V případě, že pojistitel nesplní výše uvedené povinnosti, které jsou zakotveny v ustanovení § 9 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, poskytne k jeho tíži pojistné plnění Česká kancelář pojistitelů na základě písemné žádosti poškozeného, a to ve lhůtě dvou měsíců ode dne obdržení žádosti o náhradní plnění, pokud je ve stejné lhůtě neodmítne.

Pojistitel je povinen stanovit výši pojistného tak, aby zabezpečil trvalou splnitelnost závazků vzniklých provozováním pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, tj. tak, aby na základě uzavřené pojistné smlouvy vždy a v plné výši poskytl pojistné plnění, a rovněž zajistil i úhradu příspěvků České kanceláři pojistitelů. Jedná se o povinnost pojistitele kalkulovat netto pojistné pojistně matematickými metodami, které zohledňují vývoj pojistného rizika včetně odpovídající tvorby technických rezerv podle zákona o pojišťovnictví a příslušné vyhlášky, a nákladů spojených s úhradou příspěvků placených České kanceláři pojistitelů.⁷⁰ Zde je, dle mého názoru otázkou, nakolik je ze strany pojistitelů naplněn výše uvedený požadavek za situaci, kdy je v posledních letech předmětné pojištění označeno za ztrátové, a to především v důsledku neustálého tlaku na snižování pojistného.

⁶⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 12. 12. 2007, sp. zn. 25 Cdo 113/2006, www.nsoud.cz

⁷⁰ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 24

Výše pojistného je ovlivňována především následujícími faktory:

- kategorií vozidla (např. zda se jedná o motocykl, osobní či nákladní automobil atd.);
- zdvihovým objemem nebo výkonem motoru;
- zvoleným limitem pojistného plnění;
- segmentačními kritérii (např. věkem, bydlištěm vlastníka vozidla, stářím vozidla atd.)
- předchozím bezeškodním průběhem (tzv. systém Bonus/Malus, viz. níže).⁷¹

Při sjednávání výše pojistného v pojistné smlouvě je pojistitel povinen zohlednit rovněž celkový předcházející škodný průběh pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pojistníka, a to slevou na pojistném v případě bezeškodního průběhu pojištění nebo přírůžkou k pojistnému v případě výplaty pojistného plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Bezeškodným průběhem se přitom rozumí situace, kdy pojistník v předcházejícím pojistném období (většinou se bude jednat o předcházející roční období) z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nečerpal. Zásadně se nejedná o celou historii jeho pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Přírůžka na pojistném je vázána na výplatu pojistného plnění z pojistných událostí, které nastaly v uvedeném předcházejícím pojistném období. Pojistiteli musí vzniknout povinnost z předmětné pojistné smlouvy plnit. Není rozhodující, zda do konce tohoto období byla pojistná částka vyplacena.

Při zohlednění předcházejícího škodního průběhu pojistitel nepřihlíží k době přerušení pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V takovém případě se při zohlednění předcházejícího škodního průběhu doba přerušení pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nezapočítává do pojistné doby tohoto pojištění. Způsob stanovení výše pojistného předloží pojistitel ke kontrole České národní bance na její písemné vyžádání, a to včetně statistických údajů, na kterých je způsob stanovení výše pojistného založen, a potvrzení odpovědného pojistného matematika o správnosti způsobu stanovení výše pojistného.

Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla klade na pojistitele povinnost rovněž z hlediska závažnosti možných škod v případě neexistence tohoto povinného smluvního

⁷¹ Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla [online]. Praha: Česká asociace pojišťoven, 2011 [citováno 2011-8-24]. Dostupné z URL <<http://www.cap.cz/Item.aspx?item=Povinn%3%a9+ru%4%8den%3%ad&typ=HTML>>

pojištění. V tomto případě je pojistiteli uložena povinnost důrazně upozornit pojistníka na případné důsledky nezaplacení pojistného. V této souvislosti však zákon o pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla dává pojistiteli možnost lhůtu pro zaplacení pojistného před jejím uplynutím dohodou prodloužit.

Pojistitel se sídlem na území České republiky je povinen v každém jiném členském státě ustanovit škodního zástupce. Vzhledem ke skutečnosti, že tento institut byl do českého právního řádu převzat z práva komunitárního, je k němu blíže pojednáno v sedmé kapitole této práce, která se věnuje úpravě pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v právních předpisech Evropské unie.

Další povinnosti jsou pojistiteli stanoveny v souvislosti s evidencí pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Na základě ustanovení § 15 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla sděluje pojistitel České kanceláři pojistitelů v předepsaném rozsahu údaje o vzniku, době přerušení, změně a zániku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a to nejpozději do jednoho měsíce ode dne vzniku příslušné skutečnosti. Česká kancelář pojistitelů poté sděluje výše uvedené údaje, týkající se vozidel, která podléhají evidenci vozidel, Ministerstvu dopravy ČR, které provozuje Centrální registr vozidel.

Zjistí-li Česká kancelář pojistitelů, že po zániku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nebyla uzavřena nová pojistná smlouva, oznámí tuto skutečnost bez zbytečného odkladu orgánu evidence příslušnému podle registrace tuzemského vozidla, a to prostřednictvím Centrálního registru vozidel. Na základě tohoto oznámení orgán evidence ověří splnění povinnosti odevzdat tabulku s registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla; zjistí-li nesplnění této povinnosti, postupuje podle zákona o provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Se zánikem pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, nebyla-li ve lhůtě čtrnácti dnů ode dne tohoto zániku pojištění uzavřena nová pojistná smlouva týkající se téhož tuzemského vozidla, na základě které vznikla nejpozději uplynutím této lhůty povinnost pojistníka platit pojistné a povinnost pojistitele poskytnout pojistné plnění pro případ pojistné události, je spojena povinnost vlastníka tohoto vozidla odevzdat nejpozději ve stejné lhůtě tabulku s registrační značkou a osvědčení o registraci nebo osvědčení o technickém průkazu tohoto vozidla příslušnému orgánu evidence. Nelze-li splnit povinnost odevzdat tabulku s registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla příslušnému orgánu evidence, je vlastník vozidla povinen takovou

skutečnost bez zbytečného odkladu oznámit příslušnému orgánu evidence. Povinnost odevzdat tabulku s registrační značkou a osvědčení o registraci vozidla příslušnému orgánu evidence je splněna i tehdy, pokud tak učinil provozovatel vozidla zapsaný v registru vozidel. Neučiní-li tak vlastník a nejde-li o závažné důvody, pro něž tak nemohlo být učiněno, orgán evidence vozidel rozhodne ve správním řízení o vyřazení vozidla z registru.

Dojde-li k zániku pojištění, je pojistník povinen odevzdat pojistiteli bez zbytečného odkladu zelenou kartu, byla-li vydána.

V souvislosti se zánikem pojištění je stanovena povinnost i pojistiteli, a to vydat pojistníkovi ve lhůtě patnácti dnů ode dne doručení jeho žádosti potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a jeho škodním průběhu. Náležitosti tohoto potvrzení jsou uvedeny v ustanovení § 3 vyhlášky 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, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla však není jediným právním předpisem, který stanoví smluvním stranám povinnosti. Ustanovení § 11 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ukládá především vlastníku registrovaného silničního motorového vozidla a přípojného vozidla, ale rovněž i zástavnímu věřiteli a dalším osobám, jichž se zápis v registru silničních vozidel týká, povinnost požádat příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností o provedení zápisu změn údajů zapisovaných v registru silničních vozidel. Vlastník silničního motorového vozidla, kterému byla vydána paměťová karta vozidla, a další osoby, jichž se záznam v registru vozidel týká, jsou povinni písemně ohlásit obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností změny údajů v ní zapisovaných do deseti pracovních dnů od vzniku těchto změn. Obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá vlastníku silničního motorového vozidla náhradní paměťovou kartu vozidla do pěti pracovních dnů od doručení oznámení o ohlášení změny údaje.

6. Rozsah pojištění a škody kryté z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla se zaměřením na judikaturu soudů a služby poskytované pojistiteli v souvislosti s tímto pojištěním

Předmětem pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je odpovědnost za škodu provozovatele a řidiče vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Tato právní úprava zahrnuje i vozidla nemotorová, jako jsou přípojná vozidla a pracovní stroje přípojné bez vlastního zdroje pohonu.⁷²

Podle ustanovení § 6 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se pojištění vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištěným je tedy každá osoba, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeném v pojistné smlouvě, ať již se jedná o odpovědnost provozovatele podle ustanovení § 427 občanského zákoníku či řidiče odpovídajícího za škodu dle ustanovení § 420 občanského zákoníku.

Do určité míry specifické je pojištění odpovědnosti z provozu vozidla u leasingu vozidla. Pokud vlastník vozidla, kterým je leasingová společnost uzavře s některou z pojišťoven, které byla udělena licence k provozování tohoto pojištění, pojistnou smlouvu, vztahuje se pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na každou osobu, která provozem vozidla někomu způsobí škodu, ať již na zdraví nebo na majetku. Pojištění se vztahuje nejen na odpovědnost provozovatele, ale i na odpovědnost řidiče.

Zde se jedná o dva odpovědnostní principy, princip zavinění podle ustanovení § 420 občanského zákoníku stíhá škůdce, tedy řidiče vozidla, a princip objektivní podle ustanovení § 427 občanského zákoníku, který stíhá provozovatele vozidla.

Podle ustanovení § 420 odst. 1 občanského zákoníku každý odpovídá za škodu, kterou způsobil porušením právní povinnosti a podle ustanovení § 427 a následujících občanského

⁷² Zárbynická, J., Schelle, K. Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost). 1. vydání. Brno: KEY Publishing, s.r.o. 2010. s. 115

zákoníku platí, že fyzické a právnické osoby provozující dopravu odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Provozovatel odpovídá jak za škodu způsobenou na zdraví a na věcech, tak za škodu způsobenou odcizením nebo ztrátou věci, pozbyl-li občan při poškození možnosti je opatrovat. Místo provozovatele odpovídá ten, kdo použije dopravního prostředku bez vědomí nebo proti vůli provozovatele. Provozovatel odpovídá společně s ním, jestliže takové užití dopravního prostředku svou nedbalostí umožnil. Je-li dopravní prostředek v opravě, odpovídá po dobu opravy provozovatel podniku, v němž se oprava provádí, a to stejně jako provozovatel dopravního prostředku. Střetnou-li se provozování dvou nebo více provozovatelů a jedná-li se o vypořádání mezi těmito provozovateli, odpovídají podle účasti na způsobení vzniklé škody.⁷³

K přesunu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla dochází na základě ustanovení § 430 odst. 2 občanského zákoníku však pouze v případě, je-li vozidlo předáno za účelem opravy podnikateli, který provozuje opravárenství dopravních prostředků nebo obdobnou činnost jako předmět svého podnikání, nikoli je-li předáno, byť za tímž účelem, jakékoli jiné osobě. Opačný výklad by umožňoval provozovateli zbavit se své odpovědnosti, aniž by bylo zaručeno, že je vozidlo svěřeno osobě, která vzhledem ke své kvalifikaci může riziko vzniku škod minimalizovat.

Výše uvedený výklad je patrný z jazykového vyjádření právní normy obsažené v ustanovení § 430 odst. 2 občanského zákoníku. Podle předmětného ustanovení dochází k přesunu odpovědnosti za škodu způsobenou zvláštní povahou provozu dopravního prostředku z provozovatele vozidla na provozovatele podniku, kde se jeho oprava provádí, výlučně v případě, že je vozidlo za účelem opravy svěřeno opravárenskému podniku. Po dobu, po níž se opravované vozidlo nachází v dispozici podnikatele, který opravu vozidla provádí v rámci své podnikatelské činnosti, nese on objektivní odpovědnost za škodu způsobenou jeho provozem. Pouze v takovém případě nedopadá na provozovatele vozidla odpovědnost za škodu z provozu vozidla podle ustanovení § 427 občanského zákoníku, a to z důvodu, že vozidlo nemá ve své dispozici.

Je však nezbytné uvést, že odpovědným subjektem je podle ustanovení § 430 odst. 2 občanského zákoníku nejen opravárenský podnik, ale i opravář, který je fyzickou osobou a

⁷³ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 15an.

vykonává opravárenskou činnost na základě povolení k poskytování této služby. Do tohoto postavení odpovědného subjektu se však nedostává občan, který motorové vozidlo provozovateli opravoval na základě dohody o občanské výpomoci. Z tohoto tedy vyplývá, že bylo-li vozidlo předáno osobě, která sice měla provést jeho opravu, ale nikoli jako podnikatel v rámci své podnikatelské činnosti a nešlo-li tak o případ dle ustanovení § 430 odst. 1 občanského zákoníku, nemohlo dojít k přesunu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla podle ustanovení § 430 odst. 2 občanského zákoníku.

Podle ustanovení § 430 odst. 2 občanského zákoníku, odpovídá po dobu opravy, je-li dopravní prostředek v opravě, provozovatel podniku, v němž se oprava provádí, a to stejně jako provozovatel dopravního prostředku.⁷⁴

Judikaturou⁷⁵ bylo konstatováno, že odpovědnost provozovatele vozidla za škodu způsobenou jeho provozem dle ustanovení § 427 občanského zákoníku nelze smluvně převádět. V případě tzv. leasingu je třeba při určení provozovatele vozidla posoudit podle obsahu příslušné smlouvy, jaký rozsah práv k vozidlu vlastník převedl na leasingového nájemce. Za provozovatele vozidla nelze leasingového nájemce považovat tehdy, jestliže podle smlouvy byl oprávněn vozidlo za úplatu užívat obvyklým způsobem, aniž na něm směl provádět technické úpravy s výjimkou nutných oprav, měl hradit pouze údržbu a opravy vozidla a nebyl povinen vozidlo pojistit (pouze připojistit při cestě do zahraničí), přičemž pojištění vozidla včetně pojištění odpovědnosti z provozu vozidla bylo zahrnuto v „půjčovném“. V předmětném případě (a bude tomu tak zřejmě v převážné většině případů týkajících se leasingu) nebyl nájemce vozidla v době dopravní nehody vlastníkem vozidla a vzhledem k jeho omezeným oprávněním, co se fyzické a právní dispozice s vozidlem týká, jej nelze považovat za provozovatele vozidla. Je tedy zřejmé, že provozovatelkou vozidla byla i v době nehody první žalovaná. Okolnost, že v hlášení pojistné události po nehodě se první žalovaná označila za provozovatele vozidla, není samozřejmě samo o sobě rozhodující. Odpovědnost provozovatele vozidla je objektivní a nelze ji smluvně převádět. Proto ani ujednání ve smlouvě, že nájemce odpovídá za škodu způsobenou při provozu vozidla a to podle příslušných ustanovení občanského zákoníku nemůže na odpovědnosti první žalované podle ustanovení § 427 občanského zákoníku nic změnit.

⁷⁴ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 1. 2011, sp. zn. 25 Cdo 3874/2008, www.nsoud.cz

⁷⁵ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. 11. 2017, sp. zn. 25 Cdo 2563/2005, www.nsoud.cz

V souvislosti s leasingem bylo rozhodnutím Nejvyššího soudu ČR⁷⁶ dále judikováno, že osoba odpovědná za poškození vozidla ve vlastnictví leasingového pronajímatele při dopravní nehodě není povinna nahradit leasingovému nájemci újmu vzniklou tím, že účastníci leasingové smlouvy sjednali pro případ jejího předčasného zrušení takové podmínky, které vedly k tomu, že aniž se nájemce stal vlastníkem vozu, zaplatil ze svého pohledu nevýhodné, vysoké částky za nájem vozidla a platby s tím spojené. V této souvislosti bylo konstatováno, že závazky nájemce sjednané pro případ zničení předmětu nájmu vůči pronajímateli z leasingové smlouvy nejsou důsledkem škodné události (dopravní nehody), za niž odpovídá škůdce, nýbrž bezprostředním důsledkem jejich smluvního ujednání.⁷⁷

Žalobcem tvrzená škoda představuje majetkovou újmu, která mu vznikla pro předčasné ukončení leasingového nájmu, a která vyjadřuje snížení jeho majetkového stavu ve srovnání s předpokládaným průběhem leasingového vztahu. Je sice pravdou, že ke skončení právního vztahu mezi žalobcem a leasingovým pronajímatelem by nedošlo, nebýt dopravní nehody, avšak konkrétní právní a potažmo i majetkové důsledky vyplývající pro žalobce ze zrušení leasingové smlouvy byly bezprostředně vyvolány tím, jak byly v leasingové smlouvě pro takový případ upraveny podmínky ukončení právního vztahu mezi jejími účastníky. Žalovaná, která odpovídá za škodu vzniklou na vozidle, nenese odpovědnost za to, že poškozené vozidlo měl žalobce v nájmu, a že si ohledně něho sjednal s leasingovým pronajímatelem takové podmínky, které při předčasném ukončení nájemního vztahu vedly k tomu, že aniž se nájemce stal vlastníkem vozu, zaplatil ze svého pohledu nevýhodné, vysoké částky za nájem vozidla a platby s tím spojené.

Jedním z nezbytných předpokladů vzniku odpovědnosti za škodu podle občanského zákoníku je totiž existence příčinné souvislosti mezi právní skutečností, za niž se odpovídá, a mezi škodou, a to bez ohledu na to, zda jde o odpovědnost založenou na principu zavinění nebo odpovědnost bez zřetele na zavinění. O vztah příčinné souvislosti se jedná, vznikla-li škoda následkem protiprávního úkonu škůdce, popř. následkem škodné události, tedy, je-li doloženo, že nebýt protiprávního úkonu či škodné události, ke škodě by nedošlo. Při zjišťování příčinné souvislosti je třeba zkoumat, zda v komplexu skutečností přicházejících v úvahu jako příčiny škody existuje skutečnost, se kterou občanský zákoník odpovědnost v daném případě spojuje.

⁷⁶ Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 3. 2007, sp. zn. 25 Cdo 267/2005, www.nsoud.cz

⁷⁷ Rozhodnutí Nejvyššího soudu v ČR ze dne 30. 10. 2002, sp. zn. 25 Cdo 78/2001, www.nsoud.cz

Přítom odpovědnost nelze neomezeně činit závislou na kauzalitě, neboť by to mohlo vést k zákonu neodpovídajícímu neúnosnému ukládání povinnosti nahradit škodu.

O vztah příčinné souvislosti se jedná, vznikla-li škoda následkem porušení právní povinnosti škůdce či právem kvalifikované okolnosti, tedy je-li jeho jednání a škoda ve vzájemném poměru příčiny a následku, a tudíž je-li doloženo, že nebýt protiprávního úkonu (škodné události), ke škodě by nedošlo. Byla-li příčinou vzniku škody jiná skutečnost, odpovědnost za škodu nenastává. Příčinou škody může být jen ta okolnost, bez jejíž existence by škodný následek nevznikl. Přítom nemusí jít o příčinu jedinou, nýbrž stačí, jde-li o jednu z příčin, která se podílí na nepříznivém následku, o jehož odškodnění jde, a to o příčinu podstatnou. Je-li příčin, které z časového hlediska působí následně (jde o tzv. řetězec postupně nastupujících příčin a následků) více, musí být jejich vztah ke vzniku škody natolik propojen, že již z působení prvotní příčiny lze důvodně dovozovat věcnou souvislost se vznikem škodlivého následku. Časové hledisko pak není rozhodujícím a jediným kritériem a příčinnou souvislost nelze zaměnit za souvislost časovou, neboť újma může být důsledkem škodné události, i když nevznikla v době škodné události, ale později. Na druhé straně řetězec příčin nezakládá příčinnou souvislost mezi jednáním škůdce a vzniklou škodou tehdy, vstupuje-li do děje jiná, na jednání škůdce nezávislá skutečnost, která je pro vznik škody rozhodující. Příčinná souvislost je přerušena např. v těch případech, kdy bezprostřední příčinou škody je skutečnost, která je již sama následkem, za který škůdce odpovídá z jiného právního důvodu nebo tehdy, je-li vznik újmy vyvolán bezprostředně okolností, která nemá věcný vztah k počínání škůdce.

