

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
PRÁVNICKÁ FAKULTA

RIGORÓZNÍ PRÁCE

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
v evropském kontextu

Motor Third Party Liability in the European Context

Konzultant: Prof. JUDr. Marie Karfíková, CSc.

Zpracovatel: Mgr. Darina Jašíčková

Únor 2014

Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracovala samostatně za použití zdrojů a literatury v ní uvedených. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Obsah

Obsah	2
Úvod	4
1. Komunitární úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	7
1.1 Nařízení Řím I	8
1.2 Nařízení Řím II	10
1.3 Nařízení Brusel I. - pravidla jurisdikce	14
1.4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011	18
1.5 Směrnice upravující povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	20
1.5.1 Směrnice Rady 72/166/EHS	22
1.5.2 Druhá směrnice Rady 84/5/EHS	23
1.5.3 Třetí směrnice Rady 90/232/EHS	23
1.5.4 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES	24
1.5.5 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES	26
1.5.6 Kodifikované znění motorových směrnic	29
1.6 Harmonizace ustanovení v povinném pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a ochrana poškozených	30
1.7 Harmonizace postupů při likvidaci pojistných událostí a práva poškozených na náhradu újmy	34
2. Mezinárodní právní úprava týkající se pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	38
2.1 Systém zelených karet – Interní pravidla Rady kanceláří	38
2.2 Haagská úmluva o právu použitelném na dopravní nehody	39
3. Provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v EU/EHP	45
3.1 Jednotný evropský pas	45
3.1.1 Zřízení pobočky tuzemské pojišťovny na území jiného členského státu EU/EHP (třetího státu)	48
3.1.2 Rozšíření činnosti tuzemské pojišťovny na území jiného členského státu EU/EHP na základě svobody dočasně poskytovat služby	51
3.1.3 Jednotný evropský pas dle směrnice Solventnost II	52
3.2 Zvláštnosti pro provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	53
3.2.1 Úprava dle směrnice Solventnost II	62
3.2.1.1 Úvodní ustanovení	62
3.2.1.2 Definice	63
3.2.1.3 Právo usazování a volný pohyb služeb	64
3.2.1.4 Zvláštní ustanovení vztahující se k povinnému pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	66
3.3 Národní úprava pojistného krytí ve vybraných státech Evropské unie	68
3.3.1 Slovensko	70
3.3.2 Německo	78
3.3.3 Itálie	81
3.3.4 Francie	82
3.3.5 Holandsko	83
3.3.6 Polsko	84
3.3.7 Belgie	85
4. Relevantní evropská judikatura	87

5.	Právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice	97
5.1	Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jako povinné smluvní pojištění	97
5.2	Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.....	101
5.2.1	Rozsah pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	104
5.2.1.1	Náhrada újmy a náhrada škody dle nového občanského zákoníku	107
5.2.1.2	Rozsah pojistného plnění dle nového občanského zákoníku.....	109
5.2.2	Limity pojistného plnění.....	115
5.2.3	Přímý nárok poškozeného	116
5.2.4	Informační středisko	118
5.2.5	Škodní zástupce	119
5.2.6	Česká kancelář pojistitelů.....	120
5.2.7	Garanční fond	122
5.3	Zákon o mezinárodním právu soukromém	126
5.4	Zákon o pojišťovnictví.....	128
5.5	Judikatura Nejvyššího a Ústavního soudu České republiky	131
6.	Právní úprava de lege ferenda.....	143
6.1	Právní úprava na evropské úrovni.....	143
6.2	Právní úprava v České republice.....	147
	Závěr	149
	Resumé.....	153
	Abstrakt.....	155
	Abstract.....	156
	Seznam zkratk	157
	Seznam použité literatury a jiných citovaných zdrojů.....	157
	Právní předpisy	161
	Seznam klíčových slov	164

Úvod

Ve své rigorózní práci se věnuji problematice pojištění odpovědnosti za újmu¹ (do 31. prosince 2013 v české právní úpravě „za škodu“) způsobenou provozem vozidla. Vzhledem k době schválení tématu rigorózní práce je v jeho názvu použit a ponechán termín „škoda“, a to v souladu s právní úpravou platnou do 31. prosince 2013.

Pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla je pojištěním smluvně povinným a zahrnuje pro svou komplexnost úpravu řady jak vnitrostátních, tak i mezinárodních a komunitárních právních předpisů, a to co se týče rozsahu pojištění, tak zejména pak pojistného plnění. Vzhledem k zásadnímu významu tohoto pojištění je upraveno a harmonizováno evropskými nařízeními a směrnicemi. V české právní úpravě pak spadá jak do oblasti práva soukromého občanskoprávní úpravou pojistné smlouvy a pojištění, tak i do oblasti veřejného práva z důvodu regulace pojišťovnictví a vyšší ochrany poškozených.

Podstatným prvkem úpravy pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla je ochrana poškozených a na evropské úrovni pak snaha o jednotnou úpravu rozsahu pojistného krytí, aktuálně i rozšíření pojistného krytí na tzv. nemajetkovou újmu vyplývající z ochrany osobnosti.

Cílem práce je postihnout přehled platné právní úpravy v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla při využití praktické zkušenosti s její aplikací a s přihlédnutím k vývoji právní úpravy a jejího dopadu do praxe zejména pojišťoven, uplatňování nároků poškozených s využitím nejen odborné literatury, národní, evropské i mezinárodní právní úpravy včetně příslušné judikatury, ale i informací a odkazů na instituce a materiály, které se danou problematikou zabývají. Práce by tak neměla

¹ Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 303/2013 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím rekodifikace soukromého práva.

řešit pouze teoretickou rovinu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ale umožnit orientaci v komplexní aplikaci dané právní úpravy s akcentem na její evropský rámec.

Z výše uvedených důvodů jsem práci rozdělila na tři hlavní části. V první, vzhledem k pojetí práce s důrazem na evropský právní rámec nejjobsáhlejší části, se zabývám současnou komunitární a mezinárodně právní úpravou vztahující se k pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, tj. Nařízeními Řím I., Řím II. a Brusel I. a příslušnými evropskými motorovými směrnicemi.

Z mezinárodněprávní úpravy pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla zmiňuji dále tzv. systém zelených karet – Interní pravidla Rady kancelářů a Haagskou úmluvu o právu použitelném na dopravní nehody. Zvláštní kapitola v této části je věnována provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v členských státech Evropské unie (dále jen „EU“) a Evropského hospodářského prostoru (dále jen „EHP“), tzv. jednotnému evropskému pasu včetně příkladů právní úpravy pojistného krytí ve vybraných státech EU. Zmíněny jsou i daně a poplatky vztahující se k pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ve vybraných zemích EU/EHP. V části věnované evropské úpravě jsem uvedla i příslušné judikáty v této oblasti.

Druhá část je poté věnována platné právní úpravě pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla v České republice, tj. aktuální úpravě zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). Blíže charakterizuji pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jako pojištění povinně smluvní a zabývám se úpravou, jež z mého pohledu koresponduje úpravě evropské, tj. rozsahem pojištění, limity pojistného plnění, přímým nárokem poškozeného, působností informačního střediska, škodního zástupce, České kanceláře pojistitelů a garančního fondu. Úprava rozsahu pojistného plnění doznala podstatných změn v souvislosti s rekonstrukcí soukromého práva účinnou od 1. ledna 2014, jak blíže rozvádím v kapitole 5.2.1. Mimo jiné nová právní úprava v praxi znamená již třetí režim smluv tohoto pojištění. Českou právní úpravu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla doplňují příslušnými ustanoveními zákona č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu

soukromém, a zákona č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů. Obdobně jako v případě platné právní úpravy evropské jsou v této části uvedeny vybrané judikáty Nejvyššího a Ústavního soudu České republiky (s ohledem na dobu zpracování této práce dle úpravy platné do 31. prosince 2013). Ve třetí části ve stručnosti uvádím přehled možné právní úpravy de lege ferenda, opět jak na evropské, tak i české úrovni.

Závěrem hodnotím současnou i možnou připravovanou právní úpravu v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s důrazem na její praktický dopad do provozování tohoto pojištění. Na tomto místě si dovoluji rovněž konstatovat, že při práci s odbornou literaturou v oblasti pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla nebylo donedávna této problematice věnováno dle mého názoru dostatek odborné literatury, která by byla vhodným zdrojem zejména pro praktikující právnickou veřejnost. Velmi přínosným proto hodnotím vydání komentáře k zákonu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla² v roce 2012, který komplexním způsobem přináší výklad zákona s použitím praktické zkušenosti autorů této publikace, jež může sloužit jak odborné, tak i laické veřejnosti při aplikaci uvedeného zákona. Celá materie je výrazně dotčena rekodifikací soukromého práva, jež nabyla účinnosti 1. ledna 2014, a proto lze očekávat z pohledu práva jistě historický vývoj při aplikaci předmětné právní úpravy, např. při tvorbě a aplikaci pojistných podmínek pro tento typ pojištění, dále zejména při likvidaci pojistných událostí po 1. lednu 2014 s přihlédnutím k úpravě nového občanského zákoníku³ v oblasti náhrady újmy na zdraví (jak blíže uvádím v kapitole 5.2.1.1), a samozřejmě též při rozhodování soudů dle nové právní úpravy.

Současně chci na tomto místě poznamenat, že práce byla zpracovávána právě v době připravované rekodifikace soukromého práva, a to i s ohledem na možný odklad účinnosti nového občanského zákoníku a s ním souvisejících právních předpisů. Práce je tak předkládána na počátku účinnosti nové právní úpravy bez možnosti bezprostředního vyhodnocení jejího dopadu a vývoje zejména soudní praxe.

² Jandová, L., Vojtek, P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012.

³ Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

1. Komunitární úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Z pramenů evropského práva, které se vztahují k pojištění odpovědnosti za újmu z provozu vozidla, je třeba v první řadě jmenovat příslušná nařízení, jež mají všeobecnou platnost, jsou závazná v plném svém rozsahu a platí v okamžiku vstupu v platnost ve všech členských státech. Jedná se o Nařízení Řím I., Řím II. a Brusel I. Pro doplnění materie uvádím i Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

Další pramenem evropského práva v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jsou směrnice, které jsou závazné co do výsledku, kterého má být dosaženo, ale ponechávají na příslušných orgánech členských států výběr forem a metod, jakými bude dosažení takového výsledku zajištěno ve vnitrostátním právním řádu členských států. V oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se jedná o pět dále uvedených harmonizačních motorových směrnic (tzv. šestá směrnice konsoliduje text pěti směrnic předešlých), jejichž hlavním přínosem je bezesporu zakotvení tzv. přímého nároku poškozeného vůči odpovědnostnímu pojistiteli škůdce, obecně tedy zvýšení ochrany poškozeného. Komplikovanou otázkou v této oblasti však nadále přetrvává jurisdikce a rozhodné právo v případě tzv. přeshraničních dopravních nehod, neboť vztah mezi Nařízením Řím II., Haagskou úmluvou o právu použitelném na dopravní nehody a evropskými motorovými směrnicemi je v mnoha směrech nejistý a jejich úprava není v tomto směru zcela zharmonizována⁴, což mimo jiné znamená, že aplikace všech zmíněných pravidel způsobuje, že soud řešící tzv. přímý nárok poškozeného v případech přeshraničních nehod vždy aplikuje cizí právo při odškodnění oběti. Této oblasti práva je proto na evropské úrovni věnována značná pozornost⁵.

⁴ Papettas, J., Cross Border Road Traffic Accidents, Direct Actions under the Motor insurance Directives: Selected Issues, ERA – Conference on Insurance law, Trier, February 2013.

⁵ Choice of Law for Cross Border Road Traffic Accidents, Note of Directorate-General for Internal Policies for European Parliament, 2012.

1.1 Nařízení Řím I.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008, o právu rozhodném, pro smluvní závazkové vztahy (tzv. Nařízení Řím I.) ze dne 17. června 2008, účinné od 17. prosince 2009, upravuje zvláštní kolizní úpravu pojistných smluv ve svém čl. 7, a to z důvodu zajištění odpovídající úrovně ochrany pojistníků (viz čl. 32 odůvodnění tohoto nařízení). Zvláštní kolizní právní úprava pojistných smluv se v souladu s čl. 1 odst. 4 nařízení vztahuje na všechny členské státy EU.

Ustanovení čl. 7 nařízení se vztahuje na pojistné smlouvy kryjící:

- velká rizika (čl. 5 písm. d) první směrnice Rady 73/239/EHS⁶, od 1. listopadu 2012 čl. 13 bod 27 směrnice Solventnost II.⁷) bez ohledu na to, zda se kryté riziko nachází v členském státě EU,
- všechny další pojistné smlouvy, které kryjí rizika nacházející se na území členských států EU.

V případě povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je v souladu s ustanovením čl. 2 písm. d) směrnice 88/357/EHS⁸ riziko lokalizováno v členském státu registrace vozidla.

Nařízení omezuje volbu práva, a to pro oba případy pojistných smluv (velká rizika a jiné další pojistné smlouvy). V případě jiných pojistných smluv než kryjících velká rizika je volba práva v souladu s čl. 7 odst. 3 nařízení Řím I. omezena na volbu těchto práv:

- a) právo jakéhokoli členského státu, v němž se nachází riziko v okamžiku uzavření smlouvy;

⁶ 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.

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/138/ES ze dne 25. listopadu 2009 o přístupu k pojišťovací a zajišťovací činnosti a jejím výkonu (Solventnost II.).

⁸ Druhá směrnice Rady 88/357/EHS ze dne 22. června 1988 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního, kterou se stanoví opatření k usnadnění účinného výkonu volného pohybu služeb a kterou se mění směrnice 73/239/EHS.

- b) právo země, v níž má pojistník své obvyklé bydliště;
- c) v případě životního pojištění právo členského státu, jehož je pojistník státním příslušníkem;
- d) v případě pojistných smluv kryjících rizika omezená na události, k nimž došlo v jednom členském státě, a to v jiném, než je členský stát, v němž se riziko nachází, právo tohoto státu;
- e) v případě pojistníka se smlouvou spadající pod tento odstavec, který provozuje profesionální nebo podnikatelskou činnost nebo vykonává svobodné povolání a pojistná smlouva kryje dvě či více rizik vztahujících se k této činnosti a nacházejících se v různých členských státech, právo kteréhokoli z těchto členských států nebo právo země, v níž má pojistník své obvyklé bydliště.

Důvodem omezení volby práva je obecně především ochrana slabší smluvní strany, která vychází z právní úpravy obsažené ve směrnici o životním a neživotním pojištění.⁹

Pokud v případech uvedených v odstavcích a), b) nebo e) poskytují uvedené členské státy větší míru volnosti při volbě rozhodného práva pro pojistné smlouvy, mohou smluvní strany této volnosti využít. Rozšíření volby práva reflektuje i nový zákon o mezinárodním právu soukromém č. 91/2012 Sb., ve svém ustanovení § 87 i předcházející zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním č. 97/1963 Sb. ve svém ustanovení § 9 až 10a-10b.

V míře, ve které nebylo právo rozhodné zvoleno stranami podle odstavce 3 čl. 7 nařízení, se bude taková smlouva řídit právem členského státu, v němž se riziko nachází v okamžiku uzavření smlouvy.

Na pojistné smlouvy, pro které členský stát ukládá povinnost uzavřít pojištění, tedy i na povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, se vztahují tato dodatečná pravidla (čl. 7 odst. 4 nařízení):

⁹ Čl. 32 odst. 2 směrnice 2002/83/ES a čl. 7 odst. 1 písm. c) a e) směrnice 88/357/ES.

- a) povinnost uzavřít pojištění není splněna u pojistné smlouvy, která není v souladu se zvláštními ustanoveními týkajícími se daného pojištění platnými v členském státě, který tuto povinnost ukládá. Pokud je právo členského státu, ve kterém se nachází riziko, v rozporu s právem členského státu, který ukládá povinnost uzavřít pojištění, je rozhodným právem právo státu ukládajícího povinnost uzavřít pojištění;
- b) odchylně od odstavců 2 a 3 čl. 7 může členský stát stanovit, že pojistná smlouva se bude řídit právem členského státu, který ukládá povinnost uzavřít pojištění.

Těmito ustanoveními je tedy dána přednost práva členského státu ukládajícího povinnost k uzavření pojištění (stanovící přísnější podmínky pro sjednání pojištění) před právem členského státu místa pojistného rizika. Navíc je členským státům dána možnost, aby stanovily, že se bude aplikovat právo státu stanovící povinné pojištění v plném rozsahu. Na místě je tedy nutnost přezkoumávat příslušnou právní úpravu jednotlivých členských států (v případě třetích států není právní úprava povinných pojištění zohledněna). Aplikaci ustanovení čl. 7 odst. 4 nařízení nelze vyloučit volbou práva.

1.2 Nařízení Řím II.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II.) dopadá do oblasti pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla zejména úpravou rozhodného práva pro vztahy vyplývající z odpovědnosti za škodu¹⁰. Jak je uvedeno v preambuli bod 17 nařízení, určení rozhodného práva by se mělo řídit místem, kde škoda vznikla, bez ohledu na zemi nebo země, ve kterých by se mohly projevit nepřímé následky. V souladu s tím by se v případech škody na zdraví nebo na majetku měla za zemi, kde škoda vznikla, považovat země, v níž byla škoda na zdraví nebo na majetku způsobena. Čl. 4 nařízení Řím II. tak stanoví obecné

¹⁰ Pro účely Nařízení Řím II. zahrnuje škoda jakékoli následky civilního deliktu (čl. 2 odst. 1).

pravidlo, dle něhož je, nestanoví-li toto nařízení jinak, rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z civilních deliktů, právo země, kde škoda vznikla (lex loci damni), bez ohledu na to, ve které zemi došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, a bez ohledu na to, ve které zemi nebo kterých zemích se projeví nepřímé následky této skutečnosti (čl. 4 odst. 1 nařízení). Výjimka z obecného pravidla je dána v případě, že má osoba, vůči které je vznášen nárok na náhradu škody, a poškozený v okamžiku vzniku škody obvyklé bydliště ve stejné zemi, kdy se použije právo této země (čl. 4 odst. 2 nařízení). Vyplývá-li ze všech okolností případu, že je civilní delikt zjevně úžeji spojen s jinou zemí, než je země uvedená odstavci 1 nebo 2 čl. 4, použije se právo této jiné země. Zjevně užší vztah k jiné zemi by mohl být založen zejména na již existujícím vztahu mezi stranami, jakým může být například smlouva, který úzce souvisí s daným civilním deliktem (tzv. „úniková doložka“ viz bod 18 preambule nařízení).

V souvislosti s Nařízením Řím II. se zvláštní kolizní úprava zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, v ustanovení § 6 odst. 7 a 8¹¹ použije na skutečnosti, které vedly ke vzniku škody před vstupem Nařízení Řím II. v platnost – před 11. lednem 2009 (viz čl. 31 a 32 nařízení).

Právo určené na základě tohoto nařízení se použije bez ohledu na to, zda je právem některého z členských států (viz čl. 3 nařízení – univerzální použitelnost). Za členský stát se pro účely tohoto Nařízení nepovažuje Dánsko.

Nařízení Řím II. připouští volbu práva odlišného od práva místa dopravní nehody jinak určeného podle ustanovení čl. 4 nařízení, a to dohodou, která byla

¹¹ § 6 odst. 7: V případě újmy způsobené provozem tuzemského vozidla na území jiného členského státu se rozsah pojištění odpovědnosti řídí právní úpravou tohoto jiného členského státu, pokud podle tohoto zákona nebo podle pojistné smlouvy není tento rozsah širší.

§ 6 odst. 8: Na újmu způsobenou provozem vozidla občanovi členského státu během jeho přímé cesty mezi dvěma územími členských států, jestliže se na území, kterým taková osoba projíždí a na kterém došlo k události, z níž újma vznikla, nevztahuje působnost žádné národní kanceláře pojistitelů, se vztahuje právní úprava toho členského státu, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště.

uzavřena poté, co došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody (čl. 14 odst. 1 písm. a) nařízení).

Obecné pravidlo *lex loci damni* upravené v čl. 4 odst. 1 nařízení je jednoduše aplikovatelným a účelným kritériem splňujícím požadavek právní jistoty účastníků právního vztahu, z nichž ani jeden z nich aplikací tohoto obecného hraničního ukazatele není upřednostněn. Tento hraniční ukazatel má tak subsidiární charakter k případné volbě práva, *lex domicilii communis* a únikové doložce, jak popsáno již výše.