Územní rozsah pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je vymezen územím České republiky, územím všech členských států Evropské unie a dalších států tvořících Evropský hospodářský prostor a dalších států: Albánie, Andorry, Bosny a Hercegoviny, Bulharska, Bývalé jugoslávské republiky Makedonie, Chorvatska, Monaka, Rumunska, San Marina, Srbska, Černé Hory, Švýcarska, Turecka, Ukrajiny a Vatikánu. Pojištění odpovědnosti může platit i na území jiných států, než výše uvedených, pokud tak pojistitel vyznačil na zelené kartě.

Zákonným požadavkem, že musí být pojistná smlouva uzavřena tak, aby pojištění odpovědnosti z provozu vozidla platilo na území všech členských států Evropské unie a dalších států uvedených výše, je v českém právním řádu pro oblast provozu vozidel zakotvena svoboda

pohybu osob jako jedna ze základních svobod Evropské unie. Tímto je zabezpečeno, že bude každá osoba v Evropské unii poškozená provozem motorového nebo přípojného vozidla při jeho provozu na území Evropské unie vždy odškodněna. Tato povinnost se týká nejen pojištění uzavíraného k vozidlům registrovaným na území Evropské unie, resp. ve vlastnictví osob s bydlištěm nebo sídlem v Evropské unii, ale i pojištění odpovědnosti z provozu vozidel ze třetích států, která vstupují na území Evropské unie bez ohledu na to, z území kterého členského státu Evropské unie na území Evropské unie vstupují. Takové pojištění pak musí být účinné po celou dobu pohybu těchto vozidel na území Evropské unie.⁷⁸

V souvislosti s územním vymezením rozsahu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla územím České republiky je třeba si uvědomit, že zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla nevymezuje toto pojištění pouze na určité pozemní komunikace, ale obecně na území České republiky. Základním předpokladem odpovědnosti za provoz dopravních prostředků je škodní událost vyvolaná zvláštní povahou provozu dopravních prostředků. Motorové vozidlo je v provozu nejen tehdy, když se pohybuje, ale i když stojí, ale v chodu je jeho motor. Provozem je i příprava k jízdě a bezprostřední úkony po skončení jízdy, jakož i úkony potřebné k údržbě vozidla. Samo uvedení motoru do chodu už patří k provozu motorového vozidla bez ohledu na to, zda se vozidlo uvede do pohybu anebo ne, zda se tak stalo na cestě, případně na jiném prostranství přístupném veřejnosti, třeba na polní cestě atd.⁷⁹

Podle ustanovení § 6 odst. 7 zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se při způsobení škody provozem tuzemského vozidla na území jiného členského státu Evropské unie rozsah pojištění odpovědnosti z provozu vozidla řídí právní úpravou tohoto jiného členského státu, pokud podle zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla nebo podle pojistné smlouvy není tento rozsah širší.

Přejíždí-li občan členského státu Evropské unie z jednoho členského státu do jiného členského státu Evropské unie a přitom mu bude způsobena škoda provozem vozidla s obvyklým stanovištěm na území členského státu Evropské unie, ke které dojde na území, na které se nevztahuje působnost žádné kanceláře pojistitelů, použije se na tento případ právní úpravy

⁷⁸ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 30an.

⁷⁹ Kopecký, K. Povinné ručení. Otázky a odpovědi. 2. rozšířené vydání. Praha: GRADA Publishing, a.s.. 2005. s. 32

členského státu Evropské unie, na území kterého má vozidlo, jehož provozem byla škoda způsobena, obvyklé stanoviště. Podmínkou však je, že se jednalo o přímou cestu mezi dvěma územími členských států.⁸⁰

Pojistitel hradí za pojištěného náhradu nároků za způsobené škody, které poškozený uplatnil a prokázal. Jedná se zejména o škody způsobené na zdraví nebo usmrcením. Dále se jedná rovněž o věcné škody, tedy o škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škody vzniklé odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat. Hradí se i účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování nároků a škoda, která má povahu ušlého zisku. Náhrada těchto nákladů je podmíněna marným uplynutím tříměsíční lhůty pro plnění pojistitele nebo neoprávněným odmítnutím anebo neoprávněným krácením pojistného plnění pojistitelem. Toto omezení bylo reakcí na praktické zkušenosti s uplatňováním tohoto nároku, kdy musel pojistitel plnit tyto náklady i v případech, kdy plnil v souladu se zákonem a nebyl tedy důvod takto navyšovat pojistné plnění.⁸¹ Výše nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování nároků na náhradu škody je omezena pouze účelností jejich vynaložení.

Ve vztahu k věcným škodám způsobeným při dopravní nehodě bylo judikováno, že se soudy při posuzování náhrady škody musí zabývat otázkou skutečné majetkové újmy, která poškozenému v důsledku dopravní nehody vznikla.

Pokud by měl soud pochybnosti o výši majetkové újmy, a tedy event. i o správnosti závěrů prováděného znaleckého posudku, tj. o nezbytné výši nákladů na uvedení vozu do stavu před jeho poškozením, je třeba, aby bylo provedeno další dokazování, které by osvětlilo, zda provedením oprav skutečně došlo ke zhodnocení vozidla, tedy např. zda mohla být oprava vozidla provedena i jiným způsobem než za použití nových náhradních dílů, zda nebyly v souvislosti s opravou poskytnuty např. kvalitnější či nadstandardní, ale nikoliv nezbytné díly či součásti vozu apod., zda došlo k výměně součástí vozidla, které se rychleji opotřebovávají a běžně je nutné je častěji vyměňovat, zda tedy nebyla zvýšena užitnost vozidla, zlepšeny jízdní

⁸⁰ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 31

⁸¹ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 30

vlastnosti a zda se použitím nových náhradních dílů nezvýšila tržní cena vozidla). Domnívám se, že řešení této problematiky je při výplatě pojistného plnění časté, přičemž předmětné posouzení bude v některých případech velmi obtížné.

Je-li za škodu považována újma, která nastala v majetkové sféře poškozeného, a její výše je dána rozdílem mezi majetkovým stavem poškozeného před a po poškození, musí i rozsah náhrady škody zohlednit výši všech nutných prostředků, které byl poškozený nucen vynaložit k obnovení původního majetkového stavu, v souvislosti s dopravní nehodou tedy nejčastěji k opravě vozidla tak, aby bylo z technického hlediska stejně provozuschopné jako před škodnou událostí. Pokud obnovení původního majetkového stavu není možné jinak než za použití nových náhradních dílů, oprava byla provedena účelně a směřovala jen k odstranění následků škodné události, nelze přenášet povinnost k úhradě nákladů na uvedení věci do původního stavu na poškozeného a neodůvodněně jej znevýhodňovat oproti škůdci.

V tomto případě je třeba přihlídnout i k tomu, že v případě havarovaného vozidla, byť opraveného novými náhradními díly, je jeho skutečná hodnota vždy nižší než jeho původní hodnota. V neposlední řadě je třeba vzít v úvahu i to, že poškozenému bylo ono diskutabilní tzv. "zhodnocení" vozidla v podstatě protiprávním jednáním (v důsledku dopravní nehody) vnuceno. V důsledku škodní události se tak poškozený dostává do situace, kdy ačkoliv na rozdíl od viníka škody si počínal v souladu s právem, v tomto konkrétním případě neporušil právní předpisy v oblasti dopravy, je nucen vynaložit ze svých prostředků značnou částku na to, aby své vozidlo mohl vůbec používat jako před škodnou událostí.

Skutečnou škodou se rozumí zmenšení existujícího majetku poškozeného ve srovnání se stavem, jaký zde byl před způsobením škody. Jestliže tedy poškozený má po provedení opravy havarovaného vozidla ve svém majetku vůz ve stavu odpovídajícím stavu před poškozením, dle znaleckého posudku opravou nedošlo ke zhodnocení vozidla, avšak sám poškozený musel na uvedení vozu do předchozího stavu vynaložit určitou částku, je zřejmé, že se jeho majetková sféra v důsledku škodní události zmenšila.

Pokud by tedy soud mechanicky (pouze odvozením od procenta vyjadřujícího základní amortizaci vozu) stanovil hodnotu nezbytné amortizace náhradních dílů v určité procentuální výši a nezabýval se zároveň konkrétní výši vzniklé škody, postupoval by v dané věci svévolně, neboť by při stanovení majetkové újmy nevycházel z řádně zjištěného skutkového stavu.

Obdobná problematika byla řešena např. v rozhodnutí Okresního soudu Plzeň-jih ze dne 29. 6. 2007, sp. zn. 4 C 212/2005.⁸² V předmětném rozhodnutí bylo konstatováno, že zhodnocení poškozeného automobilu opravou je zvýšením jeho obvyklé tržní hodnoty, nikoliv tzv. technickým zhodnocením či zvýšením technické hodnoty. Technická hodnota, tj. vyjádření technických vlastností věci, je jinou kategorií než obvyklá tržní cena a z výše jedné hodnoty nelze automaticky odvozovat výši hodnoty druhé. Okresní soud v tomto rozhodnutí konstatoval, že není možné po poškozeném požadovat, aby doplácel na dopravní nehodu, pokud opravou vozu, který by jinak poškozený nemohl v důsledku zavinění jiného užívat, nedošlo ke zcela zjevnému přínosu pro poškozeného.

Ústavní soud v souvislosti s rozhodováním výše uvedené problematiky konstatoval, že soud musí nejen respektovat právo, ale jeho výklad a aplikace musí směřovat ke spravedlivému výsledku. Právo musí být především nástrojem spravedlnosti, nikoliv souborem právních předpisů, které jsou mechanicky a formalisticky aplikovány bez ohledu na smysl a účel toho kterého zájmu chráněného příslušnou normou. V daném případě je smyslem a účelem ustanovení příznávajícím poškozenému právo na náhradu škody zajistit, aby mu byla v plné míře kompenzována majetková újma. V každém individuálním případě je proto třeba pečlivě srovnat majetkový stav poškozeného před vznikem škody a po provedení opravy poškozeného vozidla, přičemž rozsah náhrady v penězích musí zohledňovat výši veškerých jím vynaložených prostředků nutných k obnovení provozuschopnosti vozidla, tedy původního majetkového stavu. S ohledem na možný vznik bezdůvodného obohacení v důsledku opravy je pochopitelně nutné zvažovat i účelnost a nezbytnost nákladů vynaložených na uvedení poškozené věci do původního stavu.⁸³ Dle mého názoru jsou tato rozhodnutí skutečně zásadní pro řešení předmětné problematiky, zejména z pohledu poškozených při dopravních nehodách.

V materiálním právním státě se nejedná pouze o dodržování práva bez dalšího, ale především o dodržování takových pravidel chování, která jsou v souladu s hodnotami, na nichž je právní řád vybudován. Právo je společenský normativní systém, jehož účelem je rozumné uspořádání vztahů mezi členy společnosti. Již z této základní funkce práva vyplývá, že řešení, která se požadavku rozumného uspořádání vztahů přičítají, jsou nepřijatelná. Soudu tedy

⁸² Soudní rozhledy č. 1 (1/2008). Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2008, vychází měsíčně, str. 19

⁸³ Nález Ústavního soudu ČR ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. II. ÚS 2221/07, www.concourt.cz

jednoznačně přísluší, aby se zabýval otázkou, zda mechanická aplikace zákona nemůže přinést absurdní důsledky, a v případě, že tomu tak je, aby takovou interpretaci pomocí redukce ad absurdum odmítl a aby zvolil výklad, jenž bude v souladu se smyslem a účelem zákona a jenž bude racionální a spravedlivý.⁸⁴

Z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se hradí rovněž jednorázové odškodnění pozůstalých. Za škodu usmrcením náleží pozůstalým jednorázové odškodnění, a to:

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

Ustanovením § 449a občanského zákoníku je umožněno jednorázově odškodnit budoucí nároky podle ustanovení § 445 až 449 občanského zákoníku, a to na základě písemné dohody o jejich úplném a konečném vypořádání mezi oprávněným a povinným.

Vzhledem ke značnému počtu dopravních nehod na území České republiky narůstá rovněž počet judikatury zabývající se nároky z dopravních nehod. Judikatura v první řadě dotváří zákonnou úpravu vztahů z náhrady škody, připustila však i uplatňování nároků na přiměřené zadostiučinění z titulu zásahu do osobnostních práv způsobeného dopravní nehodou.

Pokud tedy vezmeme jako modelový případ dopravní nehodu, při které dojde k úmrtí osoby, mohou pozůstalí uplatňovat nároky z náhrady škody a nároky na přiměřené zadostiučinění za zásah do osobnostních práv.

Nároky z náhrady škody budou zřejmě v první řadě uplatňovány vůči pojistiteli, což umožňuje ustanovení § 9 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

⁸⁴ Rozhodnutí Ústavního soudu ČR ze dne 22. 11. 2007, sp. zn. I. ÚS 1126/07, www.concourt.cz

Odpovědným subjektem z náhrady škody je v první řadě provozovatel vozidla dle ustanovení § 427 občanského zákoníku. Dále by odpovídal vlastník vozidla podle ustanovení § 420 odst. 1 a 2 občanského zákoníku, a to za předpokladu, že se jedná o osobu odlišnou od provozovatele vozidla a byl-li řidičem zaměstnanec vlastníka vozidla, řídil-li tento vozidlo se souhlasem svého zaměstnavatele i provozovatele vozidla, neboť obecná odpovědnost dle ustanovení § 420 občanského zákoníku a zvláštní odpovědnost dle ustanovení § 427 a následujících občanského zákoníku nejsou ve vztahu speciality, nýbrž obě skutkové podstaty stojí vedle sebe a oprávněný si může zvolit způsob uplatnění svých nároků.⁸⁵ Pokud by zaměstnanec použil vozidlo bez vědomí zaměstnavatele i provozovatele vozidla mimo rámec výkonu práce pro zaměstnavatele, odpovídal by za škodu tento zaměstnanec, což je dle mého názoru zcela samozřejmý závěr.

Kromě výše uvedených nároků vyplývajících z občanského zákoníku by se pozůstalí mohli domáhat nároků z náhrady škody podle pracovně-právních předpisů po jeho zaměstnavateli, zemřel-li by poškozený při plnění pracovních úkolů. Druhově se nároky z náhrady škody v režimu občanského práva a pracovního práva příliš neliší. Specifikovaným pozůstalým náleží náhrada nákladů spojených s léčením a pohřbem, náhrada nákladů na výživu pozůstalým, jednorázové odškodnění a náhrada věcné škody. V režimu zákoníku práce se náhrada nákladů na výživu odvozuje z výše průměrného výdělku zemřelého, avšak v režimu občanského zákoníku výše nákladů na výživu reflektuje zákonnou, resp. soudem specifikovanou vyživovací povinnost zemřelého. Zákoník práce navíc na rozdíl od občanského zákoníku limituje nárok na náhradu nákladů na výživu pozůstalých dnem, kdy by zemřelý dosáhl 65 let. Dále zákoník práce nepřiznává nárok na jednorázové odškodnění sourozencům a osobám blízkým žijícím s usmrceným v době vzniku škodné události ve společné domácnosti.

Další skupinu nároků pozůstalých osob lze dovodit z ustanovení § 11 a 13 občanského zákoníku. Podle ustanovení § 11 občanského zákoníku má fyzická osoba mimo jiné právo na ochranu soukromí. Zásahy v souvislosti s provozem dopravních prostředků představují zvláštní skupinu zásahů do osobnostních práv fyzických osob. Podle konstantní judikatury toto právo implikuje soužití s dalšími osobami, zejména členy rodiny. Zásahem do práv jedné osoby, ke kterému dojde ublížením na zdraví s následkem smrti poškozeného, dojde rovněž k narušení

⁸⁵ Jehlička, O., Švestka, J., Škárová, M. a kol. Občanský zákoník. Komentář. 9. vydání. Praha : C. H. Beck, 2004, str. 601

práva jiné osoby, a to především práva na rodinný život, resp. na soukromí pozůstalých. Ustanovení § 13 občanského zákoníku pak v odůvodněných případech přiznává dotčené osobě právo na přiměřené zadostiučinění, resp. náhradu nemajetkové újmy v penězích.

Poměrně nesnadné je určení odpovědného subjektu. Při dopravní nehodě by odpovídal provozovatel vozidla podle ustanovení § 427 a následujících občanského zákoníku. Občanský zákoník v této souvislosti vymezuje odpovědnost provozovatele motorového vozidla jako případ zvláštní odpovědnosti za škodu dle ustanovení § 427 a následujících občanského zákoníku. Je-li třeba při určení osoby odpovědné za nemajetkovou újmu, kterou utrpěla na své osobnosti fyzická osoba, připustit analogické užití ustanovení § 420 odst. 2 občanského zákoníku, neexistuje dle judikatury argument, který by vylučoval analogické užití ustanovení § 427 a následujících občanského zákoníku, při určení odpovědné osoby za zásah proti osobnosti fyzické osoby vyvolaný zvláštní povahou provozu dopravních prostředků. Obdobně jako v případě úvahy, že za škodu způsobenou tímto provozem odpovídá provozovatel vozidla, je třeba vycházet z toho, že za nemajetkovou újmu, způsobenou osobnosti fyzické osoby tímto provozem, analogicky nutně odpovídá též tento provozovatel. Takto pak zbývá posoudit, kdo v konkrétním případě byl provozovatelem dopravního prostředku, za kterého je třeba obecně pokládat toho, kdo má trvalou možnost právní a faktické dispozice s vozidlem. Není zde proto podstatné a významné, pokud provozovatel vozidla byl nebo nebyl vlastním fyzickým původcem zásahu (přesněji řečeno původcem mechanismu, kterým byl zásah proti osobnostní sféře fyzické osoby způsoben).⁸⁶

Za způsobenou škodu by odpovídal rovněž zaměstnavatel škůdce při analogické aplikaci ustanovení § 420 odst. 2 občanského zákoníku. Dle rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR⁸⁷ není v ustanoveních § 11 až § 16 občanského zákoníku uvedeno označení subjektu neoprávněného zásahu (tj. subjektu, který zasáhl neoprávněně do práva na ochranu osobnosti fyzické osoby), z čehož lze usoudit, že může být tímto subjektem jak fyzická osoba, tak i osoba právnická.

Jestliže tedy zaměstnanec zaměstnavatele, který je právnickou osobou při provedeném zásahu jednal v rámci plnění úkolů organizace, pak se soudní praxe přiklání k názoru, že vzhledem k ustanovení § 420 odst. 2 občanského zákoníku ve vztahu k ustanovení § 20 odst. 2

⁸⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 4. 2004, sp.zn. 30 Cdo 814/2003, www.nsoud.cz

⁸⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. 6. 2002, sp.zn. 28 Cdo 931/2002, www.nsoud.cz

občanského zákoníku, je v takovém případě zásah způsoben zaměstnavatelem, právnickou osobou, jestliže je ovšem doloženo, že zaměstnanec jednal v rámci plnění úkolů zaměstnavatele. V tomto případě neobstojí závěr, že z mezí plnění úkolů zaměstnavatele (z mezí plnění pracovních úkolů a v přímé souvislosti s nimi) vybočuje každá činnost zaměstnance, jíž způsobil škodu a jež je trestným činem.

Za škodu by mohl odpovídat i sám škůdce za předpokladu, že se výrazně odchýlil od svých pracovních úkolů, např. pokud by bez vědomí zaměstnavatele opustil pracoviště.

Nárok na náhradu nemajetkové újmy v penězích však nelze uplatnit přímo proti pojistiteli, neboť pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla tento nárok nepokrývají. I v případě, že by se provozovatel vozidla pojistil nad rámec zákonné pojistné povinnosti pro případ odpovědnosti za zásah do osobnostních práv, poškozený by nemohl nárokovat pojistné plnění přímo proti pojistiteli, protože zákon o pojistné smlouvě spočívá na zásadě, že poškozený nemá právo na pojistné plnění proti pojistiteli, nestanoví-li zvláštní právní předpis nebo pojistná smlouva jinak.

Ačkoli ustanovení § 43 odst. 3 zákona o pojistné smlouvě dopadá pouze na odpovědnost za škodu, je namístě aplikovat toto ustanovení analogicky i na odpovědnost za zásah do osobnostních práv, neboť tento zákon má regulovat všechny pojistné smlouvy. O poznání spornější je možnost analogické aplikace ustanovení § 9 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Jelikož odpovědnost za zásah do osobnostních práv není pokryta pojistnými smlouvami, které předvídá tento právní předpis, není zde pravděpodobně analogická aplikace na odlišné právní vztahy přípustná. Tomuto odpovídá rovněž aktuální praxe pojišťoven. Úskalím tohoto nároku je doposud nedořešená míra důkazního břemene pozůstalých ohledně spolužití se zemřelým a kvality citových vazeb. Dále zůstává spornou otázka, zda by měla být do nároku na náhradu nemajetkové újmy započítána částka, kterou pozůstalý obdržel z titulu jednorázového odškodnění. Ačkoli se jedná o dva rozdílné a samostatné nároky, nelze přehlédnout úmysl zákonodárce jednorázovým odškodněním reparovat právě narušení rodinných vztahů. Tento problém se jeví jako neřešitelný ve chvíli, kdy osoba blízká nárokuje náhradu nemajetkové újmy v penězích ještě před tím, než obdržela jednorázové odškodnění, tudíž její újma ještě nebyla nijak reparována, přestože je zřejmé, že může jednorázové odškodnění úspěšně nárokovat bez ohledu na výsledek sporu z osobnostních práv.

Dojde-li při dopravní nehodě ke zranění osoby, vznikají v důsledku tohoto nároky především této osobě, ale za určitých okolností rovněž osobám této osobě blízkým. Poškozený se v tomto případě může domáhat náhrady škody, a to proti svému zaměstnavateli v rovině pracovně-právní nebo po provozovateli vozidla či po škůdci v rovině občanskoprávní. Z titulu náhrady škody se může škůdce domáhat bolestného a náhrady za ztížení společenského uplatnění, náhrady nákladů léčení, náhrady za ztrátu na výdělku a věcné škody. Dále by se mohl za určitých okolností domáhat též nároku na náhradu nemajetkové újmy v penězích z titulu porušení osobnostních práv. Zásahy do práva na soukromí jsou však z velké části kryty náhradou za ztížení společenského uplatnění. Nelze však zřejmě vyloučit ani újmu, která náhradou za ztížení společenského uplatnění reparována není. V důsledku úrazu poškozeného může např. dojít k narušení citových vazeb s dětmi nebo k rozpadu manželství. Takový zásah do soukromí není reparován žádnými nároky z náhrady škody, a tudíž je nutno ho řešit v rámci ustanovení § 11 až 13 občanského zákoníku.

Poškozeného osoby blízké by mohly po výše uvedených subjektech požadovat pouze některá práva z náhrady škody, a to právo na náhradu nákladů, které vynaložily na jeho léčení, a právo na náhradu věcné škody, pokud byly při nehodě poškozeny některé věci v jejich vlastnictví. Tyto osoby by však mohly uplatňovat rovněž práva ze zásahu do jejich osobnostních práv v situacích příkladmo shora uvedených, neboť např. zmíněný rozpad manželství by se dotkl i manželky poškozeného, a tedy jejího práva na rodinný život, resp. soukromí.

Poměrně složitá je též problematika zániku shora uvedených nároků smrtí oprávněného a jejich promlčení. Podle ustanovení § 579 odst. 2 občanského zákoníku zanikne právo věřitele jeho smrtí, bylo-li plnění omezeno jen na jeho osobu. Právo na bolestné a na náhradu za ztížení společenského uplatnění účelově směřuje k reparaci „psychické“ újmy poškozeného, tudíž jeho smrtí zanikají, a to i v případě, že oprávněný zemře v průběhu soudního řízení. Stejný závěr je nutno učinit též ohledně nároku pozůstalých na jednorázové odškodnění, neboť toto odškodnění ztrácí smrtí toho, jehož psychickou újmu má reparovat, své opodstatnění. O něco složitější je posouzení zániku práva na náhradu nemajetkové újmy v penězích za zásah do osobnostních práv, neboť ustanovení § 15 občanského zákoníku přiznává právo na ochranu osobnosti fyzické osoby po její smrti jejímu manželu a dětem, resp. rodičům. Je však nutno reflektovat, že toto ustanovení má za cíl ochranu osobnosti zemřelého především před pomluvou, zesměšňováním

apod. Peněžité zadostiučinění má vyvážit, resp. zmírnit nemajetkovou újmu vzniklou fyzické osobě, což již po její smrti není možné, proto podle judikatury toto právo smrtí oprávněného zaniká. Právo na náhradu nemajetkové újmy v penězích (peněžité zadostiučinění) podle ustanovení § 13 odst. 2 občanského zákoníku je svou povahou úzce spjato s postiženou fyzickou osobou a má osobní charakter především proto, že jeho cílem je přiměřeně vyvážit a zmírnit nemajetkovou újmu vzniklou fyzické osobě na její osobnosti. Není-li fyzické osobě poskytnuta náhrada ještě za jejího života, nemůže po její smrti již plnit svůj účel. Z toho se dovozuje, že smrtí oprávněné osoby právo na peněžité zadostiučinění zaniká a na dědice nepřechází. Procesním důsledkem toho je, že zemře-li v průběhu soudního řízení fyzická osoba, která takové právo uplatnila, musí být řízení podle ustanovení § 107 odst. 1 a 5 zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu, ve znění pozdějších předpisů, zastaveno, neboť vzhledem k povaze věci, tj. k zániku práva vázaného na konkrétní osobu dle ustanovení § 579 odst. 2 občanského zákoníku, nelze v soudním řízení pokračovat s dědici zemřelého.⁸⁸

Ustanovení § 15 občanského zákoníku je nutno vnímat jako ustanovení zakotvující zvláštní osobnostní práva uvedených osob a nikoli jako zvláštní druh právního nástupnictví. Z tohoto důvodu vyjmenované osoby nemohou vstoupit do řízení (ani vést výkon rozhodnutí) ohledně práv z ochrany osobnosti, pokud toto řízení inicioval sám zemřelý oprávněný.⁸⁹ Iniciovaly-li by řízení o ochranu osobnosti zemřelého samy tyto osoby, nemohou nárokovat náhradu nemajetkové újmy v penězích právě kvůli reparačnímu účelu vztaženému přímo na zasaženou osobu.

O poznání složitější je posouzení problematiky promlčení předmětných nároků. Přímý nárok z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se vůči pojistiteli promlčí za čtyři roky od pojistné události, lhůta počíná běžet jeden rok po pojistné události a je tříletá, neboť tak stanoví ustanovení § 8 zákona o pojistné smlouvě. V této lhůtě se promlčí i právo pojištěného na refundaci vyplacených náhrad škody, což se může jevit jako nepřiměřeně tvrdé v případě, že poškozený uplatní svůj nárok vůči odpovědné osobě v promlčecí lhůtě, avšak odpovědné osobě se již právo na refundaci vůči pojišťovně promlčelo. Vůči osobě odpovědné za škodu se nárok promlčí za dva roky ode dne, kdy se poškozený dozví o škodě a kdo za ní

⁸⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2002, sp. zn. 25 Cdo 608/2002, www.nsoud.cz

⁸⁹ Jehlička, O., Švestka, J., Škárová, M. a kol. Občanský zákoník. Komentář. 9. vydání. Praha : C. H. Beck, 2004, str. 139

odpovídá. U škody na zdraví se neuplatní objektivní lhůta, naopak u práva na náhradu věcné škody by se objektivní lhůta uplatnila. Pokud budeme posuzovat počátek subjektivní lhůty, ten je většinou stanoven u bolestného na den nehody, u náhrady za ztížení společenského uplatnění na okamžik, kdy se ustálily následky nehody, které se posuzují zpravidla po uplynutí jednoho roku po vážnější nehodě, u ztráty na výděлку na den nastoupení do zaměstnání po nehodě či den doručení rozhodnutí o přiznání invalidního důchodu.

Jestliže se tedy poškozený stane v důsledku škody na zdraví práce neschopným a po skončení pracovní neschopnosti pobírá pouze invalidní důchod, může získat vědomost o rozsahu ztráty na výděлку po skončení pracovní neschopnosti umožňující uplatnění jeho náhrady žalobou u soudu až poté, co bylo vydáno rozhodnutí o přiznání invalidního důchodu a poškozený se o něm dozvěděl. Do té doby totiž není jisté, zda a v jaké výši bude poškozenému invalidní důchod přiznán, a tudíž ani v jakém rozsahu došlo ke ztrátě na výděлку, aby nárok na její náhradu mohl uplatnit u soudu. Jak vyplývá z ustanovení § 445 občanského zákoníku ztráta na výděлку se hradí peněžitým důchodem. Tento nárok se promlčuje jako celek, nikoliv jen nároky na jednotlivá měsíčně se opětuující plnění z něj vyplývající, poskytovaná ve formě důchodu. Občanský zákoník totiž neuvádí mezi nároky, které se nepromlčují, nárok na náhradu za ztrátu na výděлку po skončení pracovní neschopnosti nebo při invaliditě. Co se týče posouzení počátku promlčecí doby, subjektivní dvouletá promlčecí doba počíná běžet ode dne doručení rozhodnutí o přiznání invalidního důchodu.⁹⁰

V režimu pracovně-právních vztahů se podle ustanovení § 389 zákoníku práce nepromlčuje právo poškozeného zaměstnance na náhradu za ztrátu na výděлку z důvodu pracovního úrazu nebo nemoci z povolání nebo jiné škody na zdraví než z důvodu pracovního úrazu nebo nemoci z povolání a nepromlčují se ani práva na náhradu nákladů na výživu pozůstalých. Promlčují se však práva na jednotlivá plnění z nich vyplývající.

Podle judikatury Nejvyššího soudu ČR se nepromlčuje právo na přiměřené zadostiučinění, a to ani pokud jde o právo na náhradu nemajetkové újmy v penězích. V této souvislosti bylo rovněž konstatováno, že se, na rozdíl od majetkových práv, nepromlčuje všeobecné osobnostní právo, resp. jednotlivá dílčí osobnostní práva, která vznikla postižené fyzické osobě neoprávněným zásahem do její osobnosti.

⁹⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. 5. 2006, sp. zn. 25 Cdo 401/2005, www.nsouid.cz

Právo na ochranu osobnosti fyzické osoby (všeobecné osobnostní právo) občanský zákoník upravuje jako jednotné právo, jehož úkolem je v rámci občanskoprávní oblasti zabezpečit respektování osobnosti fyzické osoby a její všestranný svobodný rozvoj. V tomto uceleném a jednotném rámci práva na ochranu osobnosti existují dílčí práva, která zabezpečují občanskoprávní ochranu jednotlivých hodnot, resp. stránek fyzické osoby jako neoddělitelných součástí její celkové fyzické a psychicko-morální integrity osobnosti. Občanskoprávní sankce za neoprávněný zásah do práva na ochranu osobnosti jsou jako jednotlivé prostředky ochrany osobnosti fyzické osoby uvedeny v ustanovení § 13 občanského zákoníku, a to pouze příkladným výčtem. Podle zmíněného ustanovení patří k takovýmto prostředkům:

- povinnost upuštění od neoprávněných zásahů;
- povinnost odstranit následky neoprávněného zásahu;
- povinnost poskytnout přiměřené zadostiučinění.

Přiměřené zadostiučinění podle ustanovení § 13 občanského zákoníku může spočívat buď v morálním plnění dle ustanovení § 13 odst. 1 občanského zákoníku anebo v peněžitém plnění dle ustanovení § 13 odst. 2 a 3 občanského zákoníku. Smyslem náhrady nemajetkové újmy v penězích je pak dát do vztahu míru újmy na hodnotách lidské osobnosti s konkrétním finančním vyjádřením náhrady takovéto nemajetkové újmy. I tak však jde vždy o právní instrument, jehož úkolem je zabezpečit respektování a ochranu osobnosti fyzické osoby. Nelze je proto jako právo ryze osobní povahy osobnosti fyzické osoby, na něž se vztahují ustanovení § 11 a následujících občanského zákoníku, vyčlenit z okruhu nepromlčitelných nemajetkových práv, byť se satisfakce příslušné nemajetkové újmy fyzické osoby vyjadřuje prostřednictvím finančních prostředků.

Lze mít proto zato, že úvahy zmiňující údajnou podobnost zmiňovaného nároku s reparační funkcí majetkových nároků se závěrem, že nárok na přiznání satisfakce v podobě náhrady nemajetkové újmy v penězích podle ustanovení § 13 odst. 2 občanského zákoníku se promlčuje v obecné tříleté promlčecí lhůtě, nemají v tomto případě zákonný podklad. Ostatně odlišnost tohoto institutu se naznačuje např. i v rámci kontrastu k úpravě, na níž odkazuje ustanovení § 16 občanského zákoníku.⁹¹

⁹¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 9. 2003, sp. zn. 30 Cdo 1542/2003, www.nsoud.cz

Výše uvedený závěr o nepromlčitelnosti práv na přiměřené zadostiučinění je však diskutabilní, neboť je díky němu možno do jisté míry obcházet promlčecí lhůty u práv z náhrady škody na zdraví. U náhrady nemajetkové újmy v penězích se musíme rozhodnout mezi jednotou právní úpravy všech nároků z porušení osobnostních práv nebo právní úpravy nároků na náhradu nemajetkové újmy způsobené zásahem do tělesné integrity fyzické osoby.

Jak je z výše uvedeného patrné, nároky z náhrady škody na zdraví a nároky z porušení osobnostních práv jsou v kombinaci velmi komplikované. Důležitý zlom by v této věci mohl přinést nový občanský zákoník, který předvídá v rámci náhrady škody též reparaci nemajetkové újmy.⁹² I nadále sice občanský zákoník vychází z koncepce, že se zásadně hradí majetková újma (škoda), zatímco nemajetková újma jen v případech zvlášť dále stanovených, tyto případy jsou však v novém občanském zákoníku pojaty dosti široce. Obecné předpoklady vzniku povinnosti nahradit škodu však mají platit i pro vznik povinnosti odčinit nemajetkovou újmu. Proto také většina ustanovení předmětného oddílu nového občanského zákoníku setrvává na pojmu „škoda“ s tím, že totéž platí i pro nemajetkovou újmu, plyne-li z právního řádu povinnost odčinit ji.⁹³

Hradí se skutečná škoda, v penězích, maximálně však do výše limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě. V ustanovení § 3a zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jsou stanoveny minimální limity pojistného plnění, a to následovně:

- u škod způsobených na zdraví nebo usmrcením nejméně 35 milionů Kč na každého zraněného nebo usmrceného včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a regresního nároku podle ustanovení § 6 odst. 4 zákona o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla;
- u škod vzniklých poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat a u ušlého zisku nejméně 35 milionů Kč bez ohledu na počet poškozených; převyšuje-li součet nároků uplatněných více

⁹² Šimák, P. Nároky z dopravní nehody [online]. Praha: EPRAVO.CZ, 1999- 2011 [citováno 2011-8-30]. Dostupné z URL < <http://www.epravo.cz/top/clanky/naroky-z-dopravni-nehody-55236.html> >

⁹³ Vláda ČR. Důvodová zpráva k návrhu občanského zákoníku. Obecná část [online]. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. 2011 [citováno 2012-03-18]. Dostupné z URL http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/2011/Vladni_navrh_obcanskeho_zakoniku_2011_DZ.pdf

poškozenými limit pojistného plnění uvedený v pojistné smlouvě, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároku všech poškozených.

Zákon explicitně stanoví právo pojištěného, aby za něho pojistitel uhradil náklady vynaložené na zdravotní péči poskytnutou poškozenému, pokud ke škodné události, ze které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti z provozu vozidla hrazenou z veřejného zdravotního pojištění podle ustanovení § 55 zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a regresní náhrady předepsané k úhradě pojištěnému podle ustanovení § 126 zákona č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění, ve znění pozdějších předpisů. Tyto náhrady spadají do limitu pojistného plnění pro škody na zdraví nebo usmrcením.⁹⁴

Rozdíl mezi způsobenou škodou a plněním pojišťovny nese škůdce. Z tohoto důvodu nabízí řada pojišťoven svým klientům možnost sjednání vyšších limitů pojistného plnění, a to až do výše 100 milionů Kč u škody na zdraví i u věcné škody. Jednotliví pojistitelé poskytují svým klientům i další výhody nad rámec stanovený v zákoně (např. asistenční služby, slevové karty atd.).⁹⁵

Podmínkou náhrady škody samozřejmě je, aby škoda vznikla v době trvání pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

V ustanovení § 7 zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jsou však taxativním výčtem uvedeny výluky z pojištění odpovědnosti. Pojistitel nehradí:

- škodu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena:
Z předmětného pojištění se nehradí žádná škoda, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena.
- věcnou škodu, tj. škodu dle ustanovení § 6 odst. 2 písm. b) a c) zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, za kterou pojištěný odpovídá svému

⁹⁴ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 30

⁹⁵ Kopecký, K. Povinné ručení. Otázky a odpovědi. 2. rozšířené vydání. Praha: GRADA Publishing, a.s.. 2005. s. 14an.

manželu nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti, s výjimkou ušlého zisku, jestliže tento souvisí se škodou způsobenou na zdraví nebo usmrcením; toto neplatí pro škody na zdraví a škody na ušlém zisku související se škodou na zdraví:

Z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pojistitel nehradí rovněž škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škody vzniklé odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat a ušlý zisk, za které pojištěný odpovídá svému manželu nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti. Škoda spočívající v ušlém zisku je však těmto osobám kryta v případě, že souvisí se škodou na zdraví nebo usmrcením.

V souvislosti s touto výlukou je však třeba uvést, že jejím předmětem není škoda na zdraví nebo usmrcením, za kterou pojištěný odpovídá uvedeným osobám.