Použití práva místa společného bydliště poškozeného a škůdce může i nemusí být pro poškozeného výhodné vzhledem k „domácí právní úpravě“ odpovědnosti za škodu a rozsahu náhrady škody než *lex loci delicti*. Pro škůdce a pojistitele pak naopak může aplikace „domácího“ práva znamenat nižší náklady spojené s případným řešením sporu v místě jejich bydliště nebo sídla.

Při zvážení aplikace tzv. únikové doložky je třeba posuzovat existenci případného předchozího vztahu mezi stranami (např. přepravní smlouva, členství ve stejné organizaci sdružující řidiče, registrace a pojištění vozidla ve stejném státě nebo společné bydliště všech škůdců ve stejné zemi). Za takovýto vztah však není považován vztah rodinný s ohledem na to, že se bude často aplikovat ustanovení čl. 4 odst. 2 nařízení (např. stejné bydliště poškozených členů rodiny). Úniková doložka je omezena na území jiného státu, se kterým mimosmluvní závazkový vztah úžeji souvisí (čl. 4 odst. 3 nařízení).

Působnost rozhodného práva je vymezena v čl. 15, a to demonstrativně. Rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy podle tohoto nařízení se řídí zejména:

- a) základ a rozsah odpovědnosti, včetně určení osob, které mohou nést odpovědnost za své jednání;
- b) důvody pro vyloučení odpovědnosti, omezení odpovědnosti a rozdělení odpovědnosti;
- c) určení vzniku škody, její povahy a posouzení nebo nárokovaného odškodnění;

- d) opatření, která může soud přijmout v rozsahu své pravomoci podle procesního práva, aby zabránil vzniku nebo trvání škody na zdraví nebo na majetku anebo aby zajistil náhradu této škody;
- e) otázka, může-li dojít k převodu práva na uplatnění nároku na náhradu škody nebo odškodnění, včetně dědění;
- f) určení osob oprávněných k náhradě škody utrpěné jimi osobně;
- g) odpovědnost za jednání jiné osoby;
- h) způsob zániku závazku a pravidla o promlčení a prekluzi, včetně pravidel o počátku, přerušení a stavení běhu promlčecí doby nebo prekluzivních lhůt.

Rozhodným právem by se měla rovněž v souladu s bodem 12 odůvodnění nařízení řídit otázka způsobilosti nést odpovědnost z civilních deliktů. Návod k aplikaci čl. 15 písm. c) nařízení (určení vzniku škody, její povahy a posouzení nebo nárokovaného odškodnění) je uveden v bodu 33 odůvodnění nařízení, dle něhož by podle současných vnitrostátních pravidel pro náhradu škody přiznávanou obětem silniční dopravní nehody měl soud, který se sporem zabývá, při stanovování výše náhrady škody na zdraví v případě, kdy se nehoda stala v jiném státě, než je stát obvyklého bydliště oběti, zohlednit veškeré významné skutkové okolnosti týkající se konkrétní oběti, včetně zejména skutečné újmy a nákladů na následnou a zdravotní péči.

Imperativní ustanovení, jež je třeba dle nařízení aplikovat, se týká pouze *lex fori* (viz čl. 16 nařízení)¹².

Při posuzování chování osoby, vůči které je vznášen nárok na náhradu škody, je třeba přihlídnout, jako ke skutkové otázce a v náležitém rozsahu, i k pravidlům bezpečnosti a chování platným v místě a v okamžiku, kdy došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku odpovědnosti (*lex loci damni*), a to při současné aplikaci těchto pravidel podle rozhodného práva určeného podle obecného ustanovení čl. 4 nařízení (viz čl. 17 nařízení). Z bodu 34 odůvodnění nařízení vyplývá, že k dosažení přiměřené rovnováhy mezi stranami by měla být pokud možno brána v úvahu pravidla bezpečnosti

¹² Tímto nařízením není v žádném případě dotčeno použití imperativních ustanovení práva země, v níž má soud sídlo, bez ohledu na právo, které by se na mimosmluvní závazkový vztah jinak použilo.

a chování platná v zemi, ve které došlo k jednání způsobujícímu škodu, a to i v případě, kdy se mimosmluvní závazkový vztah řídí právem jiné země. Pojem "pravidla bezpečnosti a chování" by pak měl být vykládán jako zahrnující veškeré právní předpisy související s bezpečností a chováním, včetně například pravidel bezpečnosti silničního provozu v případě dopravní nehody.

Do oblasti pojištění dále spadá úprava čl. 18 nařízení upravující přímý nárok (žalobu) poškozeného proti pojistiteli odpovědné osoby, dle něhož poškozený může vznést svůj nárok přímo proti pojistiteli osoby povinné k nahrazení škody, stanoví-li to právo rozhodné pro daný mimosmluvní závazkový vztah (určené dle Nařízení Řím II.) nebo právo rozhodné pro danou pojistnou smlouvu (lex causae určené zpravidla dle Nařízení Řím I.). Existence oprávnění a podmínky poškozeného k podání přímé žaloby se posuzuje v souladu s právem rozhodným podle Nařízení Řím II. Rozsah pojistného plnění se pak určí podle práva pojistné smlouvy. Toto ustanovení tak poskytuje určitou ochranu poškozenému jako slabší straně a je významné především u dopravních nehod, potažmo u pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla.

Věcná působnost a ustanovení tohoto nařízení by měly být v souladu s nařízením Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen „Nařízení Brusel I.“) a s nástroji upravujícími právo rozhodné pro smluvní závazkové vztahy.

1.3 Nařízení Brusel I. - pravidla jurisdikce

Nařízení Brusel I. upravuje pravidla určování pravomoci soudů mimo jiné i v pojistných věcech (Oddíl 3, čl. 8 -14). Soudní příslušnost ve sporech z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se řídí Oddílem 3, které upravuje v návaznosti na odst. 13 Preambule lex specialis k obecné úpravě příslušnosti, neboť se jedná o případ, kdy by měla být slabší strana chráněna pravidly pro určení příslušnosti, která jsou jejím zájmům příznivější než obecná pravidla (Oddíl 1). Obecná ustanovení se použijí namísto Oddílu 3 pouze v případě žaloby pojistitele proti škůdci, případně jeho pojistiteli, dále v případě regresní žaloby pojistitele/orgánu sociálního zabezpečení,

který poskytl plnění poškozené straně, proti pojistiteli škůdce a ve sporech mezi pojistiteli navzájem, neboť zde není potřeba poskytnutí ochrany slabší smluvní straně.

Naopak aplikace ustanovení Oddílu 3 přichází v úvahu, kdy jsou stranami soudního řízení pojistitel a „slabší strana“, která není pojistitelem. Obecně tak mohou být účastníky řízení všechny osoby, které mají práva a povinnosti z pojistné smlouvy – v případě pojištění odpovědnosti za újmu z provozu vozidla pojistník, pojištěný, poškozený, pojistitel/spolupojistitel, další osoby, které jsou nositeli práva a povinností z pojistné smlouvy a dále právní nástupci výše uvedených osob.

V souladu s ustanovením čl. 4 se Oddíl 3 aplikuje pouze v případě, že žalovaná strana má své bydliště (sídlo) v členském státě EU. Pokud je žalován pojistitel, postačí, pokud má v členském státě pobočku, zastoupení nebo jinou provozovnu. (Podle čl. 4 odst. 8 směrnice 2000/26/EU není za provozovnu považován škodní zástupce, totéž platí o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí¹³.) Nevyžaduje se, aby měl své sídlo v členském státě zároveň i žalobce.

Dle článku 9 může být pojistitel se sídlem na území členského státu žalován:

- a) u soudů členského státu, v němž má sídlo nebo
- b) v jiném členském státě v případě žaloby podané pojistníkem, pojištěným nebo oprávněnou osobou a poškozeným (podle čl. 11 odst. 2) u soudu místa bydliště žalobce,
- c) jedná-li se o spolupojistitele, u soudu členského státu, u kterého je žalován hlavní pojistitel.

Ustanovení čl. 9 písm. b) klade důraz na ochranu slabší smluvní strany zejména ve sporech poškozených s odpovědnostními pojistiteli v případě pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Nemá-li pojistitel bydliště na území některého členského státu, avšak má v některém členském státě pobočku, zastoupení nebo jinou provozovnu, je s ním při

¹³ Zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí, ve znění pozdějších předpisů.

sporech vyplývajících z jejich provozu jednáno tak, jako by měl bydliště na území tohoto členského státu.

Alternativní příslušnost pro případ pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla k čl. 9 odst. 1 obsahuje ustanovení čl. 10, podle něhož může být ve věcech pojištění odpovědnosti pojistitel kromě toho (ustanovení čl. 9 odst. 1) žalován u soudu místa, v němž nastala škodná událost. Toto ustanovení se aplikuje pouze v případech, že pojistitel má své sídlo v jiném členském státě EU nebo žalobce má své bydliště v jiném státě, než kde došlo ke škodné události. V souladu s judikaturou Soudního dvora Evropské unie¹⁴ může být žalovaný žalován jak u soudu v místě, kde došlo ke škodnému jednání, tak v místě vzniku škody.

V případě pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla může být dále dle čl. 11 odst. 1 pojistitel žalován i u soudu, u něhož je podána žaloba poškozeného proti pojištěnému, pokud je to přípustné podle práva tohoto soudu. Soud musí mít v tomto případě mezinárodní příslušnost k řízení stanovenou podle pravidel Nařízení Brusel I. Pojistitel musí mít v případě této žaloby sídlo v členském státě EU a žaloba třetí strany musí být přípustná podle *lex fori*. Žaloba poškozeného proti pojištěnému musí být podána navíc u příslušného soudu.

Vzhledem k výhradě Německa, Rakouska a Maďarska podle ustanovení čl. 65 se ustanovení čl. 11 v těchto státech neaplikuje a použije se civilní procesní úprava těchto států pro oznámení sporu. Nicméně i pojistitelé z těchto zemí mohou být žalováni prostřednictvím intervenčních žalob podle čl. 11 v jiných členských státech EU, přičemž tato rozhodnutí musejí být uznána v Německu, Rakousku i Maďarsku.

Dle čl. 11 odst. 2 se na žalobu, kterou poškozený podává přímo proti pojistiteli, použijí články 8, 9 a 10, je-li taková přímá žaloba přípustná. Možnost podání přímé žaloby poškozeného proti pojistiteli se posuzuje podle rozhodného práva určeného podle Nařízení Řím II. nebo zvláštní mnohostranné smlouvy (např. Haagská úmluva). Poškozený tak může podat žalobu u soudů příslušných podle ustanovení čl. 8, 9 a 10

¹⁴ Rozsudek SD EU ze dne 30. listopadu 1976, ve věci 21/76 *Handelswekerij G. J. Bier B. V. v. Mines de potasse d'Alsace SA* [1976] SbSD I-01735.

včetně soudu v místě svého bydliště. Na citovaná ustanovení Nařízení Brusel I. odkazuje rovněž bod 32 preambule šesté konsolidované motorové směrnice – poškozené osoby mohou zahájit soudní řízení proti pojistiteli občanskoprávní odpovědnosti v členském státě, na jehož území mají bydliště nebo sídlo. Účinek citovaného ustanovení směrnice a Nařízení Brusel I. byl judikován Soudním dvorem EU v případě Odenbreit¹⁵, kdy soud dospěl k závěru, že odkaz v čl. 11 odst. 2 nařízení Brusel I. na čl. 9 odst. 1 písm. b) téhož nařízení musí být vykládán tak, že poškozený může podat žalobu přímo proti pojistiteli u soudu místa svého bydliště v některém členském státě, je-li takováto přímá žaloba přípustná a má-li pojistitel bydliště na území některého členského státu.

Stanoví-li právo, které je pro takovou přímou (intervenční) žalobu rozhodné, že se pojistník nebo pojištěný mohou k žalobě připojit, je též soud příslušný i pro tyto osoby (čl. 11 odst. 3).

Článek 12 upravuje mezinárodní příslušnost ohledně žalob pojistitelů, přičemž místní příslušnost bude určena podle národní právní úpravy členského státu EU. S výhradou čl. 11 odst. 3 tak může pojistitel žalovat pouze u soudů toho členského státu, na jehož území má žalovaný bydliště, bez ohledu na to, zda je žalován pojistník, pojištěný nebo oprávněná osoba. Ochranu podle ustanovení čl. 12 požívají pouze žalovaní s bydlištěm na území EU. Výhrada dle čl. 11 odst. 3 znamená možnost připojení se pojistitele k pojistníkovi nebo pojištěnému na základě oznámení soudu.

Oddílem 3 není dotčeno právo podat vzájemnou žalobu u soudu, u něhož byla podle tohoto oddílu podána původní žaloba (čl. 12 odst. 2).

Ustanovení čl. 13 umožňuje prorogace především ve prospěch slabší smluvní strany. Prorogační dohodu lze uzavřít pouze ve prospěch soudu členského státu EU za splnění formálních požadavků uvedených v ustanovení čl. 23. Jakékoliv porušení ustanovení tohoto článku činí dohodu o příslušnosti neúčinnou (ustanovení čl. 23 odst.

¹⁵ Věc C-463/06, FBTO Schadeverzekeringen NV v. Jack Odenbreit, [2007] SbSD I-11321.

5). V případě pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla může být dle čl. 13 dohoda o prorogaci uzavřena v těchto případech:

- a) dohodou uzavřenou po vzniku sporu,
- b) dohodou umožňující pojistníkovi, pojištěnému nebo oprávněné osobě zahájit řízení u jiných soudů než těch, které jsou uvedeny v tomto oddíle (rozšiřující příslušnost soudů ve prospěch slabší smluvní strany),
- c) dohodou uzavřenou mezi pojistníkem a pojistitelem, kteří mají v době uzavření smlouvy 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 (zuzující příslušnost ve prospěch pojistitele, tato dohoda však není účinná vůči třetím osobám a v neprospěch oprávněné osoby).

Prorogace může být sjednána v pojistné smlouvě mezi pojistníkem a pojistitelem ve prospěch pojištěného (třetí osoby). Pojištěný prorogační dohodou v jeho prospěch získává oprávnění podat žalobu u všech soudů, u kterých by ji mohl podat pojistník.¹⁶

V případě porušení Oddílu 3 nesmí být dle ustanovení čl. 35 odst. 1 rozhodnutí uznáno v jiném členském státě EU.

1.4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011

V souvislosti s povinným pojištěním odpovědnosti za újmu z provozu vozidla lze rovněž zmínit Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004, které vstoupilo v účinnost 1. března 2013 a je od tohoto data závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Podle Preambule čl. 4 by cestující a přinejmenším osoby, vůči nimž cestující měl nebo by byl měl zákonem stanovenou vyživovací povinnost, měly požívat odpovídající

¹⁶ Rozsudek SD EU ze dne 14. července 1983 ve věci C-201/82 Gerling, SbSD [1983].

ochrany v případě nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem, a to při zohlednění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění.

Při výběru vnitrostátních právních předpisů použitelných pro odškodnění v případě úmrtí, včetně přiměřených nákladů na pohřeb, nebo v případě zranění cestujících, jakož i v případě ztráty či poškození zavazadel v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem, je třeba zohlednit nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II.) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I., čl. 5 Preambule).

Podstatné z hlediska odškodnění v případě nehod je pak ustanovení čl. 7, jehož cílem je zamezení případným stropům odškodnění ve vnitrostátní úpravě členských států, a to v uvedené minimální výši. Toto ustanovení se však netýká české právní úpravy, neboť platná právní úprava (nový občanský zákoník) ani předchozí občanský zákoník¹⁷ pro uvedené újmy žádné limity nestanoví.

Cestující tak mají v souladu s použitelným vnitrostátním právem nárok na odškodnění v případě úmrtí, včetně přiměřených nákladů na pohřeb, nebo v případě zranění, jakož i v případě ztráty či poškození zavazadel v důsledku nehody, k níž došlo v souvislosti s autobusovým nebo autokarovým provozem. V případě úmrtí cestujícího se toto právo vztahuje přinejmenším na osoby, vůči nimž tento cestující měl nebo by měl zákonem stanovenou vyživovací povinnost.

Výše odškodnění se vypočte v souladu s použitelným vnitrostátním právem. Maximální výše stanovená vnitrostátním právem pro odškodnění za úmrtí nebo zranění cestujících nebo za ztrátu či poškození zavazadel nesmí být v jednotlivých případech nižší než 220.000 EUR na cestujícího a 1200 EUR za zavazadlo. V případě poškození

¹⁷ Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

invalidních vozíků, jiného vybavení umožňujícího pohyb nebo pomocného vybavení výše náhrady škody vždy odpovídá nákladům na náhradu nebo opravu ztraceného nebo poškozeného vybavení.

1.5 Směrnice upravující povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

V oblasti povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla došlo na úrovni práva Evropské unie k harmonizaci národních pravidel, a to dále uvedenými směrnicemi. Základním cílem harmonizace právních předpisů Evropské unie v této oblasti je zejména úprava podmínek získání pojistné ochrany ve smyslu jejich zjednodušení a zlepšení a rovněž postupné posílení postavení poškozených při získání odpovídající náhrady škody z tohoto pojištění, která se na úrovni jednotlivých členských států liší díky národní právní úpravě. Harmonizována byla ustanovení o povinnosti řidiče vozidla mít sjednáno povinné pojištění odpovědnosti, záruky nabízené tímto pojištěním a vytvoření garančního fondu k vyrovnání následků při absenci pojištění. Zejména však je cílem posílit ochranu třetích stran – poškozených při získání odpovídajícího odškodnění z tohoto pojištění. Jejich výklad však vzhledem k harmonizačnímu účelu není jednotný a způsobuje rozdílný přístup jednotlivých států k jejich aplikaci (viz kapitola 4 Relevantní evropská judikatura). Cílem unijních směrnic není harmonizace vnitrostátních právních úprav občanskoprávní odpovědnosti za škodu. Členské státy však musí zajistit, aby občanskoprávní odpovědnost, tak jak je jejich předpisy stanovena, byla kryta pojištěním v souladu s požadavky příslušných směrnic.

Směrnice jsou dle evropského práva instrumentem harmonizačním, a proto se v jednotlivých členských státech nadále liší zejména rozsah a limity pojistného krytí (viz kapitola 3.3). Předpisy unijního práva stanovují pouze minimální standardy tohoto pojištění závazné pro členské státy, pokud se jedná o transpozici směrnice. Unijní úprava však umožňuje jednotlivým státům stanovit národní úpravou pravidla širší, např. vyšší minimální limity pojistného plnění. Při určení rozhodného práva v tzv. přeshraničních případech dopravních nehod platí zásada „nejvyššího krytí“, ať už dle rozhodného práva určeného dle Nařízení Řím II., Haagské úmluvy o právu

použitelném na dopravní nehody, či dle práva pojistné smlouvy. Plná harmonizace úpravy v této oblasti je tak i do budoucna díky rozdílné ekonomické úrovni a právní tradici jednotlivých evropských států spíše fikcí.

Povinné pojištění z provozu vozidla je upraveno následujícími směrnicemi, které byly transponovány rovněž do právního řádu České republiky:

- 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 odpovědnosti pojištění, ve znění směrnic Rady 72/430/EHS a 84/5/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, (tzv. první motorová směrnice),
- Druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Rady 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, (tzv. druhá motorová směrnice),
- Třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, (tzv. třetí motorová směrnice),
- 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 a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, (tzv. čtvrtá motorová směrnice),

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES 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, (tzv. pátá motorová směrnice),
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2009/103/ES ze dne 16. září 2009, o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (směrnice konsolidující text směrnic předchozích, dále jen „konsolidovaná směrnice“).

1.5.1 Směrnice Rady 72/166/EHS

Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 (dále jen „první motorová směrnice“) přinesla především upuštění od vykonávání kontrol pojištění pro případ občanskoprávní odpovědnosti u vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území jiného členského státu EU a EHP, jakož i vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území třetí země a vstupují na území členských států z území jiného členského státu. Členskými státy však bylo ponecháno právo provádět namátkové kontroly (čl. 4 konsolidované směrnice). Dále s cílem vytvoření jednotného evropského trhu uložila členským státům přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jejich území, byla kryta pojištěním. Rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě těchto opatření. Každý členský stát byl dále povinen přijmout veškerá nezbytná opatření, aby pojistná smlouva kryla také podle právních předpisů platných v ostatních členských státech jakoukoli věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobenou na území těchto států a jakoukoli věcnou škodu nebo škodu na zdraví, kterou utrpí příslušníci členských států během přímé cesty mezi dvěma územími, na něž se vztahuje Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství, neexistuje-li národní kancelář pojistitelů odpovědná za území, kterým projíždějí. V tom případě je věcná škoda nebo škoda

na zdraví kryta podle zákonů o povinném pojištění platných v členském státě, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště (čl. 3 konsolidované směrnice). Každé vozidlo s obvyklým stanovištěm na území třetí země nebo na mimoevropském území členského státu, muselo být před vstupem na území, na němž platí Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství, opatřeno buď platnou zelenou kartou, nebo potvrzením o hraničním pojištění, které prokazují, že vozidlo je pojištěno v souladu s článkem 7 konsolidované směrnice.