- škodu na vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena, jakož i na věcech přepravovaných tímto vozidlem, s výjimkou škody způsobené na věci, kterou měla tímto vozidlem přepravovaná osoba v době škodné události na sobě nebo u sebe, a to v rozsahu, v jakém pojištěný za škodu odpovídá:

Za věc, kterou měla přepravovaná osoba u sebe lze považovat především jakékoliv zavazadlo či jinou věc patřící této osobě či související s její přepravou. Tato výjimka se nevztahuje na věci řidiče, jeho manžela či osoby žijící s řidičem ve společné domácnosti, neboť podle výše uvedených bodů nemají tyto osoby vůbec nárok na náhradu věcných škod.

- věcnou škodu, tj. škodu dle ustanovení § 6 odst. 2 písm. b) a c) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, vzniklou mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, jakož i škodu na věcech přepravovaných těmito vozidly, nejedná-li se o škodu způsobenou provozem jiného vozidla:

Tato výluka platí bez ohledu na vlastníka motorového a přípojného vozidla, nevylučuje se tak rozdílnost vlastníků vozidel jízdní soupravy.

- škodu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla;
- náklady vzniklé poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění (péče) nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví nebo usmrcením, které utrpěl

řidič vozidla, jehož provozem byla tato škoda způsobena;

- škodu způsobenou provozem vozidla při jeho účasti na organizovaném motoristickém závodě nebo soutěži; s výjimkou škody způsobené při takovéto účasti, jestliže je řidič při tomto závodě nebo soutěži povinen dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích:

U této výluky se jedná především o škodu způsobenou provozem vozidla účastnícího se organizovaného motoristického závodu nebo soutěže, které se podle daných propozic uskutečňují na pozemních komunikacích za běžného (neuzavřeného) silničního provozu v rámci obecného užívání pozemní komunikace, kdy je každý účastník silničního provozu povinen pravidla provozu na pozemních komunikacích dodržovat.⁹⁶

- škodu vzniklou provozem vozidla při teroristickém činu nebo válečné události, jestliže má tento provoz přímou souvislost s tímto činem nebo událostí.

V případě, kdy pojištěné vozidlo řídil někdo jiný než vlastník či osoba oprávněná s vozidlem nakládat a jeho provozem byla vlastníku vozidla či oprávněné osobě způsobena škoda, je jediným nárokem, který lze z pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla požadovat, škoda na zdraví, včetně nákladů s tím souvisejících, tj. včetně nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a regresního nároku podle ustanovení § 6 odst. 4 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Další výluka se týká střetu vozidel, která jsou ve vlastnictví téže osoby. V takovémto případě se hradí této osobě škoda pouze tehdy, jestliže se jedná o různé provozovatele vozidel zúčastněných na vzniku škodné události a jestliže není současně tato osoba provozovatelem vozidla, na němž byla tato škoda způsobena. Pokud tedy osoba vlastní dvě vozidla, přičemž jedno z těchto vozidel pronajme a tato vozidla se střetnou, je z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla hrazena škoda pouze v případě, kdy je poškozeno vozidlo, které vlastník pronajal (v takovémto případě je vozidlo jeho majetkem, ale on jej neprovozuje).⁹⁷

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla má zásadně pokrývat co

⁹⁶ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 34

⁹⁷ Zárbynická, J., Schelle, K. Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost). 1. vydání. Brno: KEY Publishing, s.r.o. 2010. s. 117an.

nejširší okruh újem, které vzniknou v souvislosti s dopravními nehodami, aby jednak poškozenému byla poskytnuta možnost dosáhnout odškodnění, jednak aby i provozovatel vozidla mohl využít dobrodiní pojištění odpovědnosti za škodu vyvolanou relativně nebezpečnou činností, jíž je provoz silničního motorového vozidla. Na druhé straně se však nejedná o pojištění absolutní či všezahrnující, čemuž odpovídá pozitivní taxativní vymezení nároků, které jsou touto formou pojištěny, které je zároveň doplněno vymezením negativním obsaženým v ustanovení § 7 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, které naopak výslovně vyjmenovává případy, na které se pojištění nevztahuje. Dále je u tohoto pojištění stanoven i limit výše pojistného plnění, který doplňuje závěr o tom, že pojistné plnění je pojišťovna povinna poskytnout jen za podmínek a v rozsahu stanoveném zákonem o pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla. Z tohoto vyplývá, že ne každá škoda vzniklá zvláštní povahou provozu motorového vozidla, za kterou odpovídá provozovatel či řidič, se odškodňuje prostřednictvím pojistného plnění z tohoto pojištění, resp. že pojišťovna je povinna za odpovědnou osobu plnit poškozenému pouze tehdy, jsou-li splněny zákonem stanovené podmínky.⁹⁸

V souvislosti s vyplacením pojistného plnění je na místě zmínit rovněž případy, ve kterých pojistitel za pojištěného plnil, neboť z uzavřené smlouvy nemohl poskytnutí pojistného plnění odmítnout, zároveň je však pojistitel na základě ustanovení § 10 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla oprávněn od pojištěného požadovat náhradu toho, co za něho takto plnil.

V tomto případě je důkazní břemeno na pojistiteli. Pojistitel může tedy požadovat vyplacení částky pouze v případě, když prokáže, že pojištěný naplnil alespoň jednu z následujících, zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, taxativně vymezených skutečností:

- způsobil-li škodu úmyslně:

Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ani zákon o pojistné smlouvě pojem úmysl či úmyslné jednání nevymezuje. Výklad tohoto pojmu je však ve většině případů obsažen v pojistných podmínkách jednotlivých pojistitelů, a to ve shodě s výkladem tohoto pojmu, který je uveden v ustanovení § 15 a 16 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákona,

⁹⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 11. 12. 2008, sp. zn. 25 Cdo 3521/2006, www.nsoud.cz

v platném znění (dále jen „trestní zákon“).

- porušil-li základní povinnost týkající se provozu na pozemních komunikacích a toto porušení bylo v příčinné souvislosti se vznikem škody, za kterou pojištěný odpovídá:

Porušením základních povinností při provozu vozidla na pozemních komunikacích se pro účely zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla rozumí:

- provozování vozidla, které svojí konstrukcí nebo technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí;
- provozování vozidla, jehož technická způsobilost k provozu vozidla nebyla schválena;
- řízení vozidla osobou, která není držitelem příslušného řidičského oprávnění, s výjimkou řízení vozidla osobou, která se učí vozidlo řídit nebo skládá zkoušku z řízení vozidla, a to vždy pouze pod dohledem oprávněného učitele nebo řidiče, cvičitele individuálního výcviku;
- řízení vozidla osobou, které byl uložen zákaz činnosti řídit vozidlo, v době tohoto zákazu;
- řízení vozidla osobou, která při řízení vozidla byla pod vlivem alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo;
- předání řízení vozidla osobě uvedené výše, v bodech tři až pět.

Za tuto pohledávku pojistitele na náhradu vyplacené částky proti pojištěnému odpovídá společně a nerozdílně s pojištěným provozovatel vozidla, neprokáže-li, že nemohl jednání pojištěného ovlivnit.

Porušení základních povinností při provozu vozidla na pozemních komunikacích bylo řešeno v rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR.⁹⁹ V předmětné věci se jednalo o dopravní nehodu způsobenou přívěsným vozíkem, který nebyl schválen pro provoz na pozemních komunikacích a o tažné zařízení vozu, které nebylo registrováno. Technickou příčinou odpojení přívěsu od automobilu byla náhlá závada, způsobená odlomením duté části konce čepu oje. Soudem prvního stupně bylo shledáno porušení základní povinnosti žalovaného, týkající se provozu na pozemních komunikacích, čímž se rozumí provozování vozidla, jehož technická způsobilost k provozu nebyla schválena, což bylo v příčinné souvislosti se vznikem škody.

⁹⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 25. 5. 2010, sp. zn. 25 Cdo 358/2008, www.nsoud.cz

V předmětném rozhodnutí bylo konstatováno, že nezbytným předpokladem vzniku odpovědnosti za škodu podle občanského zákoníku je existence příčinné souvislosti mezi porušením právní povinnosti, popř. právní skutečností, za niž se odpovídá objektivně, a vznikem škody, a to bez ohledu na to, zda jde o odpovědnost řidiče založenou na principu presumovaného zavinění dle ustanovení § 420 občanského zákoníku nebo o odpovědnost provozovatele dopravního prostředku bez zřetele na zavinění podle ustanovení § 427 občanského zákoníku. V tomto směru není rozdíl v podmínkách občanskoprávní odpovědnosti za škodu oproti povinnosti k regresní náhradě podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, neboť existence příčinné souvislosti je nezbytným předpokladem v obou případech.

Právní posouzení příčinné souvislosti spočívá ve stanovení mezi jakými skutkovými okolnostmi má být její existence zjišťována. Že žalovaný porušil základní povinnost při provozu vozidla na pozemních komunikacích dle ustanovení § 10 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, již se rozumí provozování vozidla, jehož technická způsobilost nebyla schválena, je evidentní a žalovaný si je toho vědom. V daném případě tedy šlo o otázku příčinné souvislosti mezi tímto porušením povinnosti žalovaného při provozu vozidla a vznikem škody, za kterou žalovaný jakožto pojištěný provozovatel a řidič odpovídá, nikoliv mezi jeho zaviněním (zda věděl nebo vědět měl o možné technické závadě) a vznikem škody. Porušením základní povinnosti žalovaného byla jízda vozidla s přívěsným vozíkem na pozemní komunikaci, pro niž nebyl uznán technicky způsobilým, nikoliv ulomení aretačního čepu závěsného zařízení. Provoz dopravních prostředků na silnicích je potenciálně nebezpečný, proto se také kladou zvýšené požadavky na stav vozidel, tj. včetně povinného schválení jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích. Právě přívěsný vozík, samovolně se pohybující na silnici, jehož technická způsobilost pro provoz na komunikaci nebyla schválena, způsobil škodu jinému účastníku silničního provozu, když do něho narazil. Proč se vozík od tažného vozidla odpojil, a co způsobilo jeho odpojení, není podstatné z hlediska nároku na regres dle ustanovení § 10 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

- způsobil-li škodu provozem vozidla, které použil neoprávněně:

Pod pojmem neoprávněné použití vozidla lze spatřovat jednání naplňující znaky trestného činu „neoprávněné užívání cizí věci“ dle ustanovení § 207 odst. 1 trestního zákona nebo přestupku, přesněji „přestupku proti majetku“ dle ustanovení § 50 odst. 1 zákona č.

200/1990 Sb., o přestupcích, v platném znění.

- bez zřetele hodného důvodu nesplnil povinnost podle ustanovení § 47 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), sepsat bez zbytečného odkladu společný záznam o dopravní nehodě nebo ohlásit dopravní nehodu, která je škodnou událostí, a v důsledku toho byla ztížena možnost řádného šetření pojistitele podle ustanovení § 9 odst. 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla:

Dle ustanovení § 47 odst. 4 zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou účastníci dopravní nehody v případě, že při dopravní nehodě dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100.000,- Kč povinni:

- neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi;
 - zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy;
 - setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.
- bez zřetele hodného důvodu nesplnil povinnost podle ustanovení § 8 odst. 1, 2 a 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a v důsledku toho byla ztížena možnost řádného šetření pojistitele podle ustanovení § 9 odst. 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla;
 - bez zřetele hodného důvodu se odmítl jako řidič vozidla podrobit na výzvu příslušníka Policie České republiky zkoušce na přítomnost alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo.

Pojistitel má proti pojistníkovi rovněž právo na úhradu částky, kterou vyplatil z důvodu škody způsobené provozem vozidla, jestliže její příčinou byla skutečnost, kterou pro vědomě

nepravdivé nebo neúplné odpovědi nemohl pojistitel zjistit při sjednávání pojištění a která byla pro uzavření pojistné smlouvy podstatná.

Porušil-li pojištěný některou z povinností uvedených v ustanovení § 8 odst. 1 až 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, je pojistitel oprávněn na něm požadovat úhradu nákladů spojených s šetřením pojistné události nebo jiných nákladů vyvolaných porušením těchto povinností. Tím není dotčeno právo pojistitele na úhradu vyplacené částky podle ustanovení § 10 odst. 1 písm. e) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Součet pojistitelem požadovaných náhrad na základě výše uvedených skutečností nesmí být vyšší než plnění vyplacené pojistitelem v důsledku škodné události, se kterou toto právo pojistitele souvisí.

Byla-li poškozenému způsobena škoda:

- provozem vozidla, za kterou odpovídá zjištěná osoba bez pojištění odpovědnosti z provozu vozidla;
- na zdraví nebo usmrcením provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba:

Je třeba zdůraznit, že v takovémto případě jsou z garančního fondu hrazeny pouze škody týkající se zdraví či života. V případě nezjištěného vozidla tedy není věcná škoda hrazena ani pojišťovnou, ani Českou kanceláří pojistitelů z garančního fondu.

- provozem cizozemského vozidla s hraničním pojištěním;
- provozem cizozemského vozidla s tzv. zelenou kartou,

je poškozenému takováto škoda hrazena z garančního fondu Českou kanceláří pojistitelů. Stejným způsobem je hrazena taktéž škoda způsobená provozem vozidla, za které odpovídá pojištěný, který měl smlouvu uzavřenou s pojišťovnou, která nemůže škodu hradit z důvodu úpadku.

Z výše uvedeného je zřejmé, že pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se vztahuje (tj. pojistitel má povinnost poskytnout pojistné plnění přímo poškozenému) na případy, kdy byla provozem vozidla pojištěné osoby způsobena škoda jiné osobě, poškozenému, a jemu vzniklá újma je podřaditelná pod nároky uvedené v ustanovení § 6 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a zároveň není vyloučena ustanovením § 7 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pojistitel je tedy povinen plnit za odpovědnou osobu

pouze tehdy, vznikla-li škoda osobě odlišné od pojištěného, tedy osobě třetí (poškozenému), a to za předpokladu splnění zákonem stanovených podmínek.¹⁰⁰

Dojde-li k dopravní nehodě a účastníci nesou určitý podíl viny, jedná se o střet provozů dvou nebo více provozovatelů a v takovém případě odpovídají provozovatelé podle míry zavinění.

V tomto případě je třeba rozlišovat, zda byla škoda způsobena na zdraví, životě, věcech či majetku třetích osob nebo na zdraví, životě, věcech či majetku samotných provozovatelů.

Podstatné je, že střetem provozů se rozumí nejen přímý fyzický střet (srážka) dvou dopravních prostředků, ale rovněž např. střet dopravního prostředku se zařízením jiného provozu (např. náraz vozidla do železničních závor), a rovněž i případy vzájemného škodlivého působení dvou provozů na sebe, i když k přímému střetu dopravních prostředků nedošlo. Jedná se např. o samostatné havárie dvou vozidel, která se vzájemně oslnila svými reflektory, havárie vozidla, která nastala v přímém důsledku smyku na oleji vyteklém z jiného vozidla, případně způsobení škody na automobilu kamenem vymrštěným od kola jiného vozidla.

Byla-li škoda způsobena jiným osobám než provozovatelům, resp. jejich zaměstnancům, odpovídají těmto třetím osobám za vzniklou škodu provozovatelé dopravních prostředků objektivně a jejich odpovědnost je solidární, každý škůdce tedy odpovídá za ostatní a všichni odpovídají za každého jednotlivého škůdce. Poškozený tak může náhradu škody požadovat od jednoho škůdce a ten se nemůže bránit tím, že ji má požadovat i od ostatních škůdců. Nahradí-li škodu ten, na koho se poškozený obrátil, zanikne povinnost ostatních škůdců plnit poškozenému, protože jeho nárok byl již uspokojen. Škůdci, který poškozenému plnil, vzniká právo požadovat po ostatních škůdcích náhradu podle míry jejich účasti na způsobení škody. V pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla plní za škůdce jeho smluvní pojišťovna, která má pak právo požadovat po ostatních škůdcích, resp. jejich smluvních pojišťovnách podíl na uhrazené škodě, a to podle míry jejich zavinění.

Podstatou objektivní odpovědnosti je, že provozovatel za škodu odpovídá, i kdyby nehodu nezavinil, protože se jedná o škodu způsobenou zvláštní povahou provozu vozidla, což znamená, že pojistitelé provozovatelů, kteří odpovídají za způsobenou škodu, uhradí tuto škodu

¹⁰⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 29. 1. 2009, sp. zn. 25 Cdo 307/2007, www.nsoud.cz

společně.

Vznikla-li škoda provozovatelům nebo jejich zaměstnancům, vypořádají se provozovatelé mezi sebou podle účasti na způsobení škody. Každý z provozovatelů nese odpovědnost za část celkové škody podle míry zavinění škody.

Poškozenému je škoda uhrazena na základě uzavřené pojistné smlouvy na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tuto škodu hradí pojišťovna viníka. Byla-li škoda způsobena na majetku třetích osob, uhradí ji pojišťovny viníků podle míry zavinění jejich klienta. Poškozená třetí osoba vznesse nárok na náhradu škody na kteréhokoliv provozovatele nebo jeho pojistitele a ten škodu uhradí. S pojistitelem druhého provozovatele vozidla se vyrovná podle míry jeho zavinění.¹⁰¹

¹⁰¹ Kopecký, K. Povinné ručení. Otázky a odpovědi. 2. rozšířené vydání. Praha: GRADA Publishing, a.s.. 2005. s. 26an.

7. Úprava pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v právních předpisech Evropské unie

Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel je komunitárním právem chápáno jako zvlášť důležitá problematika pro evropské občany, ať již jsou na straně pojištěných či poškozených dopravní nehodou. Toto pojištění vyvolává rovněž velký zájem pojistitelů, jelikož představuje důležitý podíl na jejich činnostech v oblasti jiného než životního pojištění v rámci Společenství. Pojištění motorových vozidel má rovněž vliv na volný pohyb osob a vozidel. Hlavním cílem činnosti Společenství v oboru finančních služeb by tudíž mělo být posílení a konsolidace vnitřního trhu pojištění motorových vozidel.

Komunitární právo má zvláštní úpravu pro pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrolu povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění. Tato zvláštní právní úprava je obsažena v následujících právních předpisech:

- směrnici Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové povinnosti pojištění;
- druhou směrnicí Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel;
- třetí směrnicí Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel;
- směrnicí Rady 90/618/EHS ze dne 8. listopadu 1990, kterou se mění směrnice 73/239/EHS a směrnice 88/357/EHS o koordinaci právních a správních předpisů členských států týkajících se přímého jiného než životního pojištění, zejména ve vztahu k pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel;
- směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti

z provozu motorových vozidel;

- směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/14 ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel;
- směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (kodifikované znění).

Každý členský stát by měl v souladu s komunitárním právem přijmout veškerá vhodná opatření k zajištění toho, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním. Rozsah pojistné ochrany a její podmínky se určují v rámci těchto opatření. Vymezení území, na kterém má vozidlo obvyklé stanoviště, by mělo odkazovat na území státu, jehož poznávací značku vozidlo má, bez ohledu na to, zda je uvedená poznávací značka trvalá nebo dočasná.

Výše uvedené komunitární právní předpisy se v souvislosti s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla zabývají rovněž zákazem diskriminace, který se promítá v zákazu soustavných kontrol pojištění motorových vozidel, který by měl platit na vozidla s obvyklým stanovištěm na území jiného členského státu Evropské unie, jakož i na vozidla s obvyklým stanovištěm na území třetí země, ale vstupující z území jiného členského státu Evropské unie. Lze povolit pouze namátkové kontroly, které nejsou diskriminační a provádějí se v rámci kontroly, která není zaměřena výlučně na ověřování pojištění.

Kontrolu zelených karet vozidel, která mají obvyklé stanoviště v jednom členském státě Evropské unie a vstupují na území jiného členského státu Evropské unie, lze zrušit dohodou mezi národními kanceláři pojistitelů, podle které by každá národní kancelář pojistitelů zaručila v souladu s vnitrostátními právními předpisy uspokojení všech oprávněných nároků vzniklých z věcných škod a škod na zdraví, které byly způsobeny na jeho území některým z těchto vozidel, ať již bylo či nebylo pojištěno. Taková dohoda o zárukách předpokládá, že jsou všechna motorová vozidla Společenství, která se pohybují na území Společenství pojištěna. V této souvislosti stanoví komunitární právní předpisy požadavek, aby vnitrostátní právní

předpisy každého členského státu Evropské unie stanovily povinné pojištění vozidel pro případ občanskoprávní odpovědnosti platné na celém území Společenství. Dále je stanovena možnost, aby se systém rozšířil na vozidla mající obvyklé stanoviště na území kterékoliv třetí země, s níž národní kanceláře pojistitelů členských států Evropské unie uzavřou podobnou dohodu. Domnívám se, že požadavky stanovené komunitárním právem byly včleněny do právního řádu České republiky tak, jak bylo požadováno.

Pro oblast pojistných smluv je zásadní rovněž Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy. Jedná se o nařízení, které určuje rozhodné právo pro smluvní závazkové vztahy s mezinárodním prvkem v rámci většiny členských států Evropské unie. Obsahově navazuje na Římskou úmluvu z roku 1980.

Pojistné smlouvy jako tzv. smlouvy kryjící velké riziko se řídí právem, které si strany zvolí a jestliže tak neučiní, právem země, kde má pojistitel obvyklé bydliště. Vyplývá-li ze všech okolností případu, že je smlouva zjevně úžeji spojena s jinou zemí, použije se právo této jiné země.

V případě jiné pojistné smlouvy než je smlouva uvedená výše mohou strany zvolit pouze práva uvedená v ustanovení čl. 7 odst. 3 předmětného nařízení, u těchto smluv je tedy omezená možnost volby práva. Pokud si strany právo nezvolí, bude se smlouva řídit právem členského státu, v němž se riziko nachází v okamžiku uzavření smlouvy. Předmětné ustanovení se nevztahuje na smlouvy o zajištění.

Dalším zásadním komunitárním právním předpisem je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy. Cílem tohoto nařízení je, na rozdíl od Římské úmluvy, resp. nařízení Řím I (pro oblast smluvních závazků), sjednotit rozdílné kolizní normy jednotlivých členských států Evropské unie určující rozhodné právo, které použije pravomocný soud v případě přeshraničních sporů z mimosmluvních závazkových vztahů (např. při odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku, z nekalé soutěže). Při tomto způsobu řešení dojde soud k výslednému rozhodnému právu (právnímu řádu) stejné země bez ohledu na to, ve kterém členském státu soud rozhoduje.

Toto nařízení dopadá na věci občanského a obchodního práva ve vztazích s mezinárodním prvkem (nevztahuje se především na daňové, celní či správní, ani na odpovědnost státu za jednání a opomenutí při výkonu státní moci). Základními předměty regulace tohoto nařízení jsou především zmiňované mimosmluvní závazky, tj. delikty a kvazidelikty a vztahy z nich vyplývající. Nařízení však nerozlišuje závazky vyplývající ze subjektivní nebo objektivní odpovědnosti.¹⁰²

Dále je nezbytné uvést Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech.

Příslušnost ve věcech pojištění je upravena v ustanovení čl. 8 až 14 předmětného nařízení. Pojistitel, který má bydliště na území některého členského státu, může být žalován:

- u soudů členského státu, v němž má bydliště nebo
- v jiném členském státě v případě žaloby podané pojistníkem, pojištěným nebo oprávněnou osobou u soudu místa bydliště žalobce;
- jedná-li se o spolupojistitele, u soudu členského státu, u kterého je žalován hlavní pojistitel.

Nemá-li pojistitel bydliště na území některého členského státu, avšak má v některém členském státě pobočku, zastoupení nebo jinou provozovnu, je s ním při sporech vyplývajících z jejich provozu jednáno tak, jako by měl bydliště na území tohoto členského státu.

Ve věcech pojištění odpovědnosti nebo pojištění nemovitostí může být pojistitel kromě toho žalován u soudu místa, v němž nastala škodná událost. Totéž platí, jsou-li v téže pojistné smlouvě pojištěny a stejnou škodní událostí postíženy movité věci i nemovitosti.

Ve věcech pojištění odpovědnosti může být pojistitel žalován i u soudu, u něhož je podána žaloba poškozeného proti pojištěnému, pokud je to přípustné podle práva tohoto soudu.

Od předmětných ustanovení je možné se odchýlit pouze:

- dohodou uzavřenou po vzniku sporu;
- dohodou umožňující pojistníkovi, pojištěnému nebo oprávněné osobě zahájit řízení u jiných soudů než těch, které jsou uvedeny v tomto oddíle;
- dohodou uzavřenou mezi pojistníkem a pojistitelem, kteří mají v době uzavření smlouvy

¹⁰² Orgoník, M. Nařízení Řím II. [online]. Brno: Katedra mezinárodního a evropského práva. Právnická fakulta. Masarykova univerzita. 2009 [citováno 2013-6-2]. Dostupné z URL <http://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/js09/mps/web/pages/09.html>

bydliště nebo obvyklý pobyt v témže členském státě, jestliže tato dohoda zakládá příslušnost soudů tohoto státu, a to i v případě, že by škodná událost nastala v cizině, ledaže by taková dohoda nebyla podle práva tohoto státu přípustná;

- dohodou uzavřenou pojistníkem, který nemá bydliště v členském státě, pokud se nejedná o povinné pojištění nebo o pojištění nemovitostí nacházejících se v některém členském státě, nebo
- dohodou týkající se pojistné smlouvy do té míry, v níž se vztahuje na jedno či více z rizik uvedených v ustanovení čl. 14 Nařízení.

Z komunitárních právních předpisů vychází rovněž výjimky z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla platící pro určitá vozidla, resp. vozidla určitých subjektů, které jsou obsaženy v právních předpisech České republiky. Komunitární právní předpisy v tomto směru stanoví, že by členské státy Evropské unie měly mít možnost odchýlit se od obecné povinnosti uzavírat povinné pojištění u vozidel v majetku některých fyzických nebo právnických osob, veřejnoprávních nebo soukromoprávních. V případě nehod způsobených těmito vozidly by měl členský stát Evropské unie, který výjimku uplatňuje, určit orgán nebo subjekt pro odškodnění poškozených v důsledku nehod způsobených v jiném členském státě Evropské unie. Mělo by být zajištěno, že dojde k řádné náhradě škody nejen poškozeným v důsledku nehod způsobených těmito vozidly v zahraničí, ale i poškozeným v důsledku nehod, které se staly ve stejném členském státě Evropské unie, ve kterém má vozidlo obvyklé stanoviště, bez ohledu na to, zda mají bydliště nebo sídlo na jeho území či nikoli. Navíc by členské státy Evropské unie měly zajistit, aby byl Komisi předán ke zveřejnění seznam osob, které jsou osvobozeny od povinného pojištění, a orgánů nebo subjektů pověřených náhradou škody poškozeným v důsledku nehod způsobených těmito vozidly. Dále je členskými státy Evropské unie stanovena možnost odchýlit se od obecné povinnosti uzavírat povinné pojištění u určitých typů vozidel nebo určitých vozidel, která mají zvláštní poznávací značku. V tomto případě mají ostatní členské státy Evropské unie právo při vstupu vozidla na jejich území požadovat platnou zelenou kartu nebo pojistnou smlouvu hraničního pojištění, aby se zajistila náhrada škody poškozeným v důsledku případné nehody, kterou tato vozidla mohou na jejich území způsobit. Jelikož však odstranění hraničních kontrol uvnitř Společenství neumožňuje ověřit, zda jsou vozidla, která

přejíždějí hranice kryta pojištěním, nelze poškozeným zaručit náhradu škody za nehody způsobené v zahraničí. Dále je žádoucí zajistit, aby došlo k řádné náhradě škody poškozeným nejen v důsledku nehod způsobených těmito vozidly v zahraničí, ale také v důsledku nehod, ke kterým došlo na území členského státu Evropské unie, v němž má vozidlo obvyklé stanoviště. Za tímto účelem by členské státy Evropské unie měly zacházet s poškozenými, kterým byla škoda způsobena těmito vozidly stejným způsobem jako s poškozenými z nehod způsobených nepojištěnými vozidly. Ve skutečnosti by náhrada škody poškozeným v důsledku nehod způsobených nepojištěnými vozidly měla být vyplácena orgánem pro odškodnění členského státu Evropské unie, ve kterém k nehodě došlo. V případě platby poškozeným v důsledku dopravních nehod způsobených vozidly, na něž se vztahuje výjimka, by orgánu pro odškodnění měl vzniknout nárok vůči takovému orgánu členského státu Evropské unie, ve kterém má vozidlo obvyklé stanoviště. Po uplynutí určité doby provádění a uplatňování možnosti této výjimky, a po zvážení zkušeností z ní vyplývajících, by Komise případně měla předložit návrhy směřující k jejímu nahrazení nebo zrušení. Rovněž tato problematika je řešena v právních předpisech České republiky, které řeší předmětnou problematiku.

Velmi zásadní požadavek komunitárního práva vůči členským státům Evropské unie se týká minimálních pojistných limitů, čímž je sledováno zajištění ochrany poškozených. Je stanoven požadavek, aby se minimální částka krytí v případě škody na zdraví vypočítala tak, aby byli všichni poškození, kteří utrpěli velmi vážná zranění, plně a spravedlivě odškodněni, přičemž se zohlední řídký výskyt dopravních nehod s více poškozenými a malý počet nehod, kdy došlo k velmi vážným zraněním více osob při téže nehodě. Měla by být stanovena minimální částka krytí na každého poškozeného nebo na jednu škodnou událost.

Ustanovení čl. 9 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění vyžaduje, aby minimální pojistné limity činily:

- u škody na zdraví minimální částku krytí 1.000.000,- EUR na každého poškozeného nebo 5.000.000,- EUR na každou škodnou událost, bez ohledu na počet poškozených;
- při věcné škodě 1.000.000,- EUR na každou škodnou událost, bez ohledu na počet poškozených.

Stanovením výše uvedených minimálních částek však nejsou dotčeny případné vyšší

záruky, které mohou stanovit členské státy Evropské unie. K tomuto přistoupila např. Česká republika.

V této souvislosti bylo také stanoveno opatření zabráňující případnému snižování stanovených minimálních částek v čase, které spočívá v povinnosti pravidelného přezkumu vycházejícím z hodnot Evropského indexu spotřebitelských cen (EISC) vydávaného Eurostatem, jak je stanoveno v nařízení Rady (ES) č. 2494/95 ze dne 23. října 1995 o harmonizovaných indexech spotřebitelských cen. Předmětný přezkum má být prováděn v pětiletém intervalu. Stanovené částky se automaticky upravují. Tyto částky se zvýší o procentuálně vyjádřenou změnu uvedenou v EISC pro příslušné období, tj. pět let bezprostředně předcházejících přezkumu a zaokrouhlí se směrem nahoru na nejbližší násobek 10.000,- EUR. Upravené částky oznámí Komise Evropskému parlamentu a Radě a zajistí jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. V souvislosti s přezkumem je žádoucí přijmout procesní pravidla, kterými se přezkum bude řídit.

V zájmu zajištění ochrany poškozených je nutné stanovit orgán, který zaručí, že poškozený bude odškodněn v případě, kdy vozidlo, které nehodu způsobilo, není pojištěno či zjištěno. U tohoto orgánu uplatní poškozený svůj nárok. Členskými státy Evropské unie je však umožněno použít určitá omezená vyloučení odpovědnosti, pokud jde o výplatu náhrady škody tímto orgánem, a stanovit, že náhrada věcné škody způsobené nezjištěným vozidlem může být vzhledem k nebezpečí podvodu omezena nebo vyloučena. Členské státy Evropské unie mohou také stanovit určitou spoluúčasť v případě, kdy tento orgán poskytne náhradu věcných škod způsobených nepojištěnými vozidly nebo případně vozidly odcizenými či získanými násilím. Jedním z důvodů, proč má být zřízen tento orgán je skutečnost, že pro tento orgán je snazší (než pro poškozeného) podniknout právní kroky proti osobě, která za nehodu odpovídá. V důsledku toho je však vhodné stanovit, aby tento orgán nemohl vázat vyplacení náhrady škody na důkaz poškozeného o tom, že osoba, která nehodu způsobila, není schopna nebo odmítá zaplatit.

Z právních předpisů komunitárního práva je jednoznačně zřejmý hlavní cíl právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, a to zájem na ochraně poškozeného, resp. zájem na tom, aby mu byla nahrazena způsobená škoda. Dalším požadavkem, ze kterého je tento zájem patrný je skutečnost, že v případě sporu výše uvedeného orgánu a pojistitele občanskoprávní odpovědnosti za škodu o tom, kdo má poškozenému z dopravní nehody zaplatit

náhradu škody, by měly členské státy Evropské unie, aby zabránily průtahům při výplatě náhrady škody poškozenému, zabezpečit určení jedné z těchto stran za předběžně povinnou vyplatit náhradu škody do rozhodnutí sporu. Poškozeným z nehod motorových vozidel by mělo být zaručeno srovnatelné zacházení nezávisle na tom, na kterém místě Společenství k nehodám dojde.

Ochrana by měla být poskytnuta rovněž rodinným příslušníkům pojistníka, řidiče nebo kterékoli jiné odpovědné osoby, a to v každém případě, pokud jde o škody na zdraví. Z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla by měly být kryty také škody na zdraví a věcné škody, jež utrpí chodci, cyklisté a jiní nemotorizovaní uživatelé pozemních komunikací, kteří jsou většinou nejslabšími účastníky nehody, pokud mají tyto osoby nárok na náhradu škody v souladu s vnitrostátním občanským právem. Toto ustanovení nepředjímá občanskoprávní odpovědnost ani výši náhrady za škodu vzniklou v důsledku konkrétní nehody podle vnitrostátních právních předpisů.

Dalším požadavkem je zahrnutí všech cestujících ve vozidle do pojistného krytí z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tento cíl by byl ohrožen, pokud by vnitrostátní právní předpisy nebo smluvní ujednání obsažená v pojistné smlouvě vylučovaly cestující z pojistného krytí z toho důvodu, že věděli nebo měli vědět, že řidič vozidla byl v době nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky. Zde je nezbytné si uvědomit, že cestující nemá obvykle možnost řádně posoudit úroveň opilosti řidiče. Cíle odradit osoby od řízení pod vlivem alkoholu nebo omamných látek nelze dosáhnout snížením pojistného krytí cestujících, kteří jsou poškozenými v důsledku dopravní nehody motorového vozidla. Pojistné krytí těchto cestujících povinným pojištěním motorového vozidla nepředjímá jakoukoli odpovědnost, kterou mohou mít podle příslušných vnitrostátních právních předpisů, ani výši případné náhrady škody u konkrétní nehody. Rovněž tento požadavek komunitárního práva byl naplněn v právní úpravě pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice.

Všechny pojistné smlouvy týkající se povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel by měly na základě jediného pojistného pokrývat území celého Společenství. Předmětné pojištění platí během celé doby trvání smlouvy, bez ohledu na to, zda vozidlo zůstává po určité období v jiném členském státě Evropské unie, aniž by tím byly dotčeny povinnosti registrace vozidel podle vnitrostátních předpisů členských států Evropské unie. Za

jediné pojistné by každá pojistná smlouva měla zaručovat krytí v každém členském státě Evropské unie požadované jeho právními předpisy nebo krytí požadované právními předpisy členského státu Evropské unie, ve kterém má vozidlo obvyklé stanoviště, je-li vyšší.

Osoba, která si přeje uzavřít novou smlouvu o pojištění motorových vozidel s jiným pojistitelem, by měla být schopna osvědčit průběh doby pojištění podle své předchozí smlouvy. Pojistník by měl mít právo kdykoli požádat o vystavení výkazu uvádějícího jím uplatněné nároky nebo skutečnost, že žádné nároky neuplatnil, ve vztahu k vozidlu nebo vozidlům pokrytým pojistnou smlouvou alespoň v průběhu předchozích pěti let smluvního vztahu. Pojišťovna nebo kterýkoli orgán případně určený členským státem Evropské unie za účelem poskytování povinného pojištění nebo vystavování uvedených výkazů by měl tento výkaz pojistníkovi vystavit do patnácti dnů od podání žádosti.

Aby byla zajištěna řádná ochrana poškozených v důsledku dopravních nehod způsobených motorovými vozidly, neměly by členské státy Evropské unie dovolit pojišťovnám spoléhat na uplatňování spoluúčasti vůči poškozenému. Právo odvolat se na pojistnou smlouvu a uplatnit nárok přímo vůči pojistiteli je velmi důležité pro ochranu poškozeného v důsledku dopravní nehody motorového vozidla. S cílem usnadnit účinnou a rychlou likvidaci škody a pokud možno zamezit nákladným soudním řízením by přímý nárok vůči pojišťovně osoby, která odpovídá za škodu pro případ občanskoprávní odpovědnosti měl být rozšířen na všechny poškozené v důsledku dopravní nehody motorových vozidel.

Podle ustanovení čl. 11 odst. 2 ve spojení s čl. 9 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech mohou poškozené osoby zahájit soudní řízení proti pojistiteli občanskoprávní odpovědnosti v členském státě Evropské unie, na jehož území mají bydliště nebo sídlo.

System kanceláří vydávajících zelené karty umožňuje zajistit včasnou likvidaci škod v zemi bydliště nebo sídla poškozeného, i když druhá strana pochází z jiné země Evropské unie.

Poškození, kteří utrpěli při dopravní nehodě, která se stala v jiném státě než je stát místa jejich bydliště nebo sídla, věcnou škodu nebo škodu na zdraví, by měli mít možnost uplatnit nárok v členském státě svého bydliště nebo sídla, a to vůči škodnímu zástupci, kterého jmenoval pojistitel osoby, která odpovídá za škodu. Toto řešení by umožnilo vyřídit škody vzniklé

poškozeným mimo území členského státu, ve kterém mají bydliště nebo sídlo, a to postupy s nimiž jsou obeznámeni. Systémem škodních zástupců v členském státě bydliště nebo sídla poškozeného zůstává nedotčeno rozhodné hmotné právo i otázky soudní příslušnosti. Existence práva osoby, která utrpěla věcnou škodu nebo škodu na zdraví, uplatnit nárok přímo vůči pojistiteli je logickým doplňkem jmenování těchto zástupců a dále zlepšuje právní postavení poškozených v důsledku dopravních nehod, které se staly mimo členský stát bydliště nebo sídla těchto osob.