1.5.2 Druhá směrnice Rady 84/5/EHS

Druhá Směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 (dále jen „druhá motorová směrnice“) stanovila minimální limity pojistného plnění, a to pro škody na zdraví a při věcné škodě (čl. 9 konsolidované směrnice). Dále stanovila povinnost členského státu zřídit tzv. garanční fond pro odškodňování osob poškozených nezjištěným nebo nepojištěným vozidlem minimálně do výše povinného pojištění. Ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou bylo dle druhé motorové směrnice považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání, které by z pojištění vylučovalo užívání či řízení vozidel osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímo oprávněny, nebo osobami bez řidičského průkazu, který by jim dovoľoval řídit dotyčné vozidlo, nebo osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla (čl. 13 odst. 1 konsolidované směrnice).

1.5.3 Třetí směrnice Rady 90/232/EHS

Směrnice Rady 90/232 EHS ze dne 14. května 1990 (dále jen „třetí motorová směrnice“) přinesla členským státům povinnost přijmout opatření nezbytná, aby všechny pojistky povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel pokrývaly na základě jediného pojistného celé území Společenství a na základě tohoto jediného pojistného zaručovaly pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy v každém členském státě, popřípadě pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy

v členském státě, ve kterém má vozidlo své obvyklé stanoviště, pokud je tato druhá uvedená pojistná ochrana vyšší (tzv. princip „single premium“, čl. 14 konsolidované směrnice). Rovněž přinesla povinnost členským státům přijmout opatření nezbytná, aby osoby zúčastněné na dopravní nehodě mohly co nejdříve zjistit totožnost pojišťovny kryjící občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidla zúčastněného na nehodě.

1.5.4 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 (dále jen „čtvrtá motorová směrnice“) měla za cíl vytvořit opatření použitelná pro poškozené s nárokem na náhradu za škody nebo zranění v důsledku nehody v jiném členském státě než ve členském státě svého bydliště nebo sídla způsobených vozidly pojištěnými a mající obvyklé stanoviště v členském státě. Rovněž tak se čtvrtá motorová směrnice vztahuje na poškozené s bydlištěm nebo sídlem v členském státě a mající nárok na odškodnění v souvislosti s nehodou ve třetích zemích, jejichž národní kanceláře pojistitelů se připojily k systému zelených karet, jsou-li tyto dopravní nehody způsobeny provozem vozidel, která jsou pojištěna a mají obvyklé stanoviště v členském státě (čl. 20 odst. 1 konsolidované směrnice).

Každý členský stát měl zajistit, aby poškození v důsledku nehody vozidel ve smyslu tohoto ustanovení měli přímý nárok vůči pojišťovně pojišťující osobu, která odpovídá za škodu pro případ občanskoprávní odpovědnosti (čl. 18 konsolidované směrnice).

Všechny členské státy měly dle čtvrté motorové směrnice přijmout opatření, aby pojišťovny provozující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jmenovaly škodního zástupce v každém jiném členském státě, než kde získaly úřední povolení (čl. 21 konsolidované směrnice). Úkolem škodního zástupce je projednání a vyřízení nároků vzniklých z nehody v případech vzniku škody poškozenému v jiném členském státě než ve státě jeho bydliště či sídla vozidly pojištěnými a majícími obvyklé stanoviště v členském státě. Škodní zástupce musí mít bydliště nebo být usazen v členském státě, v němž je jmenován. Jmenování škodního zástupce samo o sobě

nepředstavuje otevření pobočky a škodní zástupce není považován za provozovnu ve smyslu příslušných směrnic Evropské unie.

S cílem umožnění poškozenému žádat o odškodnění byla členským státům stanovena povinnost zřídit informační středisko, jehož úkolem je vedení registru obsahujícího zejména informace o státních poznávacích značkách motorových vozidel s obvyklým stanovištěm na území daného státu a čísla pojistných smluv, které kryjí odpovědnost z provozu těchto vozidel včetně data ukončení platnosti tohoto pojištění. Dále informační středisko eviduje pojišťovny pojišťující odpovědnost z provozu vozidel kromě odpovědnosti dopravce a škodní zástupce jmenované těmito pojišťovnami a seznam vozidel, na které se v každém státě vztahuje výjimka z požadavku pojištění občanskoprávní odpovědnosti včetně instituce nebo orgánu určeného pro odškodnění poškozeného v případech, kdy se na vozidlo vztahuje výjimka z pojištění odpovědnosti za škodu a název orgánu pojišťujícího vozidlo v členském státě, kde má vozidlo obvyklé stanoviště, jestliže pro něj platí výjimka z pojištění odpovědnosti (čl. 23 konsolidované směrnice).

Každý členský stát dle čl. 24 konsolidované směrnice zřídí nebo schválí orgán pro odškodnění pověřený poskytováním odškodnění poškozeným v působnosti této směrnice tak, aby poškození mohli předložit požadavek orgánu pro odškodnění ve členských zemích svého bydliště nebo sídla,

- a) jestliže do tří měsíců ode dne, kdy poškozený podal svou žádost o odškodnění pojišťovně, u které je motorové vozidlo, které způsobilo nehodu, pojištěno, nebo jejímu škodnímu zástupci, pojišťovna nebo její škodní zástupce neposkytnou odůvodněnou odpověď na body obsažené v této žádosti, a
- b) jestliže pojišťovna nejmenovala škodního zástupce ve státě bydliště nebo sídla poškozeného. V tom případě nesmějí poškození podat žádost orgánu pro odškodnění, jestliže již podaly tuto žádost přímo pojišťovně, která pojistila vozidlo, jehož provoz způsobil nehodu, a jestliže obdrželi odůvodněnou odpověď do tří měsíců od podání žádosti.

Poškození však nesmějí podat žádost orgánu pro odškodnění, jestliže zahájili soudní řízení přímo proti pojišťovně.

Jestliže není možné vozidlo zjistit nebo jestliže do dvou měsíců od nehody není možné zjistit pojišťovnu, může poškozený požádat o odškodnění u orgánu pro odškodnění členského státu, kde má bydliště nebo sídlo. Orgán pro odškodnění uplatní nárok v případě, že nelze zjistit pojišťovnu vůči garančnímu fondu v členském státě, kde má vozidlo obvyklé stanoviště; v případě nezjištěného vozidla vůči garančnímu fondu v členském státě, ve kterém došlo k nehodě, a v případě vozidla třetí země vůči garančnímu fondu členského státu, ve kterém došlo k nehodě.

1.5.5 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005 (dále jen „pátá motorová směrnice“) posílila zejména postavení a ochranu poškozených a upřesnila a aktualizovala předchozí výše uvedené motorové směrnice.

První motorovou směrnicí například ve vymezení území, na kterém má vozidlo obvyklé stanoviště, jako území, jehož poznávací značku vozidlo má, nehledě na to, zda je uvedená poznávací značka trvalá nebo dočasná. Dále pro případ nehod způsobených vozidly bez poznávací značky nebo s poznávací značkou, která neodpovídá nebo přestala odpovídat vozidlu, a to výhradně za účelem likvidace škody, bylo určeno území, na kterém má vozidlo obvyklé stanoviště, území, na kterém došlo k nehodě. Došlo mimo jiné k upřesnění pojmu „namátkové kontroly“ za účelem upuštění kontrol pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území jiného členského státu, jakož i vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území třetí země, pokud vstupují na jejich území z území jiného členského státu. Zůstaly povoleny pouze nesoustavné kontroly pojištění, pokud nejsou diskriminační a jsou prováděny v rámci kontroly, která není zaměřena výlučně na ověřování pojištění.

Změna druhé motorové směrnice se týká zejména aktualizace a zvýšení minimálních limitů pojistného plnění, a to nejen z důvodu inflace, ale především zlepšení ochrany poškozených, a to:

- a) u škody na zdraví, minimální částka krytí 1.000.000 EUR na každého poškozeného nebo 5.000.000 EUR na každý nárok, bez ohledu na počet poškozených;
- b) při věcné škodě, 1.000.000 EUR na každý nárok, bez ohledu na počet poškozených.

Každých pět let po vstupu této páté motorové směrnice v platnost se uvedené částky přezkoumají v souladu s Evropským indexem spotřebitelských cen a upravené částky sdělí Komise Evropskému parlamentu a Radě a zajistí jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie.

Pátá motorová směrnice dále stanoví, že možnost omezit nebo vyloučit náhradu škody na základě toho, že totožnost vozidla nebyla zjištěna, by se neměla vztahovat na případy, kdy orgán vyplatil odškodné za závažné osobní úrazy poškozeného v důsledku stejné nehody, při které došlo k věcné škodě. Nicméně členské státy mohou stanovit spoluúčast poškozeného za věcnou škodu do výše 500 EUR. Podmínky pro to, aby škody na zdraví byly pokládány za závažné, se určí v souladu s právními nebo správními předpisy členského státu, kde k nehodě dojde. V tomto ohledu mohou členské státy vzít mimo jiné v úvahu, zda úraz vyžadoval nemocniční ošetření.

Členské státy mohou dle páté motorové směrnice výplatu náhrady škody vyloučit u osob, které do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, dobrovolně nastoupily, jestliže tento subjekt může prokázat, že věděly, že vozidlo není pojištěné.

V případě třetí motorové směrnice byla zakotvena povinnost členských států přijmout nezbytná opatření, aby případné zákonné ustanovení nebo smluvní ujednání

obsažené v pojistné smlouvě, které vylučuje 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, bylo považováno za neplatné ve vztahu k nárokům takového cestujícího.

Škody na zdraví a věcné škody, jež utrpí chodci, cyklisté a jiní nemotorizovaní uživatelé pozemních komunikací, kteří jsou většinou nejslabšími účastníky nehody, by měly být dle páté motorové směrnice pokryty povinným pojištěním vozidla zúčastněného na nehodě, pokud mají nárok na náhradu škody v souladu s vnitrostátním občanským právem. Toto ustanovení nepředjímá občanskoprávní odpovědnost nebo úroveň náhrady za škodu vzniklou v důsledku konkrétní nehody podle vnitrostátních právních předpisů.

Došlo k upřesnění trvání pojištění, které by mělo zůstat v platnosti během celé doby trvání smlouvy a na celém území Společenství, nehledě na to, zda vozidlo zůstává po určité období v jiném členském státě, aniž by tím byly dotčeny povinnosti registrace vozidel podle vnitrostátních předpisů členských států.

Byla dále zavedena výjimka z obecného pravidla, kterým se určuje členský stát, ve kterém se nachází riziko, pro vozidla dovezená z jednoho členského státu do druhého, přestože vozidlo není v cílovém členském státě dosud registrováno. Po dobu třiceti dnů ode dne dodání, poskytnutí nebo odeslání vozidla kupujícímu se cílový členský stát považuje za členský stát, ve kterém se nachází riziko.

Pátá motorová směrnice stanovila, že členské státy zajistí právo pojištěnce kdykoli požádat o vystavení výkazu uvádějícího jím uplatněné nároky v rámci odpovědnosti za škody nebo skutečnost, že žádné takové nároky neuplatnil, ve vztahu k vozidlu nebo vozidlům krytým pojistnou smlouvou, alespoň v průběhu předchozích pěti let smluvního vztahu. Pojišťovna nebo orgán případně ustanovený členským státem za účelem poskytování povinného pojištění nebo vystavování uvedených výkazů vystaví tento výkaz pojištěnci do patnácti dnů od podání žádosti.

Z důvodu řádné ochrany poškozených v důsledku dopravních nehod způsobených motorovými vozidly neměly by dle páté motorové směrnice členské státy dovolit pojišťovnám spoléhat na uplatňování spoluúčasti vůči poškozené straně.

S cílem usnadnit účinnou a rychlou likvidaci škody a pokud možno zamezit nákladným soudním řízením, bylo právo odvolat se na pojistnou smlouvu a uplatnit nárok přímo vůči pojišťovně rozšířeno na poškozené v důsledku jakékoli dopravní nehody motorových vozidel (doposud pouze poškozeným v důsledku dopravních nehod, které se staly v členském státě jiném, než je členský stát, ve kterém má poškozená strana své bydliště, a které byly způsobeny použitím pojištěných vozidel majících obvyklé stanoviště v některém členském státě).

Opět s cílem posílení postavení poškozených, a to v možnosti snadněji žádat o odškodnění, pátá motorová směrnice stanovila, že informační střediska zřízená v souladu se čtvrtou motorovou směrnicí by neměla být omezena na poskytování informací o dopravních nehodách upravených touto směrnicí, ale měla by být schopna poskytovat stejné druhy informací o jakékoli dopravní nehodě motorového vozidla.

V neposlední řadě došlo k legislativní úpravě odkazu na nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech, podle jehož ustanovení mohou poškozené strany zahájit soudní řízení proti poskytovateli pojištění občanskoprávní odpovědnosti v členském státě, v němž mají bydliště.

1.5.6 Kodifikované znění motorových směrnic

Kodifikované znění všech pěti výše uvedených motorových směrnic bylo publikováno jako Směrnice Evropského parlamentu Rady č. 2009/103/ES ze dne 16. září 2009, o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění. Předchozí motorové směrnice byly touto směrnicí zrušeny.

1.6 Harmonizace ustanovení v povinném pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a ochrana poškozených

Cílem harmonizace je liberalizace volného pohybu vozidel v rámci Evropské unie. K tomuto postupně přispělo zrušení kontrol na interních hranicích Společenství, a to první motorovou směrnicí. Zrušení se týká jak vozidel registrovaných v jiných členských státech, tak vozidel registrovaných ve třetích státech, u nichž však mohou být ještě konány občasné kontroly. Harmonizace motorovými směrnicemi se obecně týká těchto ustanovení:

- pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je povinné ve všech členských státech a pro všechna vozidla, vyjma těch, jež mají prospěch z tzv. derogace (vztahující se na určité typy vozidel, odpovědnost, z jejichž provozu je však rovněž kryta odpovídajícím způsobem),
- ochrana garantovaná pojistnými smlouvami na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pokrývá celé území Společenství a je založena na jediném pojistném,
- pojistné krytí poskytnuté poškozeným pojistnými smlouvami na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je jako takové požadováno legislativou země, kde se udála nehoda, nebo země registrace vozidla, jestliže posledně uvedené je z hlediska pojistného krytí rozsáhlejší.

Poškození z dopravních nehod tak mohou počítat se získáním odškodnění bez ohledu na stát registrace vozidla odpovědného za nehodu a bez ohledu na místo nehody. Současně jsou zajištěni na základě minimálního krytí ve státě, kde se udála nehoda, bez ohledu na stát registrace vozidla odpovědného za nehodu. Obecná aplikace a rozšíření rozsahu povinného pojištění garantuje tutéž úroveň ochrany poškozeným přes otevření národních hranic vozidlům z jiných členských států Společenství. Takovýto právní rámec pojištění je označován za evropskou pojistku.¹⁸

¹⁸ Mesřmíd, J., *Regulace pojišťovnictví v Evropské unii – 4. Část Evropa pojištěných osob a ochrana spotřebitele/European Insurance Regulation – New Opportunities for Insurers and Consumers*. Pojistné rozpravy. 2008, č. 23, s. 209.

Přes harmonizaci výše uvedených ustanovení první motorovou směrnicí, jak je uvedeno již výše, bylo ponecháno na členských státech definovat rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojištění, což samozřejmě vedlo k podstatným rozdílům v rozsahu povinného pojištění v různých zemích. Následné směrnice a jurisdikce Společenství proto další harmonizaci omezila obzvláště výluky z pojistných smluv na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a určila minimální rozsah pojištění.

Omezení výluk z pojištění

K omezení výluk došlo ve druhé motorové směrnici s ohledem na ochranu poškozených, a to konkrétně neplatnost právních ustanovení a smluvních klauzulí, které by vylučovaly z pojištění provozování nebo řízení vozidel osobami bez výslovného nebo implicitního zmocnění, osobami bez příslušného povolení řídit dotčené vozidlo a osobami porušujícími zákonné technické požadavky týkající se stavu a bezpečnosti vozidla. S ohledem na tento postup je pak na pojistiteli uplatnit právo postihu vůči pojištěnému k získání úhrady pojistného plnění poskytnutému třetí straně.

Omezení výluk potvrdil i Soudní dvůr Evropské unie ve svém rozhodnutí zveřejněném dne 28. března 1996 (Bernáldez, C-129/94), v němž uvedl, že jakákoliv výluka je považována za neplatnou s ohledem na dopad na třetí stranu – poškozeného, dokonce i v případě, že tyto klauzule pokrývají jednání protikladné k veřejnému zájmu (např. řízení v opilosti, pojistný podvod). Třetí strany nejsou odpovědné za takovéto chování a nemohou tak být sankcionovány zbavením pojistného plnění. Judikatura Soudního dvora EU nicméně nezakazuje takovéto výluky a v takovýchto případech členské státy zmocňuje ke stanovení práva postihu pojistitele vůči pojištěnému.

Minimální rozsah pojištění

Minimální rozsah pojištění odpovědnosti z provozu vozidla garantují právě příslušné motorové směrnice, a to jak věcným a osobním rozsahem krytí, tak i minimálními částkami limitů pojistného plnění.

První motorová směrnice ponechala na národní legislativě a jurisprudenci posoudit rozsah pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Z tohoto důvodu zůstaly mezi jednotlivými členskými státy rozdíly v rozsahu pojištění. Dalšími směrnicemi byl proto minimální rozsah pojištění postupně upřesňován za účelem minimalizovat rozdíly uvnitř Evropské unie. Bylo proto specifikováno, že pojištění má krýt:

- škodu na věci (druhá motorová směrnice),
- škody na zdraví všech cestujících kromě řidiče vozidla odpovědného za nehodu (třetí motorová směrnice),
- škody na zdraví chodců a cyklistů bez ohledu na to, zda je řidič vozidla zapojeného do nehody vinen (pátá motorová směrnice),
- z pojistné ochrany nesmí být dle páté motorové směrnice dále vyloučen cestující, který věděl nebo měl vědět, že řidič vozidla byl v době nehody pod vlivem alkoholu nebo drog.

Rozdíly v rámci jednotlivých členských států Evropské unie přetrvávají i co se týče limitů pojistného plnění.

Zatímco v některých členských státech mohou pojistitelé stanovit horní limit pojistného plnění, což znamená, že škoda přesahující limit pojistného plnění je nesena osobou odpovědnou za nehodu, v jiných státech právo zakazuje pojistitelům stanovit takovýto horní limit plnění, takže poškozený má zaručenou plnou úhradu škody formou pojistného plnění.

Minimální limity pojistného plnění harmonizované naposledy pátou motorovou směrnicí, a to, jak uvedeno již výše, činí:

- u škody na zdraví minimálně 1.000.000 EUR na každého poškozeného nebo 5.000.000 EUR na každý nárok, bez ohledu na počet poškozených,
- u věcné škody 1.000.000 EUR na každý nárok, bez ohledu na počet poškozených.

Národní zákonodárci mají tak volnost stanovit ve svém právu minimální limity pojistného plnění vyšší než jsou limity uvedené ve směrnících či dokonce zavést i tzv. bez limitní pojištění. Pojistitelé pak mají volnost poskytnout rozsah pojistného krytí širší než stanovený jejich národním právem. Nadále tak přetrvávají rozdíly v rámci Evropské unie, co se týká jak minimálních limitů pojistného plnění, tak i výše odškodnění kvůli rozdílům v jurisprudenci v různých členských státech.

Garanční fond

Dalším harmonizačním prvkem v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je zřízení garančního fondu (závazek pro členské státy zavedený druhou motorovou směrnicí) za účelem ochrany poškozených formou krytí odpovědnosti nepojištěných nebo nezjištěných vozidel. Mimo tento základní úkol plní garanční fond ve většině evropských zemí i funkci uhradit závazky pojistitele provozujícího pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, který ve své činnosti selhal.

Obecným principem působnosti garančního fondu je zajištění úplné náhrady škody poškozeným, a to, ať jsou odškodňováni prostřednictvím pojistitele, nebo garančního fondu. Na garanční fond je analogicky aplikován případ Bernáldez tak, že členské státy nemohou omezit nebo dokonce vyjmout garanční fondy z úhrady pojistného plnění u některých pojistných událostí, za něž nesou odpovědnost.