Členský stát Evropské unie, v němž je pojišťovně vydáno povolení, má po pojišťovně požadovat, aby jmenovala škodní zástupce, kteří mají bydliště nebo jsou usazeni v ostatních členských státech Evropské unie, a to s cílem shromažďovat všechny nezbytné informace týkající se nároků vyplývajících z takovýchto nehod a přijímat odpovídající kroky k likvidaci škod jménem a na účet pojišťovny, včetně vyplacení náhrady škody. Škodní zástupci by měli mít dostatečnou pravomoc k zastupování pojišťovny vůči osobám, které utrpěly škodu v důsledku těchto nehod, a rovněž zastupovat pojišťovnu před orgány daného státu, včetně případného zastupování před soudy, je-li to slučitelné s pravidly mezinárodního práva soukromého o stanovení soudní příslušnosti.

Činnost škodního zástupce nepostačuje k založení soudní příslušnosti v členském státě bydliště nebo sídla poškozeného, nestanoví-li tak pravidla mezinárodního práva soukromého o stanovení soudní příslušnosti.

Jmenování škodních zástupců by mělo být jednou z podmínek přístupu k pojišťovacím činnostem podle odvětví 10 bodu A přílohy první směrnice Rady 73/239/EHS ze dne 24. července 1973 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přístupu k činnosti v přímém pojištění jiném než životním a jejího výkonu, s výjimkou odpovědnosti dopravce, a výkonu těchto činností. Tato podmínka by tedy měla být splněna jednotným úředním povolením vydaným orgány členského státu Evropské unie, v němž má pojišťovna své sídlo, jak je stanoveno v hlavě II směrnice Rady 92/49/EHS ze dne 18. června 1992 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního a o změně směrnic 73/239/EHS a 88/357/EHS (třetí směrnice o jiném než životním pojištění). Tato podmínka by rovněž měla platit pro pojišťovny, které mají své sídlo mimo Společenství a které si zajistily povolení umožňující jim přístup k pojišťovací činnosti v členském státě Společenství.

Kromě zajištění toho, aby pojišťovna měla zástupce ve státě bydliště nebo sídla poškozeného, je vhodné zajistit i zvláštní právo poškozeného, aby byl jeho nárok vyřízen co nejdříve. Je proto zapotřebí zahrnout do vnitrostátních právních předpisů vhodné účinné a systematické finanční postihy nebo odpovídající správní sankce, jako je soudní příkaz kombinovaný s pokutami, pravidelné hlášení orgánům dozoru, kontroly na místě, zveřejnění ve vnitrostátním úředním věstníku a v tisku, pozastavení činnosti společnosti (zákaz uzavírání nových smluv po určitou dobu), jmenování zvláštního zástupce orgánů dozoru pro kontrolu toho, zda je obchodní činnost prováděna v souladu s pojišťovacími předpisy, odejmutí povolení k této obchodní činnosti či sankce uplatňované vůči řídicím a vedoucím pracovníkům, a tyto sankce by měly být uplatňovány vůči pojišťovně v případě, kdy pojišťovna nebo její zástupce nesplní povinnost nabídnout náhradu škody v přiměřené lhůtě. Tím by nemělo být dotčeno možné použití jakéhokoli jiného vhodného opatření, zvláště podle právních předpisů o dozoru nad pojišťovnami. Aby však pojišťovna mohla poskytnout odůvodněnou nabídku v určené lhůtě, je třeba, aby odpovědnost i způsobená škoda byly nesporné. Odůvodněná nabídka na náhradu škody by měla mít písemnou formu a měla by obsahovat podklady, na jejichž základě byly odpovědnost a škoda hodnoceny.

Kromě těchto sankcí je třeba přijmout ustanovení, podle kterého by z částky náhrady škody nabídnuté poškozenému pojišťovnou nebo přiznané soudem byl splatný úrok, nebyla-li nabídka učiněna ve výše uvedené stanovené lhůtě. Jestliže v členském státě Evropské unie existují pravidla zahrnující požadavek placení úroků z prodlení, lze uvedené ustanovení provést odkazem na tato pravidla.

Vzhledem ke skutečnosti, že pro poškozené, kteří utrpěli v důsledku dopravní nehody věcnou škodu nebo škodu na zdraví, je někdy obtížné zjistit název pojišťovny poskytující pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorového vozidla, které se stalo účastníkem nehody, měly by členské státy Evropské unie zřídit informační střediska, která by zajistila, aby byly tyto informace týkající se všech nehod motorových vozidel okamžitě dostupné. Tato informační střediska by rovněž měla poskytnout poškozeným informace týkající se škodních zástupců. Je nezbytné, aby tato střediska navzájem spolupracovala a rychle reagovala na žádosti o informace o škodních zástupcích vyžádané středisky v jiných členských státech Evropské unie. Bylo by vhodné, aby tato střediska shromažďovala informace o skutečném datu ukončení

pojištění, ale nikoli o uplynutí původní doby platnosti pojistné smlouvy, jestliže doba trvání smlouvy se automaticky prodlužuje, nebyla-li vypovězena.

Aby bylo poškozenému zaručeno, že nezůstane bez odškodnění, na které má nárok, je nezbytné vytvořit orgán pro odškodnění, u kterého může poškozený žádat o náhradu škody v případě, že pojišťovna nejmenuje zástupce nebo zjevně zdržuje likvidaci škod nebo v případě, že pojišťovnu nelze zjistit. Zásah orgánu pro odškodnění by se měl omezovat na jednotlivé, zřídka se vyskytující případy, kdy pojišťovna nesplní své povinnosti navzdory odrazujícím účinkům možného uložení sankcí. Úloha orgánu pro odškodnění spočívá v likvidaci věcných škod nebo škod na zdraví, které poškozený utrpěl, pouze v objektivně zjištěných případech, a proto by tento orgán měl omezit svou činnost na ověřování, zda nabídka náhrady škody byla učiněna ve stanovené lhůtě a stanovenými postupy, avšak bez vyjadřování se k věci samé. Orgán pro odškodnění by měl mít právo převzetí nároku, pokud poskytl poškozenému odškodnění. Za účelem ulehčení vymáhání nároku orgánem pro odškodnění vůči pojišťovně, která nejmenovala škodního zástupce nebo zjevně zdržuje likvidaci škod, by orgán pro odškodnění ze státu poškozeného měl mít rovněž automatické právo na úhradu, spojené s přechodem práv poškozeného, od orgánu pro odškodnění ze státu, kde je usazena pojišťovna. Tento orgán je ve výhodnějším postavení pro zahájení řízení proti pojišťovně. Ačkoli členské státy Evropské unie mohou určit, že nárok vůči orgánu pro odškodnění může být subsidiární povahy, poškozený by neměl být nucen předkládat svůj nárok osobě odpovědné za nehodu dříve, než jej předloží orgánu pro odškodnění. V tom případě by poškozený měl být přinejmenším ve stejném postavení jako v případě žádosti podané garančnímu fondu.

V případech, kdy není možné zjistit pojistitele vozidla, je vhodné stanovit, že konečným dlužníkem odškodného poškozenému má být k tomuto účelu určený garanční fond členského státu Evropské unie, ve kterém má nepojištěné vozidlo, při jehož používání došlo k dopravní nehodě, obvyklé stanoviště. Není-li možné zjistit vozidlo, je vhodné stanovit, že konečným dlužníkem má být k tomuto účelu určený garanční fond členského státu Evropské unie, ve kterém došlo k nehodě.

Cílem harmonizace právních předpisů členských států Evropské unie v oblasti tohoto pojištění bylo zejména zjednodušení a zlepšení podmínek získání pojistné ochrany i odpovídající

náhrady škody způsobené provozem vozidla osobami tímto provozem poškozenými. Důvodem harmonizace byl zejména neustálý nárůst počtu vozidel a rovněž rozšiřování území, na kterém se vozidla pohybují, v důsledku čehož dochází k neustálému nárůstu rizika škod způsobených jejich provozem. Toto pojištění také hraje významnou úlohu v oblasti neživotního pojištění. V důsledku těchto skutečností neustále dochází k legislativním změnám, jak na úrovni právních předpisů Evropské unie, tak jednotlivých členských států Evropské unie.¹⁰³

Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla byl uveden do souladu s právem Evropských společenství zákonem č. 47/2004 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. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon nabyl účinnosti dnem 1. května 2004.

Ustanovení čl. 3 směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové povinnosti pojištění stanoví členským státům Evropské unie povinnost podniknout nezbytné kroky k zabezpečení toho, aby všechny pojistné smlouvy povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel:

- pokrývaly celé území Evropské unie na základě jediného pojistného;
- zaručovaly, na základě jediného pojistného pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy v každém členském státě Evropské unie, resp. pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy v členském státě Evropské unie, ve kterém má vozidlo své obvyklé stanoviště, pokud je tato druhá pojistná ochrana vyšší;
- podle zákonů platných v ostatních členských státech Evropské unie pokrývaly jakoukoli věcnou škodu a škodu na zdraví způsobenou na území těchto států;
- jakoukoli věcnou škodu a škodu na zdraví, kterou utrpí příslušníci členských států Evropské unie během přímé cesty mezi dvěma územími, na nichž platí Smlouva o založení Evropského

¹⁰³ Karfiková, M. Příkrýl, V. a kolektiv. Pojišťovací právo. 1. vydání. Praha: Leges, s. r. o. 2010. s. 291an.

hospodářského společenství, neexistuje-li národní kancelář pojistitelů odpovědná za území, kterém projíždějí; v takovém případě je škoda na věci a na zdraví kryta podle zákonů o povinném pojištění platných v členském státě Evropské unie, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště.

Komunitárním právem (např. ustanovením čl. 4 odst. 1 tzv. páté motorové směrnice) je zakázána smluvní výjimka, která stanoví členským státům Evropské unie povinnost přijmout nezbytná opatření, kterými by zajistily, že případné zákonné nebo smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě, které vylučuje cestující z pojistného krytí z toho důvodu, že věděli nebo měli vědět, že byl řidič vozidla v době nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky, se považuje za neplatné ve vztahu k nárokům takového cestujícího. Reakcí na tento požadavek komunitárního práva je ustanovení § 7 odst. 4 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

V komunitárním právu má základ rovněž institut škodních zástupců, který je obsažen v ustanovení § 9a až § 9d zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tento institut má poškozeným zabezpečit jednodušší dosažení odškodnění v případě, kdy při jejich pobytu ve Společenství mimo jejich bydliště nebo sídla dojde v důsledku dopravní nehody ke škodě na jejich zdraví či majetku. Institut škodního zástupce má ulehčit a zrychlit vyřizování škodních nároků, pokud k nim došlo v jiném členském státě Evropské unie, než ve kterém má poškozený bydliště nebo sídlo. Pokud k takovéto dopravní nehodě dojde, poškozený se může ve svém členském státě obrátit na škodního zástupce pojišťovny škůdce a nemusí tak pojistné plnění uplatňovat v členském státě Evropské unie, na jehož území se dopravní nehoda stala.

V souvislosti s institutem škodních zástupců je nezbytné zdůraznit, že v právní úpravě v České republice, představované ustanovením § 9a až § 9d zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je rozlišován škodní zástupce:

- jmenovaný pojistitelem s povolením k činnosti v pojištění odpovědnosti v jiných členských státech Evropské unie než v České republice;
- pojistitele, který působí v České republice v pojištění odpovědnosti na základě dočasného poskytování služeb;
- pojistitele, kterého musí jmenovat pro Českou republiku, kde v pojištění odpovědnosti

nepůsobí.

Jak je z výše uvedeného členění škodních zástupců patrné, zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla rozlišuje mezi pojistitelem usazeným v České republice, pojistitelem provozujícím pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na základě svobody dočasně poskytovat služby a pojistitelem, který toto pojištění provozuje v jedné či více zemích Evropského hospodářského prostoru mimo území České republiky.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008, s. 40

8. Komparace současné právní úpravy a právní úpravy obsažené v novém občanského zákoníku

Dlouhou dobu bylo diskutováno, zda mají být ustanovení o pojistné smlouvě včleněna do zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „nový občanský zákoník“) či zda má být tato problematika ponechána úpravě obsažené ve zvláštním zákoně. Hlavním důvodem, proč bylo zvoleno zařazení právní úpravy pojistné smlouvy do nového občanského zákoníku byla skutečnost, že je tento občanský zákoník univerzálním kodexem soukromého práva a jako takový má obsahovat co možná úplnou kodifikaci smluvních typů. U pojistné smlouvy zakládající soukromé pojištění je její začlenění do občanského práva zvláště důležité a logické i ze systematického hlediska, neboť se jedná o právní úpravu svou povahou obecně se dotýkající soukromého života lidí a provázející jej v úzkém sepětí. Soukromé pojištění také navazuje na celou řadu institutů upravených občanským zákoníkem, např. na samotnou úpravu vzniku, změn a zániku závazků, úpravu škody, povinnosti nahradit škodu či jinou újmu atd.

S ohledem na skutečnost, že současný zákon o pojistné smlouvě byl připravován relativně dlouhou dobu a vykazuje mimořádnou kvalitu, byla jeho právní úprava převzata do osnovy nového občanského zákoníku bez zásadnějších věcných změn, většinou pouze se systematickými a stylistickými úpravami podřizujícími se celkové koncepci nového občanského zákoníku a s několika drobnějšími upřesněními a změnami, kterými jsou odstraňovány nepřesnosti nebo jsou-li provedené změny inspirovány zahraničními úpravami.¹⁰⁵

Vzhledem k výše uvedenému je nezbytné uvést, že ze strany pojistného trhu, resp. pojistitelů bylo požadováno, aby byla právní úprava pojištění ponechána v samostatném zákoně. Bohužel tomuto požadavku nebylo vyhověno. Důvodem tohoto požadavku byla skutečnost, že zákon o pojistné smlouvě byl připravován ve spolupráci s pojistiteli a v praxi se v zásadě osvědčil. Tento požadavek byl ze strany pojistitelů dále zdůvodňován skutečností, že v poměrně krátké době bude problematika pojištění upravena třetím systémem správy pojištění, který bude představovat úprava obsažená v novém občanském zákoníku (vedle pojistných smluv

¹⁰⁵ Vláda ČR. Důvodová zpráva k návrhu občanského zákoníku. Obecná část [online]. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. 2011 [citováno 2011-08-31]. Dostupné z URL http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/2011/Vladni_navrh_obcanskeho_zakoniku_2011_DZ.pdf

uzavřených podle stávajícího občanského zákoníku a pojistných smluv uzavřených podle zákona o pojistné smlouvě). Současně zcela jistě bude docházet k prolínání nového občanského zákoníku do pojistných smluv uzavřených dříve, s čímž budou spojeny administrativně-právní problémy a tomu odpovídajícími náklady.¹⁰⁶

Zaměříme-li se na volbu právní úpravy pojistné smlouvy v zahraničí, v jednotlivých státech je situace rozdílná.

Zvláštní zákony o pojistné smlouvě jsou typické pro Francii, Rakousko, Spolkovou republiku Německo, Švýcarsko či Dánsko. V těchto státech vychází zvolená právní úprava z historických či věcných důvodů, které jsou však rozdílné oproti stavu v České republice. Např. k přijetí rakouské či německé právní úpravy došlo v důsledku skutečnosti, že tamější kodifikace z počátku 19. století nemohly předvídat bouřlivý vývoj pojištění v průběhu pozdějších desetiletí a v Německu byla dalším důvodem skutečnost, že se při přípravě německého občanského zákoníku z roku 1811 nepodařilo sjednotit pojistné právo jednotlivých zemí, k tomuto sjednocení došlo až v následujícím století zákonem z roku 1908. Důvodem existence zvláštního zákona v Dánsku je skutečnost, že Dánsko nemá občanský zákoník. Podstatná je také konkrétní podoba těchto zákonných úprav, např. rakouský zákon o pojistné smlouvě z roku 1959 má přes 200 ustanovení, zatímco zákon o pojistné smlouvě v České republice je svým rozsahem cca třetinový, se svými 67 ustanoveními.

Naproti tomu ve státech, kde byly provedeny novější kodifikace občanského práva, byla právní úprava pojistné smlouvy zařazena do civilních kodexů. Toto se týká např. kodifikace italské z roku 1942, québecké z roku 1991, litevské z roku 2000 nebo ruské z roku 2001.¹⁰⁷

Pro právní úpravu pojistné smlouvy v novém občanském zákoníku byl vzat jako stěžejní pojem pojistného zájmu. Důvodem je zájem na tom, aby pojištění nebylo zneužito jako nástroj sloužící spekulaci. Kategorie pojistného zájmu je běžně obsažena v zahraničních právních úpravách, neboť má pro teorii a praxi zásadní význam. Ustanovení zabývající se pojistným zájmem jsou obsažena např. v občanském zákoníku Québecu, Ruska, Španělska, Itálie nebo

¹⁰⁶ S jakými hlavními změnami se bude potýkat pojistný trh v důsledku přijetí nového občanského zákoníku a jaký lze očekávat jejich dopad? [online]. Praha: Česká asociace pojišťoven, 2010 [citováno 2011-08-24]. Dostupné z URL < <http://www.cap.cz/ItemP.aspx?t=0&id=19> >

¹⁰⁷ Vláda ČR. Důvodová zpráva k návrhu občanského zákoníku. Obecná část [online]. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. 2011 [citováno 2011-8-31]. Dostupné z URL http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/2011/Vladni_navrh_obcanskeho_zakoniku_2011_DZ.pdf

v německém a rakouském zákoně o pojistné smlouvě. Jejich účelem je zabránit spekulativním pojistkám. Pojistný zájem je skutečným a podstatným zájmem určité osoby na tom, aby škoda náhodně vzniklá na jejím majetku pro ni nepředstavovala finanční újmu.

Nedostatečné používání pojmu pojistného zájmu je vytýkáno současnému zvláštnímu zákonu o pojistné smlouvě. V ustanovení § 3 písm. n) zákona o pojistné smlouvě je sice pojem pojistného zájmu definován jako oprávněná potřeba ochrany před následky nahodilé skutečnosti vyvolané pojistným nebezpečím, ale kromě jeho použití při definici pojištěného v ustanovení § 3 písm. h) zákona o pojistné smlouvě a u hranice pojistného plnění v ustanovení § 28 odst. 3 zákona o pojistné smlouvě s tímto termínem zákon o pojistné smlouvě dále nepracuje. Přitom existence pojistného zájmu je chápána jako velmi zásadní, neboť naopak pro jeho absenci je pojistná smlouva chápána jako neplatná pro rozpor s dobrými mravy.¹⁰⁸ Výše uvedená definice pojistného zájmu byla na základě připomínky pojistitelů o přílišné obecnosti v novém občanském zákoníku upřesněna, a to formulací právních pravidel podle nichž má pojistník zájem na vlastním životě a zdraví nebo majetku. Jiné situace jsou pak řešeny vyvratitelnými právními domněnkami s tím, že souhlas pojištěného zakládá fikci důkazu, že pojištěný pojistník pojistný zájem má.