Směrnice nicméně umožňují tři derogace z výše uvedeného obecného pravidla. Na členských státech je pak, zda je transponují do svého národního práva či nikoliv. První derogace se týká škody na zdraví utrpěné osobami, jež dobrovolně vstoupily do nepojištěného vozidla. Dalším možným omezením je možnost omezení či vyloučení úhrady pojistného plnění v případě věcné škody nezjištěným vozidlem korigovaná pátou motorovou směrnicí pouze na případy, kdy osoby neutrpěly závažnou škodu na zdraví (definována národní legislativou). Nicméně členské státy mohou stanovit spoluúčast poškozeného za věcnou škodu do výše 500 EUR.

Třetím případem možné derogace je stanovení určitých spoluúčastí pro úhradu věcných škod způsobených nepojištěnými, ukradenými či vozidly, jež byly získány násilím. Toto pravidlo bylo opět korigováno pátou motorovou směrnicí, jež v čl. 20 preambule stanovila, že členské státy by neměly dovolit pojišťovnám spoléhat na uplatňování spoluúčasti vůči poškozené straně.

Fungování vlastního garančního fondu určuje v souladu s principem subsidiarity každý členský stát (např. určení podmínek upravujících postih mezi fondem a osobou odpovědnou za nehodu). Ve všech případech národní právní úprava garančního fondu nemá stanovit překážky pro intervenci garančního fondu a platí, aniž jsou dotčeny jiné postupy, které jsou pro poškozeného výhodnější.

1.7 Harmonizace postupů při likvidaci pojistných událostí a práva poškozených na náhradu újmy

Čtvrtá motorová směrnice stanovila (čl. 22 konsolidované směrnice) povinný postup při nabídce náhrady škody s cílem zajistit rychlou náhradu škody poškozeným z dopravních nehod. Členské státy tak zavedly pro pojistitele nebo škodní zástupce povinnost do tří měsíců ode dne, kdy poškozený podal svou žádost o odškodnění, učinit odůvodněnou nabídku odškodnění v případech, kdy není odpovědnost popírána, a škody byly vyčísleny. V opačném případě, kdy je odpovědnost popírána nebo nebyla jasně stanovena nebo škoda nebyla plně vyčíslena, pak stanovily pojistiteli či škodnímu zástupci povinnost poskytnout odůvodněnou odpověď k bodům žádosti. Pro případ, kde není nabídka učiněna do tří měsíců, je čtvrtou motorovou směrnicí stanoveno, že částka odškodnění poškozenému, nabídnutá pojišťovnou nebo stanovená soudem, je zatížena úrokem. Urychlení kompenzačního procesu je dále podpořeno povinnostmi členských států zavést příslušné účinné a systémové finanční nebo obdobné správní postihy vůči povinným subjektům při nedodržení stanovené povinnosti. Pojistitel či škodní zástupce je tak povinen postupovat bez ohledu na případný spor mezi pojistitelem a osobou odpovědnou/pojištěným.

Zásadním právním nástrojem ochrany poškozených je zakotvení tzv. přímého nároku poškozených proti pojistiteli posilující jejich právní situaci. Rozšíření přímého nároku přinesla pátá motorová směrnice (čl. 10 odst. 2 konsolidované směrnice). Stejně tak má poškozený právo přímo kontaktovat příslušný garanční fond v případě nehody způsobené nezjištěným nebo neidentifikovaným vozidlem.

Princip práva poškozeného na informace o pojistiteli či škodním zástupci pro efektivní výkon přímého nároku uvedeného v předchozím odstavci byl stanoven ve třetí motorové směrnici. Čtvrtá motorová směrnice pak převedla tento princip za tímto účelem do konkrétních podmínek zřízením informačních orgánů a vyjasnila rozsah práva poškozeného na informace. Poškozený tak smí kontaktovat informační orgán státu, v němž má bydliště, a obdržet údaje o pojistiteli kryjícím odpovědnost z provozu vozidla, které nehodu způsobilo, včetně údajů k příslušné pojistné smlouvě a kontaktní údaje o škodním zástupci tohoto pojistitele ve státě, ve kterém má bydliště.

Čtvrtá motorová směrnice uložila pojistitelům s povolením provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla povinnost jmenovat místního škodního zástupce ve všech členských státech jiných, než ve kterém mají své sídlo. Škodní zástupce musí mít dostatečné pravomoci, aby mohl pojistitele zastupovat vůči obětem a poškozeným z dopravních nehod. Poškozený tak může uplatnit svůj nárok na odškodnění u škodního zástupce pojistitele ve státě svého bydliště. Škodní zástupce je povinen shromažďovat všechny informace a činit všechny nezbytné kroky k vyřízení likvidace pojistného plnění jménem a na účet svého zmocnitele – odpovědnostního pojistitele. Vznesení nároku vůči škodnímu zástupci však poškozeného nezbavuje práva na podání přímé žaloby vůči osobě odpovědné za jemu způsobenou škodu. Ustanovení škodního zástupce dále nemá rovněž vliv na rozhodné hmotné právo použité v každém jednotlivém případě nebo působnost soudu. Bez dalšího tak činnost škodního zástupce nepřisuzuje působnost soudům členského státu, v němž má poškozený bydliště.

Do likvidace tzv. „zahraničních“ pojistných událostí jsou dále zapojeny národní kanceláře pojistitelů zřízené na základě doporučení Hospodářského výboru OSN pro Evropu ze dne 25. ledna 1949. Příslušné jsou tak k vyřízení nehod způsobených

zahraničním vozidlem na jejich území, a to výměnou informací o zemi a registrační značce odpovědného vozidla včetně pojištění vztahujícím se k tomuto vozidlu. Informace sdělují národní kanceláři pojistitelů státu registrace odpovědného vozidla. Příslušné jsou rovněž k likvidaci pojistných událostí, které se udály na území, kde mají své sídlo a které byly způsobeny vozidly registrovanými v jiných členských státech (pojištěnými i bez pojištění) za podmínek stanovených vlastní národní legislativou k pojištění z provozu vozidla.

Čtvrtou motorovou směrnicí byl doplněn systém orgánů pro odškodnění poškozených z nehody, ke které dojde mimo stát, ve kterém má poškozený bydliště, a standardní postupy pro získání náhrady škody stanovené směrnicemi – tedy přímý nárok vůči pojistiteli či jeho místnímu škodnímu zástupci.

Poškození z takovýchto nehod tak mohou kontaktovat tento orgán pro odškodnění v případech, kdy:

- pojistitel odpovědného vozidla nejmenoval v zemi bydliště poškozeného svého škodního zástupce,
- pojistitel odpovědného vozidla zdržuje vyřizování škodní události (není poskytnuta z jeho strany poškozenému odůvodněná odpověď po uplynutí tří měsíců od uplatnění jeho nároku),
- osoba odpovědná za nehodu není pojištěna nebo nebylo do 2 měsíců od nehody identifikováno vozidlo odpovědné za nehodu.

Poškození však nesmějí podat žádost orgánu pro odškodnění, jestliže zahájili soudní řízení přímo proti pojišťovně. Z praktického hlediska fungují tyto orgány pro odškodnění podobným způsobem jako národní kanceláře pojistitelů nebo garanční fondy.

Orgán pro odškodnění, který poškozeného odškodnil, je oprávněn žádat refundaci vyplacené částky buď od orgánu pro náhradu škody v zemi sídla pojistitele odpovědné osoby (byla-li identifikována), nebo v opačných případech od garančního

fondy členského státu registrace vozidla odpovědného za škodu, či od garančního fondu státu místa nehody, pokud odpovědné vozidlo nebylo identifikováno, či je registrováno ve třetí zemi.

Uvedené motorové směrnice tak harmonizací smluvního práva na evropské úrovni vytvořily právní systém k posílení ochrany poškozených z dopravních nehod.

2. Mezinárodní právní úprava týkající se pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

2.1 Systém zelených karet – Interní pravidla Rady kanceláří

Interní pravidla Rady Kanceláří byla přijata dne 30. května 2002 a revidována dne 29. května 2008, aby odpovídala právní úpravě obsažené v páté motorové směrnici. Účelem těchto pravidel je upravit vzájemné vztahy mezi národními Kancelářemi pojistitelů a zajistit tím realizaci pravidel doporučení č. 5.¹⁹ Významné ustanovení bodu 4 písm. c) Pravidel odkazuje na to, že v každém smluvním státě byla zřízena národní kancelář pojistitelů za účelem zajištění toho, že se cizí poskytovatelé pojištění služeb budou řídit právem daného smluvního státu a budou poskytovat pojištění plnění podle jeho limitů. Národní kanceláře dále garantují kancelářím hostitelského státu dodržení závazku jejich členů-pojistitelů ke krytí odpovědnosti třetí strany ve vztahu k odpovědnosti z provozu vozidla.

Interní pravidla upravují v první části všeobecná – kogentní pravidla týkající se především definic pojmů a vyřizování uplatněných nároků (dále úpravu korespondentů, podmínek refundace, závazek záruky). Případné spory z uplatněných nároků mají být řešeny smírnou cestou nebo mimosoudním způsobem. Dle ustanovení čl. 3 odst. 4 Kancelář ve své neomezené působnosti vyřídí veškeré nároky v souladu s právními a prováděcími předpisy použitelnými v zemi, v níž došlo k nehodě, a které souvisí s odpovědností za způsobenou škodu, náhradou škody poškozených a povinným pojištěním odpovědnosti, v nejlepším zájmu pojistitele, který vydal zelenou kartu nebo pojistku, nebo, jeli to na místě, v nejlepším zájmu příslušné Kanceláře. Kancelář je výlučně způsobilá ve všech věcech týkajících se výkladu práva použitelného v zemi,

¹⁹ Ze dne 25. ledna 1949, které přijala Pracovní skupina pro silniční dopravu Výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise OSN, nahrazeného přílohou 2 konsolidovaného rozhodnutí o usnadnění silniční dopravy (R.E.4), které schválila Pracovní skupina 29. června 1984, v jeho platném znění.

v níž došlo k nehodě (a to i v případě, že se týká právních ustanovení použitelných v jiné zemi), jakož i vyřízení nároku.

Pokud předpokládané vyřízení přesahuje podmínky nebo limity podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla platného v zemi, v níž došlo k nehodě, přičemž je kryto pojistkou, konzultuje Kancelář s pojistitelem tu část nároku, která je nad rámec takových podmínek nebo limitů. Souhlas takového pojistitele se nevyžaduje, pokud příslušný zákon ukládá Kanceláři povinnost přihlížet ke smluvním zárukám nad rámec takových limitů a podmínek uvedených v zákoně, které se týkají pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v zemi, v níž došlo k nehodě (čl. 3 odst. 5 Pravidel).

Druhá část Pravidel obsahuje zvláštní dispozitivní pravidla upravující smluvní vztahy mezi kanceláři založené na zelené kartě (vydávání zelených karet, potvrzení platnosti zelené karty, falešné, neoprávněně nebo protiprávně změněné zelené karty).

Třetí část Pravidel obsahuje zvláštní pravidla upravující smluvní vztahy mezi kanceláři založené na předpokladu existence pojistného krytí. Část čtvrtá pak kogentní pravidla ohledně dohod mezi národními kanceláři, část pátá procesní pravidla pro novelizaci Pravidel, část šestá rozhodčí řízení ve věcech sporu mezi kanceláři a konečně část sedmá stanoví datum účinnosti Pravidel (1. července 2003).

2.2 Haagská úmluva o právu použitelném na dopravní nehody

Dne 4. května 1971 byla v Haagu na XI. zasedání Haagské konference o mezinárodním právu soukromém sjednána Úmluva o právu použitelném pro dopravní nehody (dále jen „Haagská úmluva“). Československo k ní přistoupilo dne 6. února 1975 a v platnost pro něho vstoupila na základě čl. 17 odst. 2 dnem 11. července 1976. (Ve Sbírce zákonů vyhlášena pod č. 130/1976.) V současnosti má Haagská úmluva 21 smluvních států, vyjma Maroka se jedná výlučně o státy evropské. Mezi signatáře však naopak nepatří např. Itálie, Německo a Velká Británie.

Haagská úmluva určuje právo rozhodné pro občanskoprávní mimosmluvní odpovědnost z dopravních nehod bez ohledu na způsob řízení při jejím uplatnění. Rozhodným právem jsou pak vnitřní předpisy státu, na jehož území došlo k nehodě (čl. 3). V oblasti evropského práva jsou však členské státy EU (s výjimkou Dánska) od 11. ledna 2009 vázány právní úpravou práva rozhodného pro mimosmluvní závazkové vztahy obsaženou v Nařízení Řím II. Ve státech EU tak připadá v úvahu aplikace kolizně právní úpravy obsažené jak v Haagské úmluvě, tak i Nařízení Řím II. a aplikace národní kolizní úpravy v případě Dánska.

Vztah mezi Haagskou úmluvou a Nařízením Řím II.

Nařízení Řím II. stanoví v ustanovení čl. 28 odst. 1, že tímto nařízením není dotčeno použití mezinárodních úmluv, jejichž stranou je jeden nebo více členských států ke dni přijetí tohoto nařízení a které stanoví kolizní normy pro mimosmluvní závazkové vztahy. Haagská úmluva, závazná jak pro některé členské státy, tak i nečlenské státy EU, obsahuje vlastní kolizní normy pro mimosmluvní závazkové vztahy. Rozsah jejího použití tak zůstává nařízením Řím II. nedotčen. Ustanovení čl. 28 Nařízení Řím II. má být však předmětem revize, kdy podle ustanovení svého čl. 30 odst. 1 měla Komise do 20. srpna 2011 předložit Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru zprávu o uplatňování tohoto nařízení. V případě potřeby mají být ke zprávě přiloženy návrhy na jeho změny. Tato zpráva má zahrnovat mimo jiné studii o dopadech článku 28 tohoto nařízení s ohledem na Haagskou úmluvu ze dne 4. května 1971 o právu použitelném pro dopravní nehody.²⁰

Z hlediska věcného rozsahu aplikace se Nařízení Řím II. vztahuje na odpovědnost za újmu způsobenou provozem dopravního prostředku jak subjektivní, tak i objektivní.²¹ Nařízení Řím II. nerozlišuje z hlediska rozsahu své aplikace, zda se jedná o škodu osobní nebo věcnou a vztahuje se jak na škodu bezprostředně vzniklou

²⁰ Zpráva o uplatňování nařízení (ES) č. 864/2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II.) | Komise | 2012 |.

²¹ Bod 11 odůvodnění Nařízení Řím II.

i na škodu následnou. Nařízení Řím II. se dále aplikuje na dopravní nehody způsobené jakýmkoliv druhem dopravního prostředku bez ohledu na způsob jeho pohonu a určení.

Haagská úmluva se vztahuje na občanskoprávní mimosmluvní odpovědnost z dopravních nehod bez ohledu na způsob řízení při jejím uplatnění (např. i v adhezním řízení) a na věcné a osobní škody (čl. 4 -5). Limity pro náhradu škody se určují podle rozhodného práva určeného na základě Haagské úmluvy. Haagská úmluva se dále obecně použije na dopravní nehody, na nichž se podílí vozidlo, ať už je poháněné motorem či nikoliv (čl. 1 odst. 2 úmluvy). Čl. 2 Haagské úmluvy obsahuje výčet právních vztahů, na něž se úmluva nepoužije (např. postih a přechod práv týkajících se pojistitelů). V těchto případech se použije Nařízení Řím II. (pokud bude rozhodným právem právo členského státu EU) nebo v případě třetích států jejich národní mezinárodní právo soukromé.

Jak Nařízení Řím II. (čl. 3), tak i Haagská úmluva (čl. 11) vycházejí ze zásady univerzální použitelnosti, tj. právo stanovené na základě těchto právních nástrojů se použije bez ohledu na to, zda je právem některého z členských/smluvních států. Nařízení Řím II. (čl. 24) i Haagská úmluva (čl. 3) shodně vylučují zpětný a další odkaz.

Rozhodné právo podle Haagské úmluvy

Haagská úmluva připouští volbu práva rozhodného pro odpovědnost za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, pokud tato volba neodporuje právní úpravě lex fori. Podle lex fori bude posuzována nejen přípustnost, ale i účinky a předpoklady pro provedení volby práva.

V případě neprovedení volby práva je základním hraničním ukazatelem dle čl. 3 právo státu místa, kde k nehodě došlo (lex loci delicti), s výjimkami uvedenými čl. 4, 5 a 6. Podle těchto výjimek použije buď právo místa registrace vozidla (lex stabuli), nebo obvyklé stanoviště vozidla.

Z ustanovení článku 3 jsou stanoveny tyto výjimky (nevyplývá-li z článku 5 něco jiného):

- a) Účastní-li se na nehodě pouze jedno vozidlo, jež je registrováno v jiném státě, než kde došlo k nehodě, jsou rozhodné vnitřní předpisy státu registrace pro určení odpovědnosti
- ve vztahu k řidiči, vlastníku nebo jiné osobě, mající právo k vozidlu, bez ohledu na jejich bydliště,
 - ve vztahu k postižené osobě, kterou je cestující, jehož bydliště je v jiném státě, než kde došlo k nehodě,
 - ve vztahu k postižené osobě nacházející se mimo vozidlo v místě nehody, jestliže má bydliště ve státu registrace.

V případě, že jsou postiženy dvě osoby nebo více osob, určí se rozhodné právo pro každou z nich odděleně.

- b) Podílejí-li se na nehodě dvě vozidla nebo více vozidel, platí ustanovení písm. a) pouze v případě, že všechna vozidla jsou registrována v témže státu.
- c) Jestliže jedna osoba nebo více osob nacházejících se na místě nehody mimo vozidlo nebo vozidla se podílí na nehodě, ustanovení písm. a) a b) platí pouze, jestliže všechny tyto osoby mají trvalý pobyt ve státu registrace.

Totéž platí, i když tyto osoby jsou rovněž postiženy nehodou.

Právem rozhodným podle článku 3 a 4 se řídí též:

- a) pro odpovědnost ve vztahu k cestujícímu odpovědnost za škody na věcech přepravovaných ve vozidle, jež buď náleží cestujícímu, nebo mu byly svěřeny,
- b) ve vztahu k vlastníku vozidla odpovědnost za škodu na jiných věcech přepravovaných ve vozidle (vyjma věcí uvedených ad a).

Odpovědnost za škody na věcech mimo vozidlo nebo vozidla se řídí vnitřním právem státu, na jehož území došlo k nehodě. Avšak odpovědnost za škodu na osobních věcech náležejících postižené osobě nacházející se mimo vozidlo nebo vozidla se řídí vnitřním právem státu registrace, jestliže toto právo by bylo rozhodné pro odpovědnost vůči poškozenému podle článku 4.

Nejsou-li vozidla registrována nebo jsou-li registrována v několika státech, je rozhodující místo práva státu registrace, právo státu, ve kterém mají obvyklé stanoviště²². Totéž platí, jestliže ani vlastník, ani osoba, která vozidlo drží nebo jím nakládá, ani řidič vozidla nemá v době nehody své bydliště ve státu registrace.

Bez ohledu na právo rozhodné pro stanovení odpovědnosti přihlíží se vždy k předpisům o řízení a bezpečnosti dopravy platným v místě a v době nehody (čl. 7 úmluvy). Účelem tohoto imperativního ustanovení je, že se mají zpravidla současně zohledňovat jak právní předpisy rozhodného práva, tak i práva místa nehody. Druhá skupina právních předpisů upravujících řízení a bezpečnost dopravy musí být zohledňována i v případě, že se jedná o normy rozhodného práva, avšak právo místa nehody povinnosti obsažené v těchto předpisech nezná, respektive je neupravuje.

Čl. 8 Haagské úmluvy pak demonstrativním způsobem vymezuje rozsah použití rozhodného práva, a to tak, že rozhodné právo určuje zejména:

- podmínky a rozsah odpovědnosti,
- důvody vylučující odpovědnost, jakékoliv omezení odpovědnosti a její dělení,
- vznik a povahu škody, jež má být nahrazena,
- způsob a rozsah náhrady škody,
- možnost přechodu práva na náhradu škody,
- osoby, které škodu utrpěly a které mají nárok na její náhradu,
- odpovědnost pro provozovatele vozidla za svého zaměstnance,

²² V českém právu je definice pojmu obvyklé stanoviště upravena v ustanovení § 2 písm. m) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

- promlčení a zánik práva uplynutím doby včetně pravidel počítání počátku, přerušení nebo stavění této doby.

Poškozené osoby mají právo dle čl. 9 Haagské úmluvy žalovat přímo pojistitele odpovědné osoby, jestliže jim toto právo náleží podle práva rozhodného podle článku 3 (právo místa nehody), 4 nebo 5 úmluvy (právo dle výjimky z práva místa nehody), či dle práva dohodnutého v pojistné smlouvě (ekvivalentní ustanovení čl. 18 Nařízení Řím II.). Jestliže rozhodné právo určené podle Haagské úmluvy toto právo nepřiznává, jsou stanoveny dvě subsidiární kolizní normy:

- a) Je-li podle článku 4 nebo 5 Haagské úmluvy rozhodný právní řád státu registrace a tento právní řád nepřiznává právo na přímou žalobu, toto právo nicméně vzniká, jestliže vyplývá z vnitřních předpisů státu, kde došlo k dopravní nehodě.
- b) Jestliže právo na přímou žalobu nepřísluší podle žádného z těchto právních řádů, vzniká nicméně, jestliže to stanoví právní řád, jímž se řídí pojistná smlouva.²³

Vztah Nařízení Řím I., Nařízení Řím II., zákona o mezinárodním právu soukromém²⁴ a Haagské úmluvy

Ustanovení Nařízení Řím I. a Řím II. mají aplikační přednost před ustanovením zákona o mezinárodním právu soukromém, a to vzhledem k závaznosti a přímé použitelnosti nařízení. Haagská úmluva se aplikuje přednostně před ustanovením zákona o mezinárodním právu soukromém (podle ustanovení § 2 citovaného zákona a podle ustanovení čl. 10 Ústavy ČR) i před ustanoveními Nařízení Řím II. (ustanovení čl. 28 odst. 1). Pokud určitou otázku Haagská úmluva neřeší, použije se Nařízení Řím II. (popř. relevantní úprava zákona o mezinárodním právu soukromém, pokud by předmětnou otázku neřešilo ani Nařízení Řím II.).

²³ Obdobné ustanovení je obsaženo v čl. 18 Nařízení Řím II.

²⁴ Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém.

3. Provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v EU/EHP

3.1 Jednotný evropský pas

Princip tzv. jednotného evropského pasu spočívá v odstranění překážek výkonu činnosti ve Společenství (EU, EHP), kdy na základě povolení (licence, registrace) uděleného v jednom členském státě (sídla či bydliště pojistitele) je pojistitel oprávněn působit v kterémkoliv členském státě, a to pouze na základě oznamovací povinnosti vůči příslušnému orgánu té členské země, která povolení udělila (tzv. notifikační povinnosti vůči domovskému orgánu dohledu). Definicí jednotného evropského pasu odpovídá ustanovení § 13 odst. 3 zákona č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pojišťovnictví“), podle něhož povolení udělené Českou národní bankou za podmínek stanovených tímto zákonem tuzemské pojišťovně je platné pro všechny členské státy a opravňuje ji za podmínek stanovených tímto zákonem k provozování pojišťovací činnosti nebo zajišťovací činnosti na území jiného členského státu, a to buď prostřednictvím pobočky, nebo na základě svobody dočasně poskytovat služby. Členským státem se přitom rozumí členský stát EU nebo stát tvořící EHP.²⁵ V současné době se jedná o 28 členských států EU (Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království, Španělsko, Švédsko) a 3 státy EHP (Lichtenštejnsko, Norsko a Island).

Provozování pojišťovací činnosti v rámci jednotného evropského pasu se pak rozlišuje formou práva usazení, tj. na základě práva zakládat na území jiných členských států pobočky, které je zakotveno v článku 49 a násl. Smlouvy o fungování Evropské

²⁵ § 1 odst. 2 písm. b) zákona o pojišťovnictví.

unie, a na základě svobody dočasně poskytovat služby podle čl. 56 a násl. Smlouvy o Evropské unii. Obě formy mohou být využity současně.

Pobočkou se pak v souladu s komunitárním právem rozumí každá trvalá přítomnost podniku na území členského státu, a to i v případě, že taková přítomnost nemá formu pobočky nebo agentury, ale je pouze kanceláří vedenou vlastním personálem podniku nebo osobou, která je sice nezávislá, avšak má trvalé povolení jednat za podnik podobným způsobem, jako by jednala agentura. Dle české právní úpravy se pobočkou rozumí každá trvalá přítomnost pojišťovny nebo zajišťovny na území jiného než domovského členského státu, bez ohledu na to, zda má tato přítomnost formu organizační složky pojišťovny nebo zajišťovny, nebo se jedná o zastoupení této pojišťovny nebo zajišťovny třetí osobou, která má trvalé pověření jednat za pojišťovnu nebo zajišťovnu, jaké by měla její organizační složka (§ 3 odst. 1 písm. s) zákona o pojišťovnictví). Pouze formou pobočky je možné provozovat pojišťovací činnost ve třetí zemi (např. Švýcarsko). K definici pobočky v komunitárním právu judikoval Soudní dvůr Evropské unie v soudním sporu Komise versus Německo²⁶, že jestliže podnik vykonává činnost v členském státě po neurčitou dobu a za trvalé přítomnosti v tomto členském státě, při níž využívá odborné zdroje, mj. i státní příslušníky tohoto členského státu, řídí se tato činnost ustanoveními týkajícími se práva zakládat pobočky, a nikoli ustanoveními týkajícími se služeb. Podnik, který má postavení zprostředkovatele usazeného na území jiného členského státu za účelem stále a trvale vykonávat činnost v tomto státě, se tak řídí pravidly pro právo zakládat pobočky. (Seznam poboček zahraničních pojišťoven působících na území ČR lze nalézt na webových stránkách České národní banky²⁷).

Svoboda dočasně poskytovat služby pak představuje přímé poskytování služeb, aniž by v členských státech byly zakládány pobočky. Svobodou dočasně poskytovat

²⁶ Judgment of the Court of 4 December 1986 – Commission of the European Communities v Federal Republic of Germany – Freedom to provide services – Insurance (Case 205/84).

²⁷ Stav k 22. únoru 2014:

https://apl.cnb.cz/apljerrsdad/JERRS.WEB15.BASIC_LISTINGS_RESPONSE_3?p_lang=cz&p_DATUM=22.02.2014&p_hie=HI&p_rec_per_page=25&p_ses_idx=17.

služby se pak dle českého práva (§ 3 odst. 1 písm. t) zákona o pojišťovnictví) rozumí právo provozovat pojišťovací nebo zajišťovací činnost na území hostitelského členského státu, a to v rozsahu povolení uděleného příslušným orgánem dohledu domovského členského státu, jestliže tato činnost nemá charakter trvalé přítomnosti na území hostitelského členského státu. (Seznam zahraničních pojišťoven a poboček pojišťoven poskytujících přeshraniční služby v ČR lze nalézt na webových stránkách České národní banky²⁸).

Princip volného pohybu služeb poskytuje zúčastněným subjektům práva, jimiž se národní orgány musí řídit, a současně vyžaduje, aby se tyto orgány zdržovaly použitím jakýchkoli jiných předpisů, legislativních nebo administrativních, které by s těmito právy byly v rozporu. Podle rozsudků Soudního dvora Evropské unie svoboda poskytovat služby v sobě může zahrnovat pohyb jejího poskytovatele (čl. 50 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii) nebo přemístění příjemce služby do členského státu poskytovatele služby, avšak služba může být poskytována také v případě, že nedojde k jakémukoli pohybu poskytovatele či příjemce. Čl. 49 Smlouvy o Evropské unii se použije ve všech případech, kdy osoba poskytující služby nabízí tyto služby v jiném členském státě, než ve kterém je usazena, ať je příjemce služby usazen kdekoli. Činnost vykonávaná na základě svobody poskytovat služby, pokud je poskytovatel přítomen na území členského státu poskytování služeb, má dočasný charakter oproti trvalé přítomnosti v případě činnosti na základě práva zakládat pobočky. Poskytovatel však i v tomto případě je oprávněn využívat v hostitelském členském státě určitou infrastrukturu, pokud je nezbytná pro poskytování služeb, aniž by taková situace spadala pod právo zakládat pobočky (posuzováno by v takovém případě mělo být trvání, četnost, periodicita a nepřetržitost poskytovaných služeb). Činnost spočívající v poskytování služeb z domovského členského státu na trvalém základě nezahrnující přemístění poskytovatele služeb do členského státu poskytování služeb, rovněž spadá pod ustanovení o svobodě poskytovat služby. To platí i v případě, kdy se na pojišťovnu obrací v jejím domovském členském státě klienti, kteří mají místo pobytu v jiných

²⁸ Stav k 22. únoru 2014:

https://apl.cnb.cz/apljerrsdad/JERRS.WEB15.BASIC_LISTINGS_RESPONSE_3?p_lang=cz&p_DATUM=22.02.2014&p_hie=HI&p_rec_per_page=25&p_ses_idx=139.

členských státech (např. formou obchodu na dálku – elektronicky), pokud by nebyl poskytovateli služeb prokázán úmysl obcházet takto vnitrostátní předpisy těchto dotčených členských států.

3.1.1 Zřízení pobočky tuzemské pojišťovny na území jiného členského státu EU/EHP (třetího státu)

Tuzemská pojišťovna, která hodlá zřídit svoji pobočku na území jiného členského státu, je povinna před zahájením této své činnosti informovat Českou národní banku o:

- a) členském státu, na jehož území zamýšlí zřídit pobočku,
- b) obchodním plánem pobočky, výčtu pojistných odvětví pojišťovací činnosti, která mají být provozována na území jiného členského státu, organizační struktuře pobočky, postupech a metodách pro zajištění funkčnosti a efektivnosti řídicího a kontrolního systému včetně systému řízení rizik a o výpočtu, ze kterého bude zřejmé, že pojišťovna bude i nadále disponovat požadovanou mírou solventnosti a splňovat požadavky na garanční fond,
- c) adrese pobočky na území jiného členského státu,
- d) jménu, popřípadě jménech, a příjmení osoby navrhované do funkce vedoucího pobočky pověřeného zastupováním této pojišťovny při jednání s třetími osobami, úřady a soudy jiného členského státu, kde se nachází pobočka, a
- e) způsobu zabezpečení vyloučení střetu zájmů v případě provozování pojištění právní ochrany podle zákona upravujícího pojistnou smlouvu.

Česká národní banka uvedené informace posoudí s ohledem na přiměřenost organizační struktury, finanční situaci tuzemské pojišťovny, důvěryhodnost, vyloučení střetu zájmů a na vzdělání a praxi fyzické osoby navrhované do funkce vedoucího pobočky. Do 3 měsíců ode dne obdržení všech uvedených informací Česká národní

banka sdělí písemně příslušnému orgánu dohledu jiného členského státu, kde se bude nacházet pobočka, informace o rozsahu pojišťovací činnosti podle pojistných odvětví, která má být provozována na území hostitelského členského státu, obchodním plánem pobočky, její adrese a organizační struktura a informace uvedené v ustanovení § 20 odst. 1 písm. d), popřípadě e) zákona o pojišťovnictví. Současně potvrdí, že tato pojišťovna disponuje požadovanou mírou solventnosti. O odeslání informace Česká národní banka tuzemskou pojišťovnu písemně informuje.

Nejsou-li s ohledem na přiměřenost organizační struktury, finanční situaci tuzemské pojišťovny, důvěryhodnost, vyloučení střetu zájmů a na vzdělání a praxi fyzické osoby navrhované do funkce vedoucího pobočky splněny podmínky pro zřízení pobočky pojišťovny na území jiného členského státu, Česká národní banka ve lhůtě 3 měsíců ode dne obdržení všech informací rozhodne o odmítnutí sdělit příslušnému orgánu dohledu tyto informace a své rozhodnutí oznámí tuzemské pojišťovně do doby uplynutí této lhůty. Podání rozkladu proti tomuto rozhodnutí nemá odkladný účinek.

Příslušný orgán dohledu hostitelského členského státu pobočky má pak dle komunitárního práva²⁹ lhůtu 2 měsíců ode dne obdržení informace České národní banky, aby jí sdělil podmínky přijaté z důvodů veřejného zájmu, za kterých může být v členském státě pobočky pojišťovací činnost vykonávána. Česká národní banka poté předá tyto informace bez zbytečného odkladu tuzemské pojišťovně, která hodlá v členském státě zřídit pobočku. Tuzemská pojišťovna může v hostitelském členském státě zahájit svoji činnost na základě práva zřídit svoji pobočku dnem obdržení této informace nebo uplynutím 2 měsíců ode dne, kdy obdržela informaci České národní banky o odeslání notifikačních informací příslušnému orgánu dohledu členského státu pobočky.

Tuzemská pojišťovna, která hodlá zřídit svoji pobočku na území třetího státu, je povinna před zahájením její činnosti informovat Českou národní banku o:

- a) třetím státě, na jehož území zamýšlí zřídit pobočku,

²⁹ Čl. 10 směrnice Rady 73/239/EHS, ve znění směrnice Rady 92/49/EHS.

- b) plánu činnosti pobočky a změnách obchodního plánu včetně výčtu pojistných odvětví pojišťovací činnosti, která mají být provozována na území třetího státu, organizační struktury pobočky, popisu a metodách aplikovaných pro zajištění funkčnosti a efektivnosti řídicího a kontrolního systému, včetně řízení rizik, a o výpočtu, ze kterého bude zřejmé, že pojišťovna bude i nadále disponovat požadovanou mírou solventnosti a splňovat požadavky na garanční fond,
- c) adrese pobočky na území třetího státu,
- d) jménu, popřípadě jménech, a příjmení osoby navrhované do funkce vedoucího pobočky pověřeného zastupováním této pojišťovny při jednání s třetími osobami, úřady a soudy třetího státu, kde se nachází pobočka.

Česká národní banka uvedené informace posoudí s ohledem na přiměřenost organizační struktury, finanční situaci tuzemské pojišťovny, zajištění funkčního a efektivního řídicího a kontrolního systému, důvěryhodnost, vyloučení střetu zájmů a na vzdělání a praxi fyzické osoby navrhované do funkce vedoucího pobočky. Pokud Česká národní banka nemá námitek k předpokládanému zřízení pobočky na území třetího státu, sdělí písemně do 3 měsíců ode dne obdržení všech informací žádající pojišťovně své souhlasné stanovisko. Nevyjádří-li se Česká národní banka v této lhůtě, má se za to, že se změnou souhlasí.

Nejsou-li s ohledem na přiměřenost organizační struktury, finanční situaci tuzemské pojišťovny, zajištění jejího funkčního a efektivního řídicího a kontrolního systému, důvěryhodnost, vyloučení střetu zájmů a na vzdělání a praxi fyzické osoby navrhované do funkce vedoucího pobočky splněny podmínky pro zřízení pobočky tuzemské pojišťovny na území třetího státu nebo, má-li být pobočka zřízena na území třetího státu, jehož právní předpisy nebo potíže související s jejich uplatňováním brání řádnému výkonu dohledu, Česká národní banka ve lhůtě 3 měsíců od obdržení výše uvedených informací zřízení pobočky zamítne.

V případě zřízení pobočky na území Švýcarska je dohodnutý mezi EU (EHS) a Švýcarskou konfederací pro případy pojišťoven provozujících neživotní pojištění určitý zvýhodněný režim. Proto v případě tuzemské pojišťovny, která hodlá provozovat nebo provozuje na území Švýcarské konfederace pojišťovací činnost podle jednoho nebo více pojistných odvětví neživotního pojištění, se Česká národní banka a tato pojišťovna řídí zákonem o pojišťovnictví, pokud Dohoda mezi Evropským hospodářským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přímém pojištění jiném než životním nestanoví jinak³⁰.

3.1.2 Rozšíření činnosti tuzemské pojišťovny na území jiného členského státu EU/EHP na základě svobody dočasně poskytovat služby

Má-li být činnost tuzemské pojišťovny rozšířena mimo území České republiky na území jednoho nebo více jiných členských států na základě svobody dočasně poskytovat služby, je tato pojišťovna povinna informovat Českou národní banku o tomto záměru a sdělit jí rozsah pojišťovací činnosti, která má být touto formou provozována.

Česká národní banka ve lhůtě do 1 měsíce ode dne doručení informace o rozsahu pojištění, které má být touto formou provozováno, příslušnému orgánu dohledu v jiném členském státě, na jehož území má být činnost tuzemské pojišťovny rozšířena na základě svobody dočasně poskytovat služby,

- a) potvrdí, že pojišťovna, která hodlá rozšířit svoji činnost formou svobody dočasně poskytovat služby, disponuje požadovanou mírou solventnosti,
- b) sdělí rozsah pojišťovací činnosti podle pojistných odvětví, kterou je tato pojišťovna oprávněna provozovat,
- c) sdělí rozsah pojišťovací činnosti podle pojistných odvětví, které hodlá pojišťovna provozovat na území jiného členského státu.

³⁰ Směrnice Rady 91/371/EHS

Česká národní banka informuje pojišťovnu o datu odeslání notifikační informace, a to bez zbytečného odkladu. Tato pojišťovna může zahájit svoji činnost na území hostitelského členského státu dnem obdržení této informace.

Pokud pojišťovna nedisponuje požadovanou mírou solventnosti, Česká národní banka rozhodne o odmítnutí sdělit příslušnému orgánu dohledu notifikační informace a své rozhodnutí oznámí pojišťovně v uvedené měsíční lhůtě. Podání rozkladu proti tomuto rozhodnutí nemá rovněž odkladný účinek.

3.1.3 Jednotný evropský pas dle směrnice Solventnost II.

Obdobně upravuje jednotný evropský pas – Právo usazování a volný pohyb služeb od 6. ledna 2010 Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2009/138/ES ze dne 25. listopadu 2009, o přístupu k pojišťovací a zajišťovací činnosti a jejím výkonu (Solventnost II.). Datum pro transpozici do národních právních řádů bylo původně stanoveno na 31. října 2012. Z důvodu odložení implementace směrnice Solventnost II. byla dne 14. září 2012 v Úředním věstníku EU publikována Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/23/EU ze dne 12. září 2012, kterou se mění směrnice 2009/138/ES (Solventnost II.)³¹, pokud jde o den jejího provedení, den její použitelnosti a den zrušení některých směrnic a následně dne 18. prosince 2013 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/58/EU ze dne 11. prosince 2013, kterou se mění směrnice 2009/138/ES (Solventnost II), pokud jde o den jejího provedení, den její použitelnosti a den zrušení některých směrnic (Solventnost I)³². Datum transpozice směrnice Solventnost II. do národních právních řádů je tak nyní odsunuto na 31. března 2015, datum aplikace na 1. ledna 2016 a datum zrušení Solventnosti I. rovněž na 1. ledna 2016.

Důvodem odložení data transpozice a aplikace Solventnosti II. je složitost návrhu prováděcího nařízení Omnibus II, kdy hrozí, že tento návrh nevstoupí v platnost

³¹ Tzv. Quick Fix I směrnice.

³² Tzv. Quick Fix II směrnice.

přede dnem provedení a dnem použitelnosti směrnice Solventnost II. V zájmu právní jistoty je odpovídajícím způsobem odložen i den zrušení Solventnosti I.

EIOPA³³ pro přechodné období upravila tzv. fázování implementace směrnice Solventnost II. od roku 2014³⁴. Do českého právního řádu se předpokládá transpozice směrnice Solventnost II. a Omnibus II. novelizací zákona o pojišťovnictví. O obecných pokynech k přípravě na nový regulační režim v oblasti pojišťovnictví informuje i Česká národní banka.³⁵

Podmínky pro zřízení pobočky upravuje směrnice Solventnost II. v čl. 145 až 146. Volný pohyb služeb poskytovaných pojišťovnami pak v čl. 147 – 152.

3.2 Zvláštnosti pro provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Pro případ provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jakožto pojištění povinně smluvního platí speciální úprava jak na úrovni komunitárního práva, tak i na úrovni jednotlivých národních legislativ.

Druhá Směrnice Rady ze dne 22. června 1988, o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního, kterou se stanoví opatření k usnadnění účinného výkonu volného pohybu služeb a kterou se mění směrnice 73/239/EHS (88/357/EHS), stanovila ve své Preambuli, že je nutné rozvinout vnitřní pojistný trh a pro dosažení tohoto cíle je žádoucí usnadnit pojišťovnám, které mají sídlo ve Společenství, poskytování služeb v členských státech, a tak umožnit pojistníkům, aby se mohli obracet nejen na pojistitele usazené v jejich zemi, nýbrž i na pojistitele, jejichž sídlo je ve Společenství a kteří jsou usazení v jiných

³³ Evropský orgán pro pojišťovnictví a zaměstnanecké penzijní pojištění (European Insurance and Occupational Pensions Authority).

³⁴ Guidelines on preparing for Solvency II, EIOPA, 2013.

³⁵ Sdělení ČNB o vydání obecných pokynů EIOPA ze dne 24. ledna 2014, http://www.cnb.cz/cs/dohled_financni_trh/legislativni_zakladna/obecne_pokyny_evropskych_organu_do_hledu/eiopa_cp_13_08_09_010_011_sdeleni_cnb.html.