Pokud jde o právní následky neexistence či ztráty pojistného zájmu byla navržena následující řešení:

Předně se jedná o situace, kdy pojistný zájem chybí od počátku. Chce-li zájemce uzavřít pojistnou smlouvu a nemá-li zároveň pojistný zájem, je pojistná smlouva neplatná. Pokud však pojistitel nemohl o neexistenci pojistného zájmu vědět, nemění to sice nic na neplatnosti, pojistitel však bude mít právo na pojistné až do doby, kdy se o neplatnosti pojistné smlouvy dozví. Specifická úprava se týká případu, kdy u pojištění majetku není pojistný zájem dán od samého počátku (při uzavření pojistné smlouvy), ale důvodně se očekává jeho pozdější vznik. K tomuto dochází např. má-li být určitá věc pojištěna od určité doby, ale před počátkem této doby zanikne nebo má-li být pojištěna pro určitou příležitost, ke které nedojde). Takovéto situace nemohou způsobovat neplatnost pojistné smlouvy, pokud však nevznikne očekávaný pojistný zájem, pojistník není povinen platit pojistné. Přesto však má pojistitel právo na přiměřenou

¹⁰⁸ Bohman, L. Dryjová, L. Wawerková, M. Zákon o pojistné smlouvě. Komentář. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a.s. 2004, s. 32an.

náhradu a to sice za to, že věnoval i takovýmto pojistným smlouvám a záležitostem s tím spojeným čas a námahu. Může nastat i situace, kdy pojistník pojistný zájem v době uzavření pojistné smlouvy má, ale později tento pojistný zájem zanikne. V takovém případě je navrhován zánik pojištění, ovšem pojistitel má právo na pojistné až do doby, kdy se dozvěděl o zániku pojistného zájmu.

V souladu s požadavky praxe byla do občanského zákoníku převzata definice pojištěného, která je v současné době obsažena v ustanovení § 3 písm. h) zákona o pojistné smlouvě. Osoba pojištěného se vymezuje se zřetelem k pojistnému zájmu, na který se pojištění vztahuje. Je-li pojištěným osoba odlišná od pojistníka, pak samotný pojištěný pojistný zájem mít nemusí. Pojistný zájem se vyžaduje u pojistníka.

V novém občanském zákoníku byly také odstraněny některé nesprávnosti, které jsou obsaženy v současném zákoně o pojistné smlouvě. V novém občanském zákoníku byl odstraněn chybný výraz „pojistné riziko“, který je obsažen v zákoně o pojistné smlouvě a nahradil jej správný termín „pojistné nebezpečí“. Obsah pojmu se postihuje ve shodě se současným zákonem o pojistné smlouvě. Obdobná úprava terminologie byla provedena rovněž v ustanovení § 2780, § 2786 a § 2787 nového občanského zákoníku. Rovněž bylo výslovně stanoveno, že pojištěný uzavírá smlouvu k vlastnímu prospěchu, i když pojistná událost zasáhne třetí osobu. V této souvislosti se vychází z myšlenky, že pojistník musí mít na takovém pojištění zájem hodný právní ochrany (tzv. pojistný zájem), který je dán buď na základě zákona, nebo vzniká udělením souhlasu pojištěného.

Nový občanský zákoník obsahuje ve vztahu k pojistné smlouvě obecná a zvláštní ustanovení. Obecná ustanovení se týkají individuálního pojištění, zvláštní pak pojištění skupinového.

Dále se nový občanský zákoník snaží vyplnit nedostatky v současné právní úpravě. V současné době účinná právní úprava vychází z konstrukce, že pojistník uzavře pojistnou smlouvu, seznámí s ní pojištěného a pojištěný mu dá souhlas k výplatě pojistného plnění (je-li tohoto souhlasu třeba). Současná právní úprava však již neřeší situaci, kdy pojištěný pojistníkovi tento souhlas nedá. Nastane-li tento případ, pojistník nemá právo na výplatu pojistného plnění, i když je pojistník pojistnou smlouvou vázán a platí pojistné, nevypoví-li pojistnou smlouvu v dvouměsíční výpovědní lhůtě od jejího uzavření. V novém občanském zákoníku je tedy

účinnost smlouvy podmíněna udělením souhlasu pojištěného s tím, že nebude-li tento souhlas pojistiteli prokázán ve lhůtě tří měsíců od uzavření smlouvy, pojistná smlouva se zrušuje, avšak ex tunc, takže pojistiteli zůstane právo na pojistné po předemtnou dobu s tím, že nastane-li v inkriminované době pojistná událost, náleží právo na výplatu pojistného plnění pojištěnému. U souhlasu pojištěného se navrhuje vyžadovat, že si je pojištěný vědom, že mu právo na pojistné plnění nevznikne.

V občanském zákoníku je obsažena nová úprava institutu postoupení pojistné smlouvy. Je stanoveno pravidlo, že do pojištění vstupuje ten, kdo má právo na pojistné plnění.

U právních jednání, tj. především u vzniku, změny nebo zániku práv a povinností, v oblasti pojištění je vyžadována písemná forma. Zároveň je však smluvním stranám umožněno, aby se dohodly, že písemné formy není třeba. Zde je nezbytné zdůraznit, že pro pojistnou smlouvu platí speciální úprava obsažená v ustanovení § 2730 nového občanského zákoníku, podle kterého je u pojistných smluv uzavíraných na dobu delší než jeden rok vyžadována písemná forma. Na pojistnou smlouvu se tedy ustanovení § 2745 odst. 1 nového občanského zákoníku nepoužije.

Opačný požadavek je stanoven u oznámení, u kterého je písemná forma vyžadována pouze v případě, že se na ní strany dohodnou. Pokud však pojistník požádá v písemné formě pojistitele o sdělení údajů významných pro plnění dle smlouvy (např. o sdělení, proč zamítl likvidaci pojistné události), sdělí mu je pojistitel bez zbytečného odkladu v písemné formě. V této souvislosti se jeví jako neurčitý pojem „údaje významné pro plnění dle smlouvy“. Zde by bylo vhodnější, aby byly tyto údaje v předemtném ustanovení vyjmenovány alespoň demonstrativním výčtem. Vzhledem k absenci jakékoliv definice či konkretizace prostřednictvím alespoň příkladného výčtu může v praxi docházet ke zbytečným výkladovým nesrovnalostem v otázce, co lze pod tento termín zahrnout a co nikoliv, neboť lze očekávat, že představa pojistitele i pojistníka o tom, co je obsahem tohoto pojmu bude v mnoha případech odlišná.

Pro oblast pojištění byla vyloučena použitelnost ustanovení § 575 odst. 1 nového občanského zákoníku, podle kterého si strany mohou dohodnout kratší nebo delší promlčecí dobu.

V novém občanském zákoníku jsou stanoveny obligatorní náležitosti pojistky a rovněž i pojistné smlouvy, je-li uzavřena v písemné formě. Pojistka i nadále zůstává potvrzením o uzavření pojistné smlouvy.

Určité změny doznalo oproti současné právní úpravě povinné pojištění. Současná právní úprava zakazuje pojistiteli pouze odmítnutí pojistného plnění, již však nikoliv odstoupení od smlouvy či výpověď smlouvy, přičemž pokud k tomuto dojde, je tím zmařen celý účel povinného pojištění. Cílem právní úpravy obsažené v novém občanském zákoníku je nepochybně, aby k tomuto nedocházelo, aby byl naplněn účel povinného pojištění. V novém občanském zákoníku je pojistiteli stanovena povinnost poskytnout pojistné plnění i tehdy, byla-li škoda způsobena úmyslným jednáním pojistníka, pojištěného či jiné osoby. V novém občanském zákoníku se stanoví, že pojistitel má právo od pojistné smlouvy odstoupit či ji vypovědět pouze v případě, umožňuje-li to jiný zákon. Zároveň je však dána možnost sjednat si zvláštní postih pro případ porušení povinnosti.

Ustanovení nového občanského zákoníku, zabývající se problematikou pojistného jsou ve většině případů převzaty ze současné právní úpravy. Do nové právní úpravy nebylo převzato ustanovení § 13 odst. 5 zákona o pojistné smlouvě, které při použití výrazu „započtení“ nereflektovalo skutečnost, že v řadě případů dochází k výplatě pojistného plnění osobě jiné než dlužníkovi pojistného nebo jiných dluhů z pojištění. V těchto případech by nebyla splněna podmínka započtení, které přichází v úvahu pouze při vzájemných pohledávkách týchž osob. Proto bylo pojistiteli dáno právo odečíst z pojistného plnění splatné pohledávky pojistného nebo jiné pohledávky z pojištění. Toto však, správně, není možné u pohledávek z povinného pojištění, neboť v opačném případě by byl zcela popřen účel povinného pojištění a zájem na tom, aby poškozený byl řádně odškodněn.

Nový občanský zákoník obsahuje taktéž ustanovení o povinnosti zájemce o pojištění, pojistníka a pojištěného k pravdivým sdělením. Je nezbytné uvést, že tato povinnost se týká písemných dotazů pojistitele a pojistitel se výše uvedených osob nemůže ptát na cokoli, ale pouze na skutečnosti, které mají význam pro pojistitelovo rozhodnutí, jak ohodnotí pojistné riziko, zda jej pojistí a za jakých podmínek. Obdobná povinnost je stanovena taktéž pojistiteli ve prospěch zájemce a pojistníka. Zároveň je stanoveno, že bagatelní odchylky od skutečnosti nepředstavují porušení povinnosti ke sdělení pravdivých a úplných odpovědí na pojistitelovy

dotazy. Zde je na místě uvést, že předmětné ustanovení opět obsahuje poměrně neurčité termíny, které nejsou nijak blíže specifikovány, což může v praxi způsobovat problémy.

V ustanovení § 2759 odst. 1 občanského zákoníku je reflektováno silnější postavení pojistitele, který je nadán odborností v úzce specifikovaném odvětví. V předmětném ustanovení dochází k určitému vyvážení pozic smluvních stran tím, že je zde pojistiteli stanovena povinnost upozornit při uzavření pojistné smlouvy zájemce na případný nesoulad mezi jeho požadavky a nabízeným pojištěním. Přitom musí být přihlédnuto především k okolnostem, při kterých je pojistná smlouva uzavírána a způsobu jejího uzavírání. Zvláštní význam má i skutečnost, je-li při uzavření pojistné smlouvy zájemci nápomocen nezávislý zprostředkovatel. Zde je nezbytné upozornit, že tímto zprostředkovatelem není jen pojišťovací zprostředkovatel ve smyslu zákona č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí, ve znění pozdějších předpisů, ale jakýkoli jiný zprostředkovatel, který je nezávislý na pojistiteli. Porušení pojistitelovy informační povinnosti zakládá právo pojistníka odstoupit od pojistné smlouvy.

V ustanovení § 2760 a následujících nového občanského zákoníku je upravena změna pojistného rizika. Návrh spojuje zvýšení pojistného rizika s podstatnou změnou okolností, které zvyšují pojistné nebezpečí, a tím i pravděpodobnost vzniku pojistné události. V souvislosti s tím se ukládají povinnosti pojistníkovi, popř. pojištěnému. Těmto osobám tak musí být jednoznačně zřejmé, k čemu se jejich povinnosti váží. Z tohoto důvodu bylo jednoznačně stanoveno, že musí jít o okolnosti uvedené ve smlouvě nebo o okolnosti, na které se pojistitel předepsaným způsobem dotázal, a že se musí jednat o zvýšení výslovně ujednaného pojistného nebezpečí. V souvislosti s tímto se navrhuje vymezit povinnosti pojistitele a pojistníka se zřetelem k tomu, zda ke změně došlo v závislosti na vůli povinné osoby nebo nezávisle na vůli povinné osoby. Pojistník nesmí učinit nic, co vede ke zvýšení pojistného nebezpečí, ani to povolit třetí osobě, nemá-li k tomu pojistitelův souhlas. Pokud by pojistník něco učinil nebo povolil, aniž k tomu měl souhlas pojistitele, a teprve následně by zjistil, že tím došlo ke zvýšení pojistného nebezpečí, je to povinen bezodkladně oznámit pojistiteli. Stejnou oznamovací povinnost má pojistník v případě, došlo-li ke zvýšení pojistného nebezpečí nezávisle na jeho vůli.

Z důvodů stanovených v ustanovení § 2760 až 2764 nového občanského zákoníku se pojistiteli umožňuje vypovědět pojistnou smlouvu bez výpovědní doby, tedy s okamžitou

účinností. V zájmu ochrany pojistníka je navrhováno vázat vznik tohoto oprávnění pojistitele na předchozí upozornění.

Nový občanský zákoník obsahuje rovněž ustanovení obsahující výjimky z ustanovení o zvýšení pojistného nebezpečí. Výjimky se týkají případů, kdy se pojistné nebezpečí zvyšuje, ale v zájmu odvrácení či zmenšení vyšší škody (tedy v zájmu pojistitele), anebo kdy se pojistné riziko zvýší v důsledku toho, že nastala pojistná událost. Dalším případem je jednání z příkazu lidskosti (tj. plnění povinnosti z lidské solidarity), kdy ke zvýšení pojistného nebezpečí dojde zejména při úsilí o záchranu lidského života.

V novém občanském zákoníku se nestanoví, že ten, kdo se považuje za oprávněnou osobu, je povinen oznámit pojistiteli pojistnou událost, pokud nastala, jako je tomu v současné právní úpravě, ale pojistníkovi je stanovena povinnost oznámit pojistiteli vzniklou událost, s níž spojuje svůj nárok na pojistné plnění, neboť o pojistnou událost se jedná až po provedeném šetření. Stejně oznámení může učinit jakákoliv osoba, která má na pojistném plnění právní zájem (např. zástavní věřitel). Na základě výše uvedeného oznámení zahájí pojistitel bez zbytečného odkladu šetření nutné ke zjištění existence a rozsahu jeho povinnosti plnit. Šetření je skončeno sdělením jeho výsledků osobě, která uplatnila právo na pojistné plnění. Bylo zakotveno právo pojistitele na náhradu nákladů vynaložených na šetření skutečnosti, o nichž mu byly sděleny nepravdivé nebo neúplné údaje anebo mu byly zamlčeny.

Termín splatnosti pojistného plnění si mají strany v první řadě dohodnout. Není-li tento termín stranami dojednan, je pojistné plnění splatné do patnácti dnů od ukončení šetření. Nelze-li ukončit šetření nutná ke zjištění pojistné události, rozsahu pojistného plnění nebo ke zjištění osoby oprávněné k převzetí pojistného plnění, ve lhůtě tří měsíců ode dne oznámení, pojistitel oznamovateli sdělí, proč nelze šetření ukončit. Pojistitel poskytne osobě, která má právo na pojistné plnění přiměřenou zálohu, není-li rozumný důvod, proč pojistné plnění odepřít. Poruší-li pojistitel tuto povinnost z důvodů stojících na jeho straně, nemůže se zbavit následků takového jednání.

V ustanovení § 2770 nového občanského zákoníku je upraveno právo pojistitele snížit pojistné plnění z důvodu porušení povinnosti pojistníka, pojištěného, resp. třetí osoby. Přesto, že se jedná o zásadní právo pojistitele, jsou rovněž v tomto ustanovení použity velmi neurčité pojmy, a to i přesto, že se jedná o právo silnější smluvní strany, tedy pojistitele.

Nebylo-li zaplaceno pojistné, pojištění se přeruší. Doba přerušení počíná plynout po uplynutí lhůty dvou měsíců ode dne splatnosti pojistného a běží až do jeho zaplacení. Přeruší-li se pojištění během pojistné doby, netrvá povinnost platit pojistné a stejně tak není povinnost pojistitele vyplatit pojistné plnění. Povinné pojištění nelze přerušit trvají-li zákonné důvody pro jeho trvání.

Dle nového občanského zákoníku pojištění zaniká:

- dohodou;
- uplynutím pojistné doby;
- marným uplynutím lhůty stanovené pojistitelem pro zaplacení pojistného;
- výpovědí pojistitele nebo pojistníka;
- odstoupením od smlouvy pojistitele nebo pojistníka;
- zánikem pojistného zájmu;
- zánikem pojistného nebezpečí;
- dnem smrti pojištěné osoby;
- dnem zániku pojištěné právnické osoby bez právního nástupce;
- odmítnutím pojistného plnění.

Oproti dosavadní právní úpravě je rozšířeno právo pojistníka vypovědět pojištění o případ, kdy pojistitel porušil při určení výše pojistného nebo výpočtu pojistného plnění zásadu rovného zacházení. V novém občanském zákoníku bylo taktéž, oproti dosavadní právní úpravě, ujednoceno, že se vypovídá pojištění, nikoli pojistná smlouva, protože se vypovídá obligace a nikoli pojistná smlouva.

Nový občanský zákoník obsahuje dále ustanovení věnující se škodovému a obnosovému pojištění, pojištění osob, životnímu pojištění, úrazovému pojištění, pojištění pro případ nemoci, pojištění majetku, pojištění právní ochrany, pojištění odpovědnosti, pojištění úvěru nebo záruky, pojištění finančních ztrát a pojištění velkého pojistného rizika.

Vzhledem k zaměření této práce se nyní budu podrobněji zabývat ustanoveními zabývajícími se škodovým pojištěním a pojištěním odpovědnosti.

Ustanovení nového občanského zákoníku, zabývající se škodovým pojištěním přejímají předmětná ustanovení ze současné právní úpravy s tím, že bylo terminologicky upřesněno, že

pojistitel vyplácí pojistné plnění a nikoliv náhradu škody, jak je uvedeno v současné právní úpravě.

U ustanoveních zabývajícím se pojištění odpovědnosti se v zásadě přejímají předmětná ustanovení z ustanovení § 43 až 46 zákona o pojistné smlouvě, s drobnými systematickými a stylistickými úpravami. Osnova opouští označení povinnosti nahradit škodu výrazem „odpovědnost za škodu“. V případě, že má být vyplácení opakovaných dávek (např. renty vyrovnávající ztrátu na výdělku) nahrazeno jednorázovým plněním (tzv. odbytným), je k tomu vyžadován souhlas pojištěného. Primárně se totiž jedná o odpovědnost pojištěného a její míru. Pokud však pojištěný z objektivních důvodů nemůže souhlas udělit (např. je-li neznámého pobytu), není třeba po pojištěném pátrat nebo mu nechat stanovit kolizního opatrovníka. V takových případech je navrhováno, aby souhlasu pojištěného nebylo třeba.¹⁰⁹

Nový občanský zákoník používá pro oblast pojištění nové pojmy a ponechává poměrně široký prostor pro výklad. Lze tedy očekávat, že bude nějakou dobu trvat, než se některé případy či pojmy zcela vyjasní, což sebou ponese zajisté nemalé problémy.

Lze očekávat, že nová právní úprava v občanském zákoníku bude mít v oblasti pojištění největší dopad z pohledu úpravy některých konkrétních otázek či oblastí. Příkladem je např. právní úprava pojistného zájmu, jeho vymezení, určení, kdo jej má nebo může mít (a to nejen ve vztahu k vlastnímu životu, zdraví či majetku) a důsledků jeho zániku či neexistence, která bude vyžadovat další úpravy v provozních systémech pojišťoven. Navíc je zde další, zcela individuální zánik pojištění podle okolností nejen daného případu, ale také např. podle osobních, pracovních, smluvních a jiných vazeb pojistníka.

Ze strany pojišťoven byla připomínkována také ustanovení týkající se povinných pojištění. Navrhovaná právní úprava např. obsahovala ustanovení, podle něhož „pojistiteli vzniká právo odstoupit od smlouvy nebo vypovědět povinné pojištění jen tehdy, připouští-li to jiný zákon“. Taková úprava by mohla představovat zásadní omezení pojistitele v jednom z jeho základních práv, a to rozhodnout o dalším trvání pojistného vztahu.