členských státech. Dále stanovila, že podle Smlouvy o založení EHS je od ukončení přechodného období v souvislosti s volným pohybem služeb zakázána jakákoli diskriminace na základě skutečnosti, že pojišťovna není usazena v členském státě, ve kterém jsou služby poskytovány, a že tento zákaz diskriminace se vztahuje na služby poskytované jakoukoli provozovnou ve Společenství, ať již se jedná o sídlo podniku, agenturu nebo pobočku.

Vzhledem k výše uvedenému, proto stanovila, že z praktických důvodů je žádoucí definovat poskytování služeb s přihlédnutím jak k místu provozovny pojistitele, tak i k místu, kde se nachází rizika, a proto by měla být rovněž přijata definice umístění rizika a dále že je navíc žádoucí rozlišovat mezi činností vykonávanou prostřednictvím provozovny a činností vykonávanou v rámci volného pohybu služeb.

Druhá neživotní směrnice současně stanovila, že vzhledem k tomu, že oblast působnosti této směrnice by měla zahrnovat povinné pojištění, měla by zároveň vyžadovat, aby smlouva kryjící takové pojištění byla v souladu se zvláštními předpisy vztahujícími se na toto pojištění, jak je upravuje členský stát ukládající povinnost pojištění.

Co se týká zdanění pojistného, stanovila směrnice, že některé členské státy nezatěžují pojistné smlouvy žádným druhem nepřímého zdanění, zatímco většina států ukládá zvláštní daně a jiné druhy poplatků včetně zvláštních přírážek určených institucím provádějícím kompenzace, dále že struktura a výše těchto daní a poplatků se v jednotlivých členských státech, jež je ukládají, značně liší, a že je tedy žádoucí vyhnout se situaci, kdy existující rozdíly mohou vést k narušení hospodářské soutěže v pojišťovacích službách mezi členskými státy. Až do další harmonizace je prostředkem nápravy těchto nedostatků použití daňového systému a jiných druhů poplatků členskými státy, ve kterých se nachází riziko, a že je věcí členských států, aby vytvořily metodu zabezpečující vybírání takových daní a poplatků.

Pro účely této směrnice pak v čl. 2 stanovila pro povinné pojištění odpovědnosti za újmu z provozu vozidla členským státem, ve kterém se nachází riziko, členský stát

registrace, pokud se pojištění vztahuje na vozidla jakéhokoli typu. Členský stát registrace vozidla je tak určující pro umístění pojistného rizika a příslušnost právních předpisů tohoto státu, jimiž se toto pojištění řídí a příslušnost orgánů dohledu nad tímto povinným pojištěním, a to vedle rozhodného práva pojistné smlouvy.

Pokud tak stanoví právo členského státu, mohou být uplatňovány nutně použitelné právní normy členského státu, ve kterém se nachází riziko, nebo členského státu ukládajícího povinnost uzavřít pojistnou smlouvu, jestliže a nakolik podle právních předpisů těchto států musí být tyto normy použity bez ohledu na rozhodné právo smlouvy (čl. 7 odst. 2 směrnice).

Podle čl. 8 směrnice mohou pojišťovny za podmínek stanovených v tomto článku nabízet a uzavírat smlouvy o povinném pojištění v souladu s pravidly této směrnice a první směrnice³⁶. Pokud členský stát ukládá povinnost uzavřít pojištění, vyhovuje smlouva této povinnosti, pouze pokud je v souladu se zvláštními předpisy ohledně tohoto pojištění, která přijal daný členský stát. Pokud je v případě povinného pojištění v rozporu právo členského státu, ve kterém se nachází riziko, s právem členského státu, který ukládá povinné pojištění, je rozhodným právem právo posledně uvedeného státu.

Členský stát dále může odchýlně od článku 7 směrnice stanovit, že rozhodným právem pro smlouvu o povinném pojištění je právo státu, který ukládá povinnost uzavřít pojištění. Pokud v členském státě, který ukládá povinnost uzavřít pojištění, musí pojistitel oznámit příslušným orgánům jakýkoli zánik krytí, může být tento zánik namítán vůči poškozeným třetím osobám pouze za podmínek stanovených právními předpisy dotyčného státu.

Touto směrnicí není dotčeno právo členských států požadovat, aby pojišťovny, které na jejich území vykonávají činnost v rámci poskytování služeb, byly členy a účastnily se za stejných podmínek jako pojišťovny, jimž vydal povolení tento stát,

³⁶ 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.

jakéhokoli režimu, který má za účel zaručit pojištění plnění pojištěným a poškozeným třetím osobám (čl. 24).

Pojistitelé provozující povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na území jiného členského státu, tj. v případě, kdy je riziko vzhledem k registraci vozidla umístěné na území hostitelského státu, jsou povinni v souladu s příslušnými motorovými směrnici se především stát členy národní kanceláře pojišťovny tohoto členského státu (včetně registrace příslušných pojišťovacích smluv) a zde zřízeného garančního fondu. Stejně tak jsou povinni zde ustanovit svého škodního zástupce, případně i daňového zástupce pro placení daní a poplatků vztahujících se k provozování tohoto typu pojištění. Krom těchto základních povinností může na pojišťovny klást další požadavky národní legislativa hostitelského státu, včetně eventuálního příslušného zdanění pojištění (viz např. přehled daní a poplatků v zemích EU/EHP), předložení pojišťovacích podmínek tohoto povinného pojištění v národním jazyce hostitelského členského státu orgánu dohledu (např. v Německu BaFin) atd.

Daně a poplatky vztahující se k pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ve vybraných zemích EU/EHP a Švýcarsku ³⁷

<i>Stát</i>	<i>Daň z pojištění /nepřímá daň</i>	<i>Para fiskální poplatky</i>	<i>Poznámka</i>
Rakousko	11 % + pojištění daň za vozidlo *		*pro motorová vozidla registrovaná v Rakousku do 3,5 tuny (s výjimkou určitých kategorií vozidel – ambulance, taxi, vozidla k pronájmu, elektrovozidla a další)

³⁷ Insurance Europe, Indirect taxation on insurance contracts in Europe, March 2013.

Belgie	9,25 % 1,4 % pro vybrané kategorie (např. taxi, vozidla-autopůjčovna, autobusy, vozidla nad 3,5 tuny atd.)	příspěvek pro Národní institut pro zdravotně poškozené: 10 %* 5 % ** 7,5 % + 0,06 %*** 0,35 % /****	*základní sazba ** pro vybrané kategorie vozidel ***placeno pojistitelem **** pro Belgický Červený kříž
Bulharsko	2 %	-	Nový zákon o dani z pojistného přijatý v roce 2010, s účinností od 1. ledna 2011 zavádí zcela nový typ daně.
Kypr	2 EUR* na smlouvu od března 2013, max. výše 20.000 EUR	5 % garanční fond (čtvrtletně)	*tzv. stamp duty (kolek)
Česká republika	-	3% odvod ročního přijatého pojistného za každý kalendářní rok do fondu zábrany škod spravovaného ČKP	Úpravu přinesl zákon č. 160/2013 Sb. ³⁸ , s účinností od 1. ledna 2014.
Německo	19 %	-	

³⁸ Zákon č. 160/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

Dánsko	34,4 % autobusy mopedy 230 DKK ročně 42,9 % ostatní vozidla, nákladní vozidla osvobozena	-	
Estonsko	-	-	
Španělsko	6 %	Příspěvek Národní kanceláři 0,07 EUR z pojistné smlouvy 0,15 % Fond pro případ úpadku pojišťoven 2 % Národní garanční fond	
Finsko	24 %	Příspěvek pro bezpečnost silničního provozu stanovený každoročně Ministerstvem sociálních věcí a zdravotnictví vybíraný Centrem motorových pojistitelů	
Francie	18 %	15 % zvláštní příspěvek z pojištění 1,2 % Národní garanční fond	

Řecko	10 %	1 % silniční daň* 6 % garanční fond**	*60 % této daně je placeno přímo do garančního fondu **70 % je financováno pojistitelem a 30 % pojištěným
Maďarsko	-	požární daň ve výši 1,5 % ze zaplaceného pojistného	
Irsko	3 %	1 EUR z každé nové pojistné smlouvy*	*tzv. stamp duty
Island	-	-	
Itálie	12,5 %	10,5 % příspěvek pro záchrannou službu 2,5 % (z 95,9 % pojistného) pro Fond obětí dopravních nehod	
Lichtenštejnsko	5 %	-	Tzv. stamp duty
Lucembursko	4 %	-	
Lotyšsko	-	-	
Malta	10 %	-	
Nizozemí	21 %	-	
Norsko	-	-	
Polsko	-	-	Stamp duty 1 EUR za každou pojistnou smlouvu jako příspěvek do Centrálního registru vozidel a řidičů

Portugalsko	9 %	13 % příspěvek Národnímu úřadu civilní ochrany* 2 % příspěvek Národnímu institutu zdravotní záchranné služby 2,5 % garanční fond** 0,21 % garanční fond*** 0,242 % portugalský úřad dohledu v pojišťovnictví 0,75 EUR doklad o pojištění ****	*pouze pro případ přepravy nebezpečného zboží **z pojistného povinného pojištění ***zvláštní poplatek určený na prevenci dopravních nehod uvalený na celou výši pojistného ****za každou pojistnou smlouvu poplatek místním úřadům
Rumunsko	1,5 % garanční fond*	0,3 % z celkové výše vybraného pojistného* 0,5 % příspěvek Národní kanceláři z celkové výše vybraného pojistného 1 % příspěvek CEDAM (centrum ochrany pojištěných) z celkové výše vybraného pojistného	*příspěvek fondu obětí dopravních nehod (garanční fond)

Švédsko	32 % z celkové výše pojistného	-	
Slovinsko	6,5 %	-	
Slovensko	-	8 % příspěvek hasičským sborům (Ministerstvo vnitra)*	*příspěvek placen ročně z přijatého pojistného za předchozí rok
Velká Británie	6 %	-	
Chorvatsko	15 %	7 % příspěvek ke krytí nákladů chorvatského Institutu pro zdravotní pojištění vztahující se k dopravním nehodám způsobeným pojištěnými motoristy	
Švýcarsko	5 %	-	Tzv. stamp duty (kolek) uplatňující se současně i na území Lichtenštejska

Z přehledu je možné shrnout, že v rámci EU a EHP včetně Švýcarska se liší jak výše, tak forma zdanění či para fiskálních odvodů z pojistného na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V celkem 4 státech není z tohoto pojistného zavedena nepřímá daň ani jiný druh odvodu (Estonsko, Island, Lotyšsko, Norsko).

V případech daní se jejich rozpětí pohybuje od 1,5 % či 2 % (Rumunsko, Bulharsko), až po 21 % (Nizozemí), 24 % (Finsko), 32 % (Švédsko) a 34,4 %/42,9 %

(Dánsko). V některých státech je zavedena pouze daň. Na Slovensku, v České republice a Maďarsku je zaveden naopak pouze odvod či příspěvek hasičským sborům, integrovanému záchrannému systému a programům prevence dopravních nehod. Z celého přehledu se pak jeví nejkomplicovanějším systémem výběru systém portugalský. Účelem tzv. para fiskálních poplatků či příspěvků v jednotlivých zemích je financování zejména prevence dopravních nehod, národních garančních fondů, fondů obětí dopravních nehod, spolufinancování záchranné služby a hasičských sborů. Veškeré poplatky a odvody z pojistného jsou ovšem pojistiteli zakalkulován do výše pojistného, čímž v konečném důsledku zatěžují pojistníka. Zejména pak v České republice zavedený odvod z pojistného se nejeví systémovým a postihuje pouze tento druh pojištění, jak se dále zmiňují v kapitole 5.2, byť je inspirován právě úpravou ze zahraničí.

3.2.1 Úprava dle směrnice Solventnost II.

Směrnice Solventnost II. navazuje v oblasti povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na motorové směrnice, přičemž přejímá některé z jejich definic a pravidel (např. jmenování škodních zástupců). Zvláštnosti pro provozování pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla (i v rámci jednotného evropského pasu) pak upravuje v níže uvedených ustanoveních.

3.2.1.1 Úvodní ustanovení

Z Preambule mimo jiné vyplývá, že vzhledem k rostoucí mobilitě občanů EU se čím dál častěji nabízí pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel přeshraničně. S cílem zajistit další řádné fungování systému zelených karet a dohod mezi národními kanceláři pojistitelů motorových vozidel je proto vhodné, aby členské státy mohly na pojišťovnách poskytujících na jejich území v rámci svých služeb pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel požadovat, aby se zapojily do činnosti národní kanceláře, jakož i garančního fondu zřízeného v uvedeném

členském státě, a podílely se na jejich financování. Členský stát, ve kterém jsou poskytovány služby, by měl na pojišťovnách poskytujících pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel požadovat, aby na jeho území jmenovaly zástupce, který by shromažďoval všechny nutné informace o škodných případech a zastupoval dotyčnou pojišťovnu.

V zájmu pojistníků je, aby měli přístup k co nejširšímu rozsahu pojistných produktů dostupných v rámci vnitřního trhu EU. Členský stát, ve kterém se nachází riziko, by proto měl zajistit, aby nic na jeho území nebránilo v uvádění na trh všech pojistných produktů nabízených k prodeji v rámci EU, pokud nejsou v rozporu s jeho právními předpisy chránícími obecný zájem. Pro případ nedodržení takovýchto předpisů ze strany pojišťovny v členském státě, ve kterém se nachází riziko, je třeba stanovit systém sankcí.

Co se týká zdanění pojistného a poskytování služeb, v některých členských státech nepodléhají pojišťovací operace žádné formě nepřímého zdanění, zatímco většina států uplatňuje zvláštní daně a jiné formy poplatků, včetně přírážek určených institucím provádějícím kompenzace. Struktury a sazby těchto daní a poplatků se značně liší mezi členskými státy, ve kterých jsou uplatňovány. Je proto vhodné odstranit stávající rozdíly vedoucí k narušení hospodářské soutěže v pojišťovnictví mezi členskými státy. Až do další harmonizace může tuto otázku vyřešit použití daňových systémů a dalších forem poplatků stanovených členskými státy, ve kterých se nachází riziko a členské státy zabezpečí, aby byla přijata opatření k zajištění toho, aby byly tyto daně a poplatky vybírány.

3.2.1.2 Definice

Pro účely této práce je relevantní definice hostitelského členského státu, jímž se rozumí členský stát jiný než domovský členský stát, v němž má pojišťovna pobočku nebo poskytuje služby; u neživotního pojištění se členským státem, v němž pojišťovna poskytuje služby, rozumí členský stát, ve kterém se nachází riziko, pokud jsou závazek

nebo riziko kryty pojišťovnou nebo pobočkou, jež se nachází v jiném členském státě. V případě pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se pak v souladu s čl. 13 odst. 13 písm. b) směrnice Solventnost II. členským státem, ve kterém se nachází riziko, rozumí kterýkoli členský stát registrace, pokud se pojištění vztahuje na vozidla jakéhokoli typu.

3.2.1.3 Právo usazování a volný pohyb služeb

V případě zřízení pobočky, jež má kryt rovněž rizika zařazená do odvětví 10 v části A přílohy I směrnice Solventnost II. s vyloučením odpovědnosti dopravce, musí tato předložit prohlášení, že se stala členem národní kanceláře pojistitelů a garančního fondu hostitelského členského státu.

Členské státy, na jejichž území pojišťovna hodlá v rámci volného pohybu služeb poskytovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (s vyloučením odpovědnosti dopravce), mohou požadovat, aby pojišťovna předložila údaje o škodním zástupci a prohlášení, že se stala členem národní kanceláře pojistitelů a garančního fondu hostitelského členského státu.

Dále je upravena odpovědnost z provozu motorových vozidel včetně povinného pojištění.

Jako doposud Směrnice Solventnost II. stanoví povinnost hostitelskému členskému státu požadovat po neživotní pojišťovně, jež prostřednictvím pobočky v tomto státě kryje riziko zařazené do odvětví 10 v části A přílohy I (kromě občanskoprávní odpovědnosti dopravce), aby se stala členem jeho národní kanceláře a garančního fondu a podílela se na jejich financování. Tento finanční příspěvek lze poskytnout pouze na rizika spadající do odvětví 10 v části A přílohy I (kromě občanskoprávní odpovědnosti dopravce) krytá v rámci poskytování služeb a vypočte se na stejném základě jako u neživotních pojišťoven kryjících uvedená rizika prostřednictvím provozovny v uvedeném členském státě. Výpočet se provede podle

přijatého pojistného za uvedené odvětví v hostitelském členském státě nebo počtu rizik, jež jsou v uvedeném odvětví v tomto hostitelském státě kryta.

Hostitelský členský stát může rovněž vyžadovat, aby se při poskytování pojistných služeb dodržovala v uvedeném členském státě pravidla o krytí zvýšených rizik, pokud se tato pravidla vztahují na neživotní pojišťovny usazené v tomto státě.

***Nediskriminace osob uplatňujících nároky v rámci volného poskytování služeb
– ustanovení škodního zástupce***

Hostitelský členský stát musí na neživotní pojišťovně vyžadovat, aby zabezpečila, že osoby uplatňující nároky z událostí vzniklých na jeho území se nedostanou do méně výhodné situace v důsledku toho, že pojišťovna kryje riziko zařazené do odvětví 10 v části A přílohy I (kromě občanskoprávní odpovědnosti dopravce) v rámci poskytování služeb, a nikoli prostřednictvím provozovny v uvedeném státě. V této souvislosti musí hostitelský členský stát na neživotní pojišťovně vyžadovat, aby ustanovila zástupce s bydlištěm nebo usazeného na jeho území, který bude shromažďovat všechny nutné informace o škodných případech a který bude mít dostatečné pravomoci pro zastupování pojišťovny ve vztahu k poškozeným osobám uplatňujícím nároky, včetně zmocnění k vyplácení částek odpovídajících nárokům na náhradu škody, i pravomoc zastupovat tuto pojišťovnu nebo případně dát ji zastupovat před soudy nebo orgány tohoto členského státu ve vztahu k těmto nárokům na náhradu škody.

Po tomto zástupci lze také požadovat, aby zastupoval neživotní pojišťovnu před orgány dohledu hostitelského členského státu při kontrole existence a platnosti pojistek pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Hostitelský členský stát nesmí na zástupci požadovat, aby jménem neživotní pojišťovny, která jej ustanovila, vykonával jiné činnosti, než výše uvedené.

Ustanovení zástupce samo o sobě neznamená otevření pobočky ve smyslu této směrnice.

Jestliže pojišťovna nejmenovala zástupce, mohou členské státy dát souhlas se jmenováním škodního zástupce jmenovaného v souladu s článkem 4 čtvrté motorové směrnice (2000/26/ES), který je zmocněn vykonávat funkce škodního zástupce dle Směrnice Solventnost II.

Zdanění pojistného

Aniž je dotčena další harmonizace, podléhá každá pojistná smlouva výhradně nepřímým daním a para fiskálním poplatkům z pojistného v členském státě, ve kterém se nachází riziko nebo v členském státě závazku. Každý členský stát uplatňuje na pojišťovny kryjící rizika nebo závazky nacházející se na jeho vlastním území své vnitrostátní předpisy pro opatření, která mají zajistit výběr nepřímých daní a para fiskálních poplatků.

3.2.1.4 Zvláštní ustanovení vztahující se k povinnému pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Povinné pojištění

Pokud členský stát ukládá povinnost uzavřít pojištění, vyhovuje pojistná smlouva této povinnosti, pouze pokud je v souladu se zvláštními předpisy ohledně tohoto pojištění, která přijal daný členský stát. Pokud se v členském státě, který ukládá povinnost uzavřít pojištění, na pojišťovně požaduje, aby oznámila orgánům dohledu jakýkoli zánik krytí, může být tento zánik namítán vůči poškozeným třetím osobám pouze za podmínek stanovených dotyčným členským státem.

Pojistné podmínky

Členský stát, který ukládá povinnost uzavřít pojištění, může požadovat, aby pojišťovny sdělily jeho orgánům dohledu všeobecné a zvláštní podmínky takového pojištění dříve, než se začnou používat. (V současnosti vyžaduje pro povinná pojištění např. německý dohled Bafin.)

Informace pro pojistníky

Před uzavřením smlouvy týkající se neživotního pojištění informuje neživotní pojišťovna pojistníka (fyzickou osobu):

- a) o právu rozhodném pro smlouvu tam, kde strany nemají možnost volného výběru práva, nebo
- b) o tom, že strany mají možnost volného výběru práva rozhodného pro smlouvu, s uvedením rozhodného práva, které navrhuje pojistitel.

Pojišťovna rovněž informuje pojistníka o způsobu vyřizování stížností pojistníků v záležitostech smluv, včetně případné existence instituce, na kterou se lze se stížnostmi obracet, aniž je dotčeno právo pojistníků obrátit se na soud.

Prováděcí pravidla k informačním povinnostem stanoví členský stát, ve kterém se nachází riziko.

Pokud je neživotní pojištění nabízeno v rámci práva usazování nebo volného pohybu služeb, musí být pojistník před tím, než se k něčemu zaváže, uvědomen o tom, ve kterém členském státě se nachází sídlo, případně pobočka, se kterou má být smlouva uzavřena. Tyto údaje musí obsahovat každý doklad vydaný pojistníkovi.

Smlouva nebo jakýkoli jiný doklad prokazující krytí spolu s návrhem pojištění, pokud je pro pojistníka závazná, musí uvádět adresu sídla a případně pobočky neživotní pojišťovny, která poskytuje krytí.

Členské státy mohou požadovat, aby jméno a adresa škodního zástupce pro pojištění odpovědnosti z provozu vozidla neživotní pojišťovny provozující toto pojištění v rámci volného pohybu služeb byly také uvedeny v dokladech prokazujících pojistné krytí.

3.3 Národní úprava pojistného krytí ve vybraných státech Evropské unie

Jak je uvedeno v této práci již úvodem, rozsah pojistného krytí z pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla se v jednotlivých členských státech EU/EHP liší, a to zejména z důvodu rozdílné životní úrovně. V právní úpravě se obecně odráží sociální, historické a ekonomické faktory determinující rovněž odškodnění obětí dopravních nehod včetně rozdílné vazby na systém sociálního zabezpečení.

Například v Estonsku Nejvyšší soud rozhodl, že plnění z povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla poškozeným s bydlištěm v jiném členském státě EU nesmí být vyšší než odškodnění přiznaná soudem poškozeným s bydlištěm v Estonsku. Proto životní úroveň v zemi obvyklého pobytu poškozeného není brána na zřetel při kalkulaci pojistného plnění (odškodnění).³⁹

Odškodnění tzv. věcných škod je obecně snadnější vzhledem k možnostem identifikace a ohodnocení vzniklé škody. Situace u odškodnění újmy na zdraví je naopak složitější (např. některé typy zdravotního poškození se uznávají a odškodňují až po určité době – typicky poškození krční páteře hyperextenze/hyperflexe způsobená z prudkého trhnutí hlavou).

³⁹ Albert, J., Compensation of victims of Cross-border road traffic accidents in the EU: Comparison of National Practices, Analysis of Problems and Evaluation of Options for improving the position of Cross-border victims, Final Version of the Final Report – Part II – Analysis, November 30, 2008.

Rovněž odškodnění osob blízkých z dopravní nehody je již uznáno v mnoha členských státech EU. Na Maltě však taková újma není ani uznána, ani tedy odškodněna.

Z obecných trendů v úpravě odpovědnosti za újmu v Evropě lze na tomto místě zmínit narůstající trend akceptace odškodnění i nehmotné újmy, rozšíření okruhu potenciálních oprávněných (pozůstalí příbuzní a blízcí oběti dopravní nehody), nárůst výše škod odrážející změny v metodě kalkulace odškodnění a obecný nárůst životní úrovně. Z procesního hlediska je patrná snaha snížit počet žalob (zejména pak uměle navýšených či podvodných škod) a s tím související narůstající význam mediací (např. ve Velké Británii). V odškodňování dopravních nehod je patrný rovněž nárůst počtu případů újmy na zdraví (typicky tzv. „whiplash“ úrazy, podvodné a uměle navýšené nároky ve Velké Británii a Itálii, naopak např. nízký počet takovýchto nároků ve Francii).

V této souvislosti se nabízí otázka harmonizace odškodnění na úrovni EU, která má však vzhledem k rozdílným úrovním kompenzací v jednotlivých členských státech pouze omezené šance na úspěch. Tak byl např. zamítnut návrh na rozšíření krytí u škod způsobených cyklistům a chodcům ze dne 7. června 2002 (COM) 2002) 244 final). V rámci Evropské komise probíhaly v roce 2012 konzultace na omezení výše odškodnění. V této souvislosti je na místě zmínit rovněž revizi Nařízení Řím II. zahrnující interakci s Haagskou úmluvou.

Ve Velké Británii je aktuálně např. řešena otázka odškodnění nemajetkové újmy při mnohonásobném zdravotním poškození – zda zvolit celkový nebo aritmetický přístup při jeho výpočtu. V Německu jsou řešeny spory ohledně účelných nákladů pro fiktivní opravu vozidla, účelných nákladů na vypůjčení náhradního vozidla nebo škody na unikátním klasickém vozidle. V Řecku je veden spor o odškodnění rodinného příslušníka oběti dopravní nehody – osoby žijící ve společné domácnosti. V Portugalsku je řešeno odškodnění nemajetkové újmy rodičům vážně poškozené oběti dopravní nehody. Případy tzv. whiplash úrazů jsou mimo Velkou Británii předmětem soudních sporů rovněž v Norsku, Nizozemí a Švýcarsku.

V následujícím přehledu je uveden výtah z právní úpravy jednotlivých vybraných zemí týkající se rozsahu pojistného krytí z povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

3.3.1 Slovensko

Povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je upraveno především zákonem č. 381/2001 Z.z., o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ve znění pozdějších předpisů, účinným od 1. října 2001 (dále jen „zákon č. 381/2001 Z. z.“).

Rozsah pojištění odpovědnosti z provozu vozidla upravuje ustanovení § 4 citovaného zákona. Pojištění odpovědnosti se vztahuje na každého, kdo odpovídá za škodu způsobenou provozem motorového vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištěný má z pojištění odpovědnosti právo, aby za něho pojistitel nahradil poškozenému uplatněné prokázané nároky na náhradu:

- a) škody na zdraví a náklady při usmrcení,
- b) škody vzniklé poškozením, zničením, odcizením nebo ztrátou věci,
- c) účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování nároků podle písm. a), b) a d), pokud pojistitel nesplnil povinnosti uvedené v § 11 odst. 6 písm. a) nebo písm. b)⁴⁰ citovaného zákona, nebo pokud pojistitel neoprávněně odmítnul poskytnout pojistné plnění, nebo neoprávněně krátil poskytnuté pojistné plnění,
- d) ušlého zisku.

⁴⁰ Podle § 11 odst. 6 citovaného zákona je pojistitel povinen bez zbytečného odkladu započít šetření potřebné ke zjištění rozsahu jeho povinnosti poskytnout pojistné plnění a do tří měsíců ode dne oznámení poškozeného o škodné události:

- a) ukončit šetření potřebné ke zjištění rozsahu jeho povinnosti poskytnout pojistné plnění a oznámit poškozenému výši pojistného plnění, pokud byl rozsah povinnosti pojistitele poskytnout pojistné plnění a nárok na náhradu škody prokázán,
- b) poskytnout poškozenému písemné vysvětlení důvodů, kvůli kterým odmítnul poskytnout nebo kvůli kterým snížil pojistné plnění, nebo poskytnout poškozenému písemné vysvětlení k těm uplatněným nárokům na náhradu škody, u kterých nebyl ve stanovené lhůtě prokázán rozsah povinnosti poskytnout pojistné plnění a jeho výše.

Pojištěný má z pojištění odpovědnosti rovněž právo, aby za něho pojistitel nahradil příslušným subjektům⁴¹ uplatněné, prokázané a vyplacené náklady zdravotní péče, nemocenské dávky, dávky nemocenského zabezpečení, úrazové dávky, dávky úrazového zabezpečení, důchodové dávky, dávky výsluhového zabezpečení a důchody starobního důchodového spoření, pokud je pojištěný povinen je těmto subjektům nahradit.

Pojištěný má právo, aby pojistitel za něho poskytnul poškozenému pojistné plnění v rozsahu písm. a) až d), pokud ke škodní události, při které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti, pokud tento zákon nestanoví jinak.

V případě škody způsobené provozem tuzemského motorového vozidla na území jiného členského státu (EU/EHP), poskytne se poškozenému pojistné plnění v rozsahu pojištění odpovědnosti podle právních předpisů členského státu, na jehož území byla škoda způsobená, pokud se podle tohoto zákona nebo na základě pojistné smlouvy neposkytuje pojistné plnění v širším rozsahu.

Na škodu způsobenou provozem motorového vozidla občanovi členského státu na území cizího státu, ve kterém nepůsobí příslušná kancelář pojistitelů, během jeho cesty z území jednoho členského státu na území jiného členského státu se vztahují právní předpisy členského státu, na jehož území se motorové vozidlo zpravidla nachází.

⁴¹ § 80 a 81 zákona č. 328/2002 Z.z. o sociálnom zabezpečení policajtov a vojakov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 732/2004 Z.z.

§ 120 zákona č. 461/2003 Z.z. o sociálnom poistení v znení neskorších predpisov.

§ 44 zákona č. 43/2004 Z.z. o starobnom dôchodkovom sporení a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

§ 4 zákona č. 578/2004 Z.z. o poskytovateľoch zdravotnej starostlivosti, zdravotníckych pracovníkoch, stavovských organizáciách v zdravotníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

§ 2 zákona č. 581/2004 Z.z. o zdravotných poisťovniach, dohľade nad zdravotnou starostlivosťou a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Limit pojistného plnění

Limit pojistného plnění z jedné škodní události činí dle citovaného zákona minimálně:

- a) 5.000.000 EUR za škodu škoda na zdraví a usmrcením, a za náklady zdravotní péče, nemocenské dávky, dávky nemocenského zabezpečení, úrazové dávky, dávky úrazového zabezpečení, důchodové dávky, dávky výsluhového zabezpečení a důchody starobního důchodového spoření, bez ohledu na počet zraněných nebo usmrcených,
- b) 1.000.000 EUR za škodu škoda na věci, náklady právního zastoupení a ušlý zisk, bez ohledu na počet poškozených.

Pokud je součet nároků více poškozených vyšší než limit pojistného plnění podle zákona nebo pojistné smlouvy, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru limitu pojistného plnění k součtu nároků všech poškozených.

Přímý nárok poškozeného

Náhradu škody uhradí pojistitel poškozenému. Ten je oprávněn uplatnit svůj nárok na náhradu škody v souladu s občanským zákoníkem přímo vůči pojistiteli a je povinný tento nárok prokázat. Na promlčení nároku na náhradu škody vůči pojistiteli se vztahuje stejná úprava jako na promlčení nároku proti osobě, která škodu způsobila.

Aktuální judikatura

Z aktuální judikatury⁴² je zajímavé poukázat na rozhodnutí týkající se vztahu tzv. nemajetkové újmy a povinného smluvního pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, tj. zda se toto povinné pojištění vztahuje

⁴² Zdroj Slovenská asociácia poisťovní, www.slaspo.sk.

i na nemajetkovou újmu⁴³, která je příbuzným poškozeného přiznaná podle ustanovení o ochraně osobnosti.

Rozsah povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla kryje dle ustanovení § 4 odst. 2 písm. a) zákona č. 381/2001 Z. z. škody na zdraví a náklady při usmrcení (viz výše).

Krajský soud v Košicích rozhodl ve věci 11 Co 12/2009, že povinné smluvní pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nemajetkovou újmu kryje, a to s odkazem na účel zákona č. 381/2001 Z. z. a smysl tohoto povinného pojištění. Nejvyšší soud SR podané dovolání odmítnul jako nepřipustné vzhledem k nenaplnění zákonných předpokladů na podání dovolání (usnesení NS SR 1 Cdo 97/2010).

Oproti předešlému rozhodnutí rozhodl Nejvyšší soud SR ve věci 4 Cdo 168/2009, že povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nemajetkovou újmu nekryje s odůvodněním, že odvolací soud nesprávně vyložil ustanovení § 4 odst. 2 písm. a) zák. č. 381/2001 Z. z., když konstatoval, že pod pojem „náklady při usmrcení“ lze subsumovat náhradu nemajetkové újmy. Mezi oběma pojmy není ani obsahová, ani pojmová blízkost. Zcela rozdílná je jejich podstata a účel, kterému oba instituty slouží. Rozdílný je i gramatický význam a blízkosti pojmů nenasvědčuje ani jejich systematické zařazení.

Nejvyšší soud SR však v téže věci zaujal i odlišné stanovisko, když uvedl, že pro účely zákona č. 381/2001 Z. z. je třeba pojem škoda vykládat extenzivně v tom smyslu, že tento pojem zahrnuje i náhradu nemajetkové újmy z titulu občanskoprávní odpovědnosti za zásah do osobnostních práv pozůstalých. Jestliže podle soudní praxe způsobuje usmrcení při dopravní nehodě nejen občanskoprávní odpovědnost za škodu, ale i občanskoprávní odpovědnost za neoprávněný zásah do osobnostních práv, musí být i tato odpovědnost předmětem pojistného krytí. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES sice nedefinuje pojem škoda, ale z textu je zřejmé, že pod tímto pojmem rozumí osobní újmu a škodu na majetku, resp. používá termín způsobení „újmy

⁴³ Tato otázka je nyní aktuální v České republice v souvislosti s účinností zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, od 1. ledna 2014.

nebo škody“, či pojem „jakákoliv újma nebo škoda“ a „jakákoliv škoda“. Komunitární právo tak chápe škodu jako majetkovou i nemajetkovou újmu (viz např. rozsudek SD EU ze dne 6. května 2010 ve věci C-63/09 Axel Walz v. Clickair SA).

Dalším rozhodnutím, které judikuje, že pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nekryje nemajetkovou újmu, je rozsudek KS Banská Bystrica ve věci 13Co 39/2012, podle něhož z vnitrostátní právní úpravy jednoznačně vyplývá, že náhrada nemajetkové újmy v penězích jako jedna z forem satisfakce za neoprávněný zásah do života a zdraví fyzické osoby nepatří mezi nároky kryté pojištěním odpovědnosti za škodu z provozu vozidla. Vzhledem k tomu, že ani z čl. 3 odst. 1 Směrnice... není možno dovodit, že by se pojistné krytí mělo vztahovat i na nároky z ochrany osobnosti, není důvod mít za to, že právní úprava Slovenské republiky není tzv. euro konformní.

Dne 17. ledna 2012 byl u Soudního dvora EU podán návrh na zahájení řízení ve věci Hassová C-22/12 – Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce. Žádost podal Krajský soud v Prešově ve věci výkladu článku 1 směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 129, s. 33, Zvl. vyd. 06/01, s. 249) a čl. 3 odst. 1 směrnice Rady 72/166 /EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. L 103, s. 1, Zvl. vyd. 06/01, s. 10) – Rozsah ručení ve prospěch třetích osob poskytovaný povinným pojištěním – Vnitrostátní ustanovení, které nestanoví náhradu za nemajetkovou újmu.

Předběžná otázka zněla: „Má se článek 1 odst. 1 směrnice Rady 90/232 EHS ve spojení s čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166 EHS vykládat tak, že mu odporuje vnitrostátní právní úprava, podle které odpovědnost za škodu způsobená provozem motorového vozidla nekryje nemajetkovou újmu vyjádřenou v peněžní formě způsobenou pozůstalým po obětech dopravní nehody provozem motorového vozidla?

V případě odpovědi na první otázku, že uvedená právní úprava není v rozporu s právem Společenství, mají se ustanovení § 4 odst. 1, § 4 odst. 2, § 4 odst. 4 zákona č. 381/2001 Z. z. a § 6 odst. 1, 2, 3 a zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), vykládat tak, že nebrání tomu, aby vnitrostátní soud v souladu s článkem 1 odst. 1 směrnice Rady 90/232 EHS ve spojení s čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166 EHS přiznal nárok na nemajetkovou újmu způsobenou pozůstalým po obětech dopravní nehody provozem motorového vozidla, jako poškozeným i v peněžní formě?“

Ze stanoviska Slovenské republiky v jednání před SD EU (C-22/12):

- Režim odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla se řídí vnitrostátním právem členských států, avšak povinnost pojistného krytí a jeho minimální rozsah upravuje právo EU.
- Jde o dva samostatné a rozdílné režimy občanskoprávní odpovědnosti.
- Je potřebné mít na zřeteli, že náhrada nemajetkové újmy pozůstalým po oběti dopravní nehody za zásah do jejich osobnostních práv nemá představovat vždy a za každých okolností automatický důsledek dopravní nehody, při které dojde k usmrcení.
- Zásah do práva na ochranu osobnosti se v zásadě odškodňuje v nepeněžní formě. Možnost přiznat peněžní náhradu za zásah do práva na ochranu osobnosti se předpokládá až v případě, kdy se přiměřené morální zadostiučinění ukazuje jako nedostatečné.
- Nárok na náhradu nemajetkové újmy v penězích tedy nevzniká automaticky, na rozdíl od nároku na náhradu škody.
- Pozůstalí po oběti, kteří nebyli účastníky dopravní nehody, nepatří mezi poškozené, na které se pojištění podle čl. 3 odst. 1 první směrnice musí vztahovat.
- Pokud by bylo úmyslem zákonodárce zahrnout i pozůstalé po oběti dopravní nehody do rozsahu pojistného krytí odpovědnosti za škodu

způsobenou provozem motorového vozidla, výslovně by tuto kategorii poškozených uvedl v textu příslušných směrnic.

- Újma, kterou utrpí pozůstalí v důsledku ztráty blízké osoby, je jen nepřímým následkem újmy, kterou utrpěla samotná oběť dopravní nehody.

Ze stanoviska SRN v jednání před SD EU (C-22/12):

- Spolková vláda zastává názor, že odpovědi na otázky vnitrostátního soudu se neřídí směrnicemi o povinném pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel, protože nespadají do jejich působnosti.
- Směrnice totiž neobsahují žádné předpisy o tom, za jakých podmínek se má poskytnout náhrada škody, v jaké výši se poskytne a které konkrétní položky škody se nahradí.
- Podle směrnic jsou členské státy jen povinné zabezpečit, že odpovědnost za škodu podle jejich vnitrostátního práva je krytá pojištěním, které je v souladu s ustanoveními uvedených směrnic. O tom, zda existuje povinné krytí jdoucí nad rámec této povinnosti, se rozhodne podle vnitrostátního práva.
- Pokud by zákonodárce byl považoval za potřebné přijmout úpravu ohledně povinnosti krytí i pokud jde o škody, které vznikly rodinným příslušníkům obětí, kteří se dopravní nehody neúčastnili, mohl je v této souvislosti zahrnout do směrnice 84/5/EHS anebo do pozdějších směrnic o povinném pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel.

Soudní dvůr EU vydal ve věci dne 23. října 2013 rozhodnutí, v němž judikuje, že dotčená ustanovení výše uvedených motorových směrnic „musejí být vykládána v tom smyslu, že povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla musí pokrývat náhradu nemajetkové újmy, kterou

utrpěly osoby blízké obětí usmrcených při dopravních nehodách, pokud tuto náhradu škody z titulu občanskoprávní odpovědnosti pojištěného upravují vnitrostátní právní předpisy použitelné na spor v původním řízení.⁴⁴

Ve svém rozsudku Soudní dvůr EU nejprve připomíná, že se povinnost pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel neshoduje s rozsahem její náhrady na základě občanskoprávní odpovědnosti pojištěného. Zatímco prvně uvedená povinnost je vymezena a zaručena unijní právní úpravou, rozsah náhrady škody je upraven především vnitrostátním právem.

Členské státy si proto v zásadě zachovávají v rámci svých režimů občanskoprávní odpovědnosti volnost při určování škod způsobených motorovými vozidly, které musí být nahrazeny, rozsahu náhrady těchto škod, jakož i osob majících nárok na tuto náhradu. Soudní dvůr však poznamenává, že v zájmu snížení rozdílů v rozsahu povinnosti uzavřít pojištění, které přetrvávají mezi právními předpisy členských států, stanovila Evropská unie v oblasti občanskoprávní odpovědnosti povinné pojistné krytí věcných škod a škod na zdraví ve výši částek upravených ve druhé motorové směrnici. Členské státy proto musí při určování škod krytých pojištěním, jakož i podmínek povinného pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel zohlednit unijní právní předpisy.

Soudní dvůr EU dále upřesňuje, že pod pojem škody na zdraví, jejíž krytí je povinné na základě druhé motorové směrnice, spadá jakákoli újma, která je důsledkem neoprávněného zásahu do osobnostní integrity, což zahrnuje jak fyzické, tak psychické utrpení. Mezi škody, které musejí být nahrazeny v souladu s unijním právem, tedy patří nemajetkové újmy, jejichž náhrada z titulu občanskoprávní odpovědnosti pojištěného je upravena vnitrostátním právem použitelným na spor.