¹⁰⁹ Vláda ČR. Důvodová zpráva k návrhu občanského zákoníku. Obecná část [online]. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. 2011 [citováno 2011-8-31]. Dostupné z URL http://obcanskyzakonik.justice.cz/tinymce-storage/files/2011/Vladni_navrh_obcanskeho_zakoniku_2011_DZ.pdf

Velmi zásadní změnou oproti současné právní úpravě, jejíž dopad by mohl mít pro fungování pojištění nedozírné následky, představuje vypuštění obecného práva pojistitele odmítnout pojistné plnění, pokud oprávněná osoba uvedla při uplatňování práva na plnění z pojištění vědomě nepravdivé nebo hrubě zkreslené údaje týkající se rozsahu pojistné události nebo podstatné údaje týkající se této události zamlčela. Kromě roviny kompenzační (kompenzace znevýhodněného postavení pojistitele) plní dnes totiž toto ustanovení prevenční účel v oblasti pojistného podvodu.

Zcela odlišná úprava byla zvolena rovněž pro oblast určování výše náhrady škody při ublížení na zdraví a při usmrcení. Nový občanský zákoník stanoví škůdci pouze povinnost odčinit při ublížení na zdraví „újmu poškozeného peněžitou náhradou, vyvažující plně vytrpěné bolesti a další nemajetkové újmy“. Zásadní změnou, která však z textace zákona nevyplývá, je skutečnost, že k novému zákonu se nepředpokládá vydání vyhlášky, která by, stejně jako je tomu v současné době, poskytovala základní parametry pro (v současné době) odškodňování bolesti a ztížení společenského uplatnění. Nebude tedy k dispozici žádný prováděcí předpis, který by poskytl základní vodítka pro odškodňování těchto nároků, a nelze vyloučit, že alespoň zpočátku bude muset být část nároků posuzována soudy, protože pojistitelé nebudou schopni bez jakéhokoliv vodítka náhrady těchto škod vyčíslit.

Oproti v současné době účinnému občanskému zákoníku byly v novém občanském zákoníku odstraněny limity obsažené v současné době v ustanovení § 444 odst. 3 občanského zákoníku. Výši částek budou v předmětných případech určovat soudy např. podle toho, zda spolu manželé opravdu žili, tedy jak blízcí si ve skutečnosti byli. Výše náhrad tedy bude moci podle nového občanského zákoníku dosáhnout i mnohamilionových částek. V důsledku právní úpravy obsažené v novém občanském zákoníku lze očekávat výrazný nárůst výší odškodnění.

Nový občanský zákoník zrušil tabulky pro výpočet odškodnění za újmu na zdraví i usmrcení osoby blízké a plně ponechává na soudech, aby vzali v úvahu všechny souvislosti konkrétního případu. V současné době činí podle tabulek např. náhrada za ochrnutí všech čtyř končetin 360 tisíc korun, ztratí-li muž do 45 let obě varlata, má nárok na 144 tisíc korun. Uvedené částky lze zvýšit, avšak jen ve zvlášť výjimečných případech hodných mimořádného zřetele. V případě usmrcení blízké osoby činí náhrada např. pozůstalému manželovi 240 tisíc korun.

Nový občanský zákoník tyto tabulky neobsahuje a neomezuje soudy vůbec žádným limitem, aby mohly určit spravedlivou náhradu po zohlednění všech okolností případu. Dle nového občanského zákoníku 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; zda varlata ztratil 45letý, anebo 15letý muž; nebo zda pozůstalý manžel, který má být odškodněn, s manželkou již nežil patnáct let, anebo s ní naopak měl velmi blízký celoživotní vztah.

V novém občanském zákoníku zůstala základní definice, podle níž je ten, kdo způsobí jinému újmu na zdraví, např. zlomeninu, zranění vedoucí k amputaci končetiny či ochrnutí, povinen poskytnout postiženému peněžitou náhradu. Stejně tak ten, kdo usmrtí člověka, je povinen peněžitě odškodnit pozůstalé, např. manžela, děti, rodiče a další osoby, které byly usmrcenému blízké.

Jako rozšiřující lze chápat také právní úpravu odškodňování utrpení, „duševních útrap“, v případě usmrcení osoby, která je v současné době upravena v ustanovení § 444 odst. 3 občanského zákoníku. V současné době je náhrada škody přiznávána pouze zákonem vymezeným osobám, a to v pevně stanovené výši. Nový občanský zákoník však pevně stanovenou výši odškodného zrušil a výši náhrady škody upravil jako „peněžitou náhradu plně vyvažující utrpení“, a dále rozšířil okruh osob, jimž toto právo na odškodnění vzniká, a spojil vznik tohoto práva nejen s usmrcením, ale také se „zvlášť závažným ublížením na zdraví“. Změnu tohoto ustanovení však lze považovat za přínosnou především pro poškozeného, což lze považovat za hlavní a žádoucí přínos nové právní úpravy.

Specifickým problémem je pak náhrada nemajetkové újmy v případě, že „škůdce způsobil újmu protiprávním činem, zejména porušil-li z hrubé nedbalosti důležitou právní povinnost, anebo způsobil-li újmu úmyslně z touhy ničit nebo z jiné pohnutky zvlášť zavrženíhodné“. Pokud to odůvodňují zvláštní okolnosti, ukládá zákon škůdci nahradit v takovém případě též nemajetkovou újmu každému, kdo způsobenou újmu důvodně pociťuje jako osobní neštěstí, které nelze odčinit. Z vymezení předmětného ustanovení vyplývá, že by se

náhrady této škody mohl domáhat např. širší okruh příbuzných, přátelé, sousedé, spolupracovníci, členové sportovních či zájmových týmů apod.¹¹⁰

¹¹⁰ S jakými hlavními změnami se bude potýkat pojistný trh v důsledku přijetí nového občanského zákoníku a jaký lze očekávat jejich dopad? [online]. Praha: Česká asociace pojišťoven, 2010 [citováno 2011-8-24]. Dostupné z URL <<http://www.cap.cz/ItemP.aspx?t=0&id=19>>

9. Závěr

Cílem mé rigorózní práce bylo zabývat se základními a zásadními otázkami problematiky odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Nutno poznamenat, že se jedná o specifickou oblast práva, problematiku velmi širokou a zároveň s dynamickým vývojem, což je dáno především množstvím motorových vozidel, jejich pohybem v rámci několika území a zásadním zájmem na zajištění odškodnění poškozených v rámci dopravních nehod způsobených vozidly.

Jednotlivé kapitoly odpovídají stěžejním otázkám v rámci odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. V první kapitole rigorózní práce jsem se zabýval pojmoslovím, které považuji za důležité tím spíše, že se mnohdy jedná o specifické pojmy používané v tomto odvětví pojištění nebo v odvětví pojišťovnictví. V dalších kapitolách je pojednáno rovněž o terminologickém posunu, ke kterému, dle mého názoru dochází v novém občanském zákoníku, a to především v důsledku zkušeností z dosavadní praxe.

Druhou kapitolu jsem věnoval historickému vývoji pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, který sahá až na počátek 19. století, k přijetí Všeobecného zákoníku občanského v roce 1811. Zde jsou zachyceny všechny, v tomto pojištění významné mezníky od doby dávno minulé, přes zásadní vývoj v tomto druhu pojištění na počátku 90. let a na počátku 21. století až po stav současný, který významnou měrou ovlivňován členstvím České republiky v Evropské unii.

Následující kapitoly jsou věnovány charakteru pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jako pojištění povinně smluvního, který existuje v České republice od 1. ledna 2000, kdy jím byla nahrazena zákonná podoba tohoto pojištění. Jedná se, dle mého názoru, o jednu z nejzásadnějších změn posledních let, která se v tomto druhu pojištění v České republice odehrála.

Zásadní je v pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla rovněž otázka jeho vzniku a zániku, které je věnována čtvrtá kapitola této práce. V této kapitole je tedy pojednáno o vzniku pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla na základě pojistné smlouvy, ale je uvedena rovněž možnost sjednat si k tomuto pojištění rovněž doplňkové pojištění, jehož nabídky je ze strany pojistitelů poměrně rozsáhlá, sjednat

předmětné pojištění jako tzv. flotilu a dalším souvisejícím otázkám a samozřejmě důvodům zániku tohoto pojištění a povinností s tímto zánikem souvisejícím.

Pátá kapitola této práce je věnována problematice práv a povinností smluvních stran, ať již se jedná o práva a povinnosti smluvních stran spjatá s určitým okamžikem v tomto pojištění nebo existující po celou dobu trvání tohoto pojištění.

Velmi podstatným a rovněž komplikovaným tématem je v tomto pojištění problematika jeho rozsahu a škod krytých z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Této problematice je věnován poměrně velký prostor v šesté kapitole této práce. Je zde uvedeno především, na jaká vozidla, osoby a území se toto pojištění vztahuje, ale rovněž specifika s tímto tématem související. Dále jsou zde uvedeny rovněž škody, které jsou kryty z tohoto pojištění, ale i výluky z tohoto pojištění. Značný prostor je zde věnován zejména škodě na zdraví.

Následující dvě kapitoly této rigorózní práce jsou věnovány problematikám, které nelze v současné době v souvislosti s daným problémem v této práci opomenout, jedná se jednak o úpravu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v právních předpisech Evropské unie a rovněž o problematiku, dá se říci nejaktuálnější, a to o právní úpravu tohoto pojištění obsaženou v novém občanském zákoníku, resp. o srovnání současné právní úpravy s právní úpravou obsaženou v novém občanském zákoníku.

V souvislosti s těmito kapitoly je nezbytné uvést, že i zde lze zaznamenat dynamický vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V důsledku právních předpisů Evropské unie dochází poměrně často také k nezbytné harmonizaci našeho právního řádu s těmito předpisy, a to s většími či menšími úspěchy. Dle mého názoru se podařilo, zejména v hlavních požadavcích komunitárního práva v této oblasti, harmonizovat příslušné české právní předpisy.

Nelze opomenout také mou snahu u zakomponování judikatury do jednotlivých kapitol mé rigorózní práce. Judikaturu považuji za velmi důležitý pramen práva, zejména ve vztahu k řešené problematice, přičemž se ukazuje, že po účinnosti nového občanského zákoníku dostane judikatura ještě větší prostor a mnohdy se zřejmě stane důležitou a nezbytnou součástí při řešení jednotlivých kroků v rámci pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Ve vztahu k právní úpravě obsažené v novém občanském zákoníku, tedy nezbyvá než doufat, že přijatá právní úprava vyřeší či napomůže vyřešit problémy a nedostatky vyskytující se

v současné právní úpravě a já věřím, že přijatá právní úprava představuje v této oblasti krok správným směrem. I když zřejmě ani tato nová právní úprava nemůže zcela eliminovat důvody, které vyžadují a budou vyžadovat novelizace právní úpravy pojištění, resp. pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, které jsou a i nadále budou dány především komunitárním právem a vývojem na pojistném trhu.

10. Resüme

Die Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge hat auf dem Gebiet der Tschechischen Republik relativ lange Historie. Diese Art der Versicherung wurde hier schon Mitte vergangenes Jahrhunderts eingeführt.

Sehr lange wurde diese Versicherung gesetzlich geregelt. Erst mit der Wirksamkeit zum Januar 2000 wurde die gesetzliche Regelung der Versicherung durch pflichtmässige Form ersetzt. Die grundsätzliche Konsequenz dieser Änderung wurde vor allem der Verfall des Monopols des einzigen Versicherers zum 31.12.1999.

Die Änderungen mit unterschiedlichem Umfang und Bedeutung laufen ständig. Es gibt mehrere Gründe dafür, zum Beispiel wachsende Anzahl der Fahrzeuge, grosse Anzahl der Unfälle, sehr grosse Anzahl der Fahrzeuge die ohne entsprechende Haftpflichtversicherung fahren, bedeutende Menge der Versicherungsbeträge aber auch die Mitgliedschaft der Tschechischen Republik in Europäische Union.

In meiner Rigorosarbeit beschäftigte ich mich mit grundsätzlichen Fragen der Haftpflicht für Schaden, die von Fahrzeuge verursacht wurden.

Einzelne Kapitel meiner Arbeit entsprechen den Grundfragen im Rahmen der Haftung für Schaden der durch ein Fahrzeug verursacht wurde. In ersten Kapitel habe ich mich mit der Begriffsbestimmung beschäftigt, die ich als sehr wichtig wahrnehme. Es handelt sich manchmal um sehr spezifische Begriffe, die diese Art in der Versicherung und Versicherungswesen benutzt werden.

Das zweite Kapitel habe ich der historischen Entwicklung der Haftpflichtversicherung gewidmet. Der Beginn dieser Entwicklung zieht sich zum Anfang des 19. Jahrhunderts, zur Wirksamkeit des Allgemeinen BGB im 1811. Hier sind alle für diese Art der Versicherung bedeutende Marksteine der Historie, bedeutende Entwicklung der Versicherung am Beginn der neunzig Jahre des 20. Jahrhunderts und Beginn des 21. Jahrhunderts, sowie der gleichzeitige Zustand, der durch tschechische Mitgliedschaft in Europäische Union sehr bedeutend beeinflusst wurde.

Folgende Kapitel sind dem Charakter der Haftpflichtversicherung in derzeitiger Form gewidmet, die in Tschechischen Republik seit 1. Januar 2000 existiert und die eine gesetzliche

Regelung ersetzt. Es handelt sich um eine von ganz bedeutendsten Änderungen in letzten Jahren, die in diesem Bereich realisiert wurde.

Von sehr grosser Bedeutung ist auch die Frage des Beginnes und des Erlöschens der Versicherung. Damit beschäftige ich mich in vierten Kapitel meiner Arbeit.

Das fünfte Kapitel meiner Arbeit beschäftigt sich mit der Problematik der Rechte und Pflichten der Vertragsparteien. Es handelt sich um Rechte und Pflichten die mit bestimmten Zeitpunkt der Versicherungsdauer verbunden sind, sowie die Rechte und Pflichten die während Versicherungsdauer existieren.

Sehr bedeutendes und kompliziertes Thema für diese Versicherungsart ist die Problematik des Deckungsumfangs der Schaden die durch Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursacht waren. Hier ist besonders geregelt, welche Fahrzeuge, Personen und welche Gebiete/Territorien versichert sind. Weiter sind hier auch Schaden angegeben, die versichert sind und auch die Ausschlüsse aus der Deckung.

Die zwei folgende Kapitel beschäftigen sich mit Probleme, die nicht zu vergessen sind im Zusammenhang mit Thema meiner Arbeit. Es handelt sich erstens um Regelung der Haftpflichtversicherung der Schaden, die durch Kraftfahrzeuge verursacht werden durch Vorschriften der Europäische Union sowie um die Problematik die zur Zeit ganz aktuell ist. Das ist die gesetzliche Regelung die der Vorschlag des neuen tschechischen BGB beinhaltet.

11. Seznam použité literatury a prameny

- Bohman, L. Dryjová, L. Wawerková, M. Zákon o pojistné smlouvě. Komentář. 1. vydání. Praha: Linde Praha, a. s. 2004
- Bohman, L. Wawerková, M. Zákon o pojistné smlouvě. 2. aktualizované vydání. Praha: Linde Praha, akciová společnost. 2009
- Bušta, P. Příkryl, V. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v otázkách a odpovědích. 1. vydání. Praha: MOBIL DATA, a. s. 2001
- Bušta, P. Příkryl, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy. 3. aktualizované vydání. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production. 2008
- Daňhel, J. a kol. Pojistná teorie. 1. vydání. Praha: Professional Publishing, 2005
- Daňhel, J. a kol. Pojistná teorie. 2. vydání. Praha: Professional Publishing. 2006
- Chaloupecký, J. Marvan, M. Některé otázky vývoje pojištění majetku a odpovědnosti za škody v Československé republice v letech 1918 – 1939. 1. vydání. Praha: Česká státní pojišťovna. 1990
- Chaloupecký, J. Marvan, M. Vývoj pojišťovnictví v Československu v etapě přerůstání kapitalismu svobodně soutěže v imperialismus. 1. vydání. Praha: Česká státní pojišťovna. 1985
- Karříková, M. Příkryl, V. Čechová, J. Základy pojišťovacího práva. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Orac, s. r. o. 2001
- Karříková, M. Příkryl, V. a kolektiv. Pojišťovací právo. 1. vydání. Praha: Leges, s. r. o. 2010
- Kopecký, K. Povinné ručení. Otázky a odpovědi. 2. rozšířené vydání. Praha: GRADA Publishing, a.s.. 2005
- Marvan, M. Zahraniční pojišťovny na pojistném trhu habsburské monarchie do roku 1918. 1. vydání. Praha: Česká státní pojišťovna. 1987
- Marvan, M. Chaloupecký, J. Kapitoly z dějin českého pojišťovnictví. 1. vydání. Praha: Pulso s.r.o. 1997
- Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993
- Marvan, M. Chaloupecký, J. 170 let českého pojišťovnictví. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna

a.s. 1997

Marvan, M. a kol. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 1. díl. 1. vydání. Praha: Vydavatelství a nakladatelství Novinář. 1999

Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 2. díl. 1. vydání. Bratislava: Vydavatelství Alfa Konti, spol. s r. o. 1993

Marvan, M. Chaloupecký, J. Dějiny pojišťovnictví v Československu. 3. díl. 1. vydání. Praha: Česká pojišťovna. 1997

Parlament České republiky. Poslanecká sněmovna. Sněmovní tisk 571/0, část č. 1/18, VI. n. z. o pojišťovnictví - EU. Praha: Poslanecká sněmovna. 5. volební období, 2006 - 2010

Schelle, K. Vývoj právní úpravy pojišťovnictví. 1. vydání. Brno: Masarykova univerzita v Brně – právnická fakulta. 1994

Stárek, Z. a kol. Jak pojistit automobil. 1. vydání. Praha: CP Books. 2005

Svejkovský, J. a kol. Nový občanský zákoník. Srovnání nové a současné úpravy občanského práva. 1. vydání. Praha: C. H. Beck. 2012

Vláda ČR. Důvodová zpráva k návrhu zákona o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů. Obecná část. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. 2003

Vláda ČR. Důvodová zpráva k zákonu o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech a o změně živnostenského zákona. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. 2003

Zárybnická, J. Schelle, K. Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost). 1. vydání. Ostrava: KEY Publishing s. r. o. 2010

Nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy

Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a

kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové povinnosti pojištění

Směrnice (druhá) Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Směrnice (třetí) Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Směrnice Rady 90/618/EHS ze dne 8. listopadu 1990, kterou se mění směrnice 73/239/EHS a směrnice 88/357/EHS o koordinaci právních a správních předpisů členských států týkajících se přímého jiného než životního pojištění, zejména ve vztahu k pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel;

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14 ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (kodifikované znění)

Vyhláška 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, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

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

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů,

ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů

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

Zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí o změně živnostenského zákona

Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

www.bezpojistenici.cz

www.cap.cz

www.concourt.cz

www.epravo.cz

www.is.muni.cz

www.nsoud.cz

www.obcanskyzakonik.justice.cz

www.sa-apl2.ckp.cz

pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
compulsory insurance of vehicles

pojistitel	insurer
pojištěný	insured person
poškozený	injured person