Soudní dvůr EU dochází k závěru, že ochrana plynoucí z první motorové směrnice se vztahuje na každou osobu, která má na základě vnitrostátního práva

⁴⁴ Ondřej, K., Novinky z Evropské unie. Pojistný obzor. 2013, č. 4, s. 39.

upravujícího občanskoprávní odpovědnost nárok na náhradu škody způsobené motorovými vozidly. Vzhledem k tomu, že české právo podle údajů slovenského soudu přiznává K. Haasové a její dceři nárok na náhradu nemajetkové újmy, kterou utrpěly v důsledku usmrcení manžela a otce, musí mít proto tyto osoby možnost požívat ochrany poskytované touto směrnicí.⁴⁵

Jedná se podle mne o průlomové rozhodnutí, podle něhož pokud vnitrostátní právo umožňuje rodinným příslušníkům oběti dopravní nehody požadovat náhradu způsobené nemajetkové újmy, musí být tato újma kryta povinným pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Jedná se o trend, který je již reflektován v české právní úpravě v odškodnění újmy (majetkové i nemajetkové) v novém občanském zákoníku účinném od 1. ledna 2014 (viz blíže kapitola 5.2.1.1). Obdobně řešil Soudní dvůr EU případ ve věci C-277/12 Vitālijs Drozdovs v. Baltikums AAS (viz kapitola 4. Relevantní evropská judikatura).

3.3.2 Německo

Povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je upraveno zákonem o povinném pojištění vlastníků motorových vozidel (Pflichtversicherungsgesetz-PfIVG), publikovaném 5. dubna 1965, účinném od 1. října 1965, (Federální Sbírka zákonů I, str. 213), ve znění pozdějších změn. Dále pro povinné pojištění odpovědnosti platí vyhláška o povinném pojištění motorových vozidel (Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung - KfzPflVV) z 29. července 1994 (Federální sbírka zákonů I, str. 1837), ve znění čl. 6 zákona z 10. prosince 2007 (Federální Sbírka zákonů I, str. 2833). Úprava povinného pojištění je obsažena rovněž v zákoně o pojištění odpovědnosti z provozu motorových a přívěsných vozidel registrovaných v zahraničí (Auslandskraftfahrzeughaftpflichtversicherungsgesetz – AuslPflVG) ve znění publikovaném ve Federální Sbírce zákonů III, klasifikace č. 952-2, ve znění čl. 297 Nařízení z 31. října 2006 (Federální sbírka zákonů I, str. 2407).

⁴⁵ Soudní dvůr Evropské unie, tisková zpráva č. 144/13, v Lucemburku dne 24. října 2013. Rozsudky ve věcech C-22/12 a C-277/12 Katarína Haasová v. Rastislav Petřík a Blanka Holingová; Vitālijs Drozdovs v. Baltikums AAS.

V Německu je definice škod, na jejichž odškodnění má poškozený nárok, obsažena ve vícero předpisech a je předmětem bohaté judikatury. Základ je v ustanovení § 249 a 253 občanského zákoníku, a dále v ustanovení § 12 a 12a zákona o provozu na pozemních komunikacích v platném znění.

Povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla kryje jak škody na zdraví, tak i věcné škody, tj. náklady na léčení, rentu, náhradu škody u auta, objektu třetích osob (viz dále).

Obecně jsou rozlišovány nároky u objektivní (Gefährdungshaftung) a subjektivní (Verschuldenshaftung) odpovědnosti.

Náhradu škody na zdraví představují:

- v případě zranění: náklady léčení, bolestné, ušlý výdělek po dobu pracovní neschopnosti i po skončení pracovní neschopnosti, další požadavky (tzv. vermehrte Bedürfnisse),
- v případě úmrtí: náklady léčení před smrtí, ušlý výdělek po dobu pracovní neschopnosti před smrtí, tzv. další požadavky, náklady pohřbu, ušlá výživa oprávněným pozůstalým.

Náhrada věcné škody představuje parkovné, odtah poškozeného vozidla, dopravu poškozeného vozidla, náklady na opravu poškozeného vozidla, znehodnocení, v případě tzv. totální škody náhrady aktuální hodnoty (obvyklá cena vozidla před poškozením s odečtením použitelných zbytků vozidla), náklady na náhradní vozidlo (nemožnost použití poškozeného vozidla).

Limity pojistného plnění⁴⁶ (od 1. ledna 2012)

<i>Typ vozidla</i>	<i>Škody na zdraví</i>	<i>Věcné škody</i>	<i>Další škody</i>
	<i>Na nehodu</i>	<i>Na nehodu</i>	<i>Následné škody</i>
Minimální limit plnění	7.500.000 EUR	1.120.000 EUR	50.000 EUR
Motorová vozidla s více než 9 sedadly pro přepravu cestujících (vyjma sedadla řidiče); částky se zvyšují nad 10 a výše sedadel až do 80	50.000 EUR		500 EUR
Každé sedadlo nad 80	25.000 EUR		500 EUR

Přímý nárok poškozeného

Přímý nárok poškozeného je zakotven v ustanovení § 115 odst. 1 zákona o pojistné smlouvě (platí pro všechna povinná pojištění).

⁴⁶ <http://www.cobx.org/>.

3.3.3 Itálie

Povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je upraveno zákonem č. 209 ze 7. září 2005 (zákon o soukromém pojištění) účinným od 1. ledna 2006. Pojištění je dále upraveno nařízením ISVAP (úřad dohledu) a ministerskými vyhláškami č. 86/08 a 191/08.

Pojištění kryje jak škody na zdraví, tak věcné škody.

Limity pojistného plnění platné od 11. června 2012

<i>Všechna vozidla</i>	<i>Limit na nehodu</i>
Škody na zdraví	5.000.000 EUR
Věcné škody	1.000.000 EUR

Podle čl. 125 zákona č. 209/2005 (zákon o soukromém pojištění) musí Italská kancelář (UCI) odškodnit škody způsobené cizími vozidly v Itálii až do vyšších limitů plnění podle pojistné smlouvy uzavřené v zahraničí pro vozidlo, které se zúčastnilo nehody. Stejně pravidlo bylo dříve obsaženo v čl. 6 italského zákona o povinném pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, který byl změněn zákonem č. 39 ze dne 26. února 1977 a zákonem č. 242 ze dne 7. srpna 1990.

Tarifní pojistného povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla byly určeny ministerskou vyhláškou až do roku 1994. V současnosti již výše pojistného není regulována státem, nicméně podléhá kontrole italského orgánu dohledu. Zákon

č. 40 z roku 2007 částečně reguluje v povinném pojištění odpovědnosti z provozu vozidla systém bonus-malus.⁴⁷

Přímý nárok poškozeného vůči pojistiteli je upraven v čl. 141 - 142 zákona č. 209/2005, zákon o soukromém pojištění.

3.3.4 Francie

Úprava povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je obsažena v zákoně o pojištění (Code des assurances) čl. 211 (povinná pojištění) a dále v zákoně o odškodnění obětí dopravních nehod ve Francii z 5. července 1985 (tzv. Badinterův zákon, č. 085-677). Obdobně jako v Belgii se zákon v úpravě odpovědnosti za škodu blíží skandinávskému konceptu absolutní objektivní odpovědnosti (tzv. „no fault system“), s omezenými možnostmi liberace, systém tzv. super přísné odpovědnosti („super strict liability“) – je nemožné se dovolat vis maior nebo spoluzavinění poškozeného. Zákon rozlišuje dvě kompenzační schémata podle typu poškozeného: odškodnění pro řidiče vozidla a ostatní poškozené (cestující, chodci, cyklisté). Zavádí rovněž kategorii tzv. privilegovaných poškozených („super-privileged victims“), tj. kategorii nezletilých osob, osob vážně zdravotně poškozených, osob starších 70 let, v jejichž případě jako důvod spoluzavinění při vzniku škody je možné uplatnit pouze úmyslné sebepoškození.

Tomuto odpovídá např. i úprava regresu řidiče motorového vozidla vůči cyklistovi jako účastníku dopravní nehody. Toto právo může řidič vozidla uplatnit nikoliv podle tzv. Badinterova zákona, ale na základě ustanovení čl. 1382 – 1384 francouzského občanského zákoníku (tzv. Code Civil), což ho nezbujuje jeho odpovědnosti za škodu vůči cyklistovi podle čl. 3 tzv. Badinterova zákona (vyjma neomluvitelné nedbalosti jako jediné příčiny dopravní nehody).

⁴⁷ Anselmo, A., Zimolo, A., Reply of the Italian Chapter to the Document and the Questionnaire on the Topic Mandatory Insurance.

Rovněž judikatura v této oblasti (case-law) je velmi restriktivní vzhledem k odškodnění obětí nehod a velmi protektivní vůči poškozeným.

Pojištění kryje jak škody na zdraví, tak věcné škody.

Limity pojistného plnění platné od 22. listopadu 2011

<i>Typ vozidla</i>	<i>Škody na zdraví</i>		<i>Věcné škody</i>
	<i>na osobu</i>	<i>na nehodu</i>	<i>na nehodu</i>
Všechna	Bez limitu ⁴⁸		1.120.000 EUR

Přímý nárok poškozeného vůči pojistiteli je upraven v čl. 124 zákona o pojištění (Code des assurances).

3.3.5 Holandsko

Povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je upraveno zákonem o pojištění civilní odpovědnosti pro škody způsobené motorovými vozidly (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen or WAM) z roku 1965 (naposledy změněn s účinností od 1. ledna 2012). Dále pak prováděcí vyhláškou o oznamovací povinnosti v rámci pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla a vyhláškou upravující pojistné částky v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

V roce 2009 byl projednáván návrh zákona o odškodnění příbuzných osob blízkých oběti dopravní nehody, přičemž bylo uvažováno o odškodnění v rozmezí

⁴⁸ Bez limitní pojistné krytí pro újmy na zdraví platí rovněž např. v Belgii, Finsku, ve Velké Británii, Irsku, Lucembursku (bez limitu jsou kryté i věcné škody).

10.000 – 15.000 EUR. Holandské soudy do té doby nemajetkovou či morální újmu neodsuzovaly.

Pojištění kryje jak škody na zdraví, tak věcné škody. Je zakotven přímý nárok poškozeného vůči pojistiteli speciální úpravou mimo občanský zákoník.

Limity pojistného plnění platné od 11. června 2007

<i>Typ vozidla</i>	<i>Škody na zdraví</i>	<i>Věcné škody</i>
	<i>na nehodu</i>	<i>na nehodu</i>
	5.600.000 EUR	1.120.000 EUR
Pro vozidla pro 8 a více osob (včetně řidiče)	10.000.000 EUR	
Pro vozidla s maximální povolenou hmotností nad 3500 kg (pokud k nehodě došlo z důvodu přepravy nebezpečného zboží nebo hořlavých látek).	10.000.000 EUR	40.000 EUR

3.3.6 Polsko

Úprava povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je obsažena v zákoně o povinném pojištění, pojišťovacím garančním fondu a polské kanceláři motorových pojistitelů z 22. května 2003.

Od srpna 2008 je možné v Polsku odškodnit nemajetkovou újmu rodinným příslušníkům oběti usmrcené při dopravní nehodě. Navíc občanský zákoník obnovil institut odškodnění při úmrtí blízké osoby v polském právním řádu. Žádné další podmínky pro odškodnění nejsou stanoveny. Rozhodnutí o odškodnění nemateriální újmy a jeho výši ponechává právní úprava na soudu.⁴⁹

Pojištění kryje jak škody na zdraví, tak věcné škody. Je zakotven přímý nárok poškozeného vůči pojistiteli.

Limity pojistného plnění platné od 11. června 2012

<i>Typ vozidla</i>	<i>Škody na zdraví</i>	<i>Věcné škody</i>
	<i>na nehodu</i>	<i>na nehodu</i>
Všechna vozidla	5.000.000 EUR	1.000.000 EUR

3.3.7 Belgie

Povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla upravuje zákon z 21. listopadu 1989 o povinném pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel a jeho prováděcí vyhlášky. Dále rovněž nařízení (Royal Decree) z 14. prosince 1992 o náležitostech pojistné smlouvy povinného pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Inspirací a vzorem pro belgickou úpravu odpovědnosti za škodu z roku 1994 byl francouzský tzv. Badinterův zákon z roku 1985 (viz výše).

Pojištění kryje jak škody na zdraví, tak věcné škody. Je zakotven přímý nárok poškozeného vůči pojistiteli.

⁴⁹ CEA Statistics N°38 The European Motor Insurance Market, February 2010.

Limity pojistného plnění platné od 1. ledna 2010

<i>Typ vozidla</i>	<i>Škody na zdraví</i>	<i>Věcné škody</i>
Všechna vozidla	Bez limitu	100.000.000 EUR

Z pojistného krytí však může být vyloučena škoda na přepravovaném zboží ve vozidle vyjma oblečení a osobních věcí náležejících cestujícím ve vozidle. Garance krytí pro osobní věci a oblečení cestujících může být přitom limitována do částky 2.478,93 EUR na osobu.

Rozhodnutí Soudního dvora EU ve věci Test Achats

Soudní dvůr EU vydal v březnu 2011 rozhodnutí ve věci C 236/09⁵⁰, kterým s účinností od 21. prosince 2012 zakázal použití pohlaví jako faktoru pro rozdílné stanovení výše pojistného a pojistného plnění, když judikoval, že článek 5 odst. 2 směrnice Rady 2004/113/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se zavádí zásada rovného zacházení s muži a ženami v přístupu ke zboží a službám a jejich poskytování, je neplatný s účinností od 21. prosince 2012. Rozhodnutí má za následek zákaz použití faktoru pohlaví pro kalkulaci pojistného a pojistného plnění pro nové pojistné smlouvy uzavřené po 21. prosinci 2012. Toto rozhodnutí mělo dopad do národní legislativy jednotlivých členských států EU.⁵¹

⁵⁰ Association belge des Consommateurs Test-Achats ASBL a další, SD EU C 236/09.

⁵¹ EIOPA, Report on the implementation of the Test Achats ruling into national legislation CCPFI-13/091, 6 February 2014.

4. Relevantní evropská judikatura

Judikatura Soudního dvora Evropské unie

Relevantní judikatura Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SD EU“) se vztahuje k jednotlivým výše uvedeným směrnici o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. V rámci předběžných otázek řeší výklad jejich ustanovení, z nichž některé měly za následek novou úpravu znění směrnice (např. v případě Bernáldez, Ferreira, Evans viz níže). Rovněž řeší vztah motorových směrnic k národní úpravě pojištění odpovědnosti z provozu vozidla – nekonzistence národní právní úpravy omezující rozsah pojistného krytí (případ Candolin a Farrel). Pro Českou republiku je aktuálně zajímavý rozsudek SD EU v případě Haasová⁵², kdy SD EU judikoval, že nemajetková újma způsobená rodinným příslušníkům usmrcením poškozeného při dopravní nehodě musí být kryta povinným pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, pokud tuto náhradu škody z titulu občanskoprávní odpovědnosti pojištěného upravují vnitrostátní právní předpisy použitelné na spor v původním řízení. Rozhodnutí lze v době vydání charakterizovat jako průlomové, neboť přiznává poškozeným úhradu i nemajetkové újmy kryté povinným pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla, a to bez jakéhokoliv omezení, neboť limit pojistného plnění dle českého práva v době vyhlášení rozsudku byl stanoven pouze pro škody na zdraví, a ty nemajetkovou újmu v této době nezahrnovaly.⁵³

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci 344/82 Gambetta⁵⁴

Ve věci Gambetta SD EU judikoval, že vozidlo, které má řádně vydanou poznávací značku, musí být považováno za vozidlo s obvyklým stanovištěm (ve smyslu

⁵² Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 24. října 2013 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Krajským soudem v Prešove - Slovensko) – Katarína Haasová v. Rastislav Petřík, Blanka Holingová, (Věc C-22/12).

⁵³ Šístková, D., Průlomové rozhodnutí Evropského soudního dvora, Opojištění.cz, 29. listopadu 2013.

⁵⁴ Rozsudek SD EU ze dne 9. února 1984 ve věci 344/82 Gambetta, SbSD [1984], s I-0591.

první motorové směrnice) v členském státě registrace, i když v rozhodné době byla zrušena registrace vozidla (technický průkaz byl odebrán). SD EU dospěl k tomuto závěru na základě toho, že jedním z cílů první motorové směrnice bylo odstranění kontrol zelených karet na hranicích členských států. Místo registrace jednotlivých vozidel má být proto snadno identifikovatelné pomocí registračních značek. Kontrola aktuální platnosti registračních značek by byla proto proti smyslu první směrnice, protože by nahradila systematickou kontrolu zelených karet systematickou kontrolou registračních značek.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci 64/83 Bureau Central Français⁵⁵

Rozhodnutí definovalo pojem povinné pojištění (dnes ustanovení čl. 3 směrnice 2009/103) ve smyslu první směrnice 72/166 s tím, že se jím rozumí rozsah pojistné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí pro povinné ručení v případě, že se v souladu s právní úpravou obsaženou v první motorové směrnici má za to, že řidič měl v době dopravní nehody platnou pojistnou smlouvu (pojistné krytí).

SD EU dále judikoval, že pokud má vozidlo řádně vydanou poznávací značku, musí být považováno za vozidlo s obvyklým stanovištěm na území členského státu registrace podle první směrnice, i když oprávnění k užívání poznávací značky bylo rozhodnutím odňato/zrušeno bez ohledu na to, zda toto rozhodnutí prohlašuje vydání značky za neplatné, nebo bylo původní povolení k jejímu užívání odňato.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci 116/83 Asbl Bureau Belge v. Fantozzi⁵⁶

V rozhodnutí SD EU dospěl k závěru (aplikace čl. 2 odst. 2 první směrnice), že ve vztahu k náhradě škody způsobené na území členského státu EU vozidlem

⁵⁵ Rozsudek SD EU ze dne 9. února 1984 ve věci 64/83 Bureau Central Français, [1984], SbSD I-00689.

⁵⁶ Rozsudek SD EU ze dne 21. června 1984 ve věci 116/83, Asbl Bureau Belge v. Fantozzi, SbSD [1984], s I-02481.

s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě, pokud řidič získal vozidlo krádeží nebo pod pohrůzkou násilí, jsou národní kanceláře pojistitelů povinny vyřešit nárok z takové pojistné události podle národní legislativy.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci 152/83 Demouche⁵⁷

V této věci SD EU vyslovil svou nepříslušnost k výkladu dohod (podle původního čl. 177 Smlouvy o Evropském společenství) mezi kanceláři pojistitelů, neboť se jedná o dohody soukromoprávních asociací (ve kterých nemá EU vliv), byť jsou upraveny v první směrnici.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci C-73/89 Fournier⁵⁸

SD EU dospěl k závěru, že vozidlo s dopravní značkou, která byla sice řádně vydána orgány členského státu EU, avšak pro jiné vozidlo (než na kterém je umístěna při přejezdu hranic), má být pro účely první směrnice považováno za vozidlo s obvyklým stanovištěm na území členského státu, který vydal poznávací značku. Směrnice 2009/103 v ustanovení čl. 1 odst. 4 písm. d) ale nyní stanoví, že územím, na němž má vozidlo obvyklé stanoviště, pokud jsou vozidla bez poznávací značky nebo s poznávací značkou, která neodpovídá nebo přestala odpovídat vozidlu, a stala se účastníkem nehody, se rozumí území státu, ve kterém k nehodě došlo, za účelem likvidace škody podle ustanovení čl. 2 písm. a) nebo ustanovení čl. 10.

SD EU však judikoval, že toto jeho rozhodnutí se nevztahuje na dohody mezi národními kanceláři pojistitelů ohledně náhrady škody obětem dopravních nehod způsobených řidičem uvedeného vozidla, protože tyto dohody jsou soukromoprávního charakteru (i když užívají terminologii této směrnice), a proto jejich výklad provádějí národní soudy.

⁵⁷ Rozsudek SD EU ze dne 6. října 1987 ve věci 152/83, Demouche, SbSD [1987], s I-03833.

⁵⁸ Rozsudek SD EU ze dne 12. listopadu 1992 ve věci C-73/89, Fournier, SbSD [1992], s I-05621.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci C-129/94 Bernáldez⁵⁹

V této věci byla trestním soudem předložena předběžná otázka ohledně slučitelnosti španělského zákona o povinném pojištění, který vylučoval poskytnutí pojistného krytí, pokud pojištěný řídil motorové vozidlo v době nehody pod vlivem alkoholu.

Rozhodnutí je dnes promítnuto do ustanovení čl. 13 odst. 13 směrnice 2009/103, podle kterého členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, že jakékoli zákonné ustanovení nebo smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě, které vylučuje 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, se považuje za neplatné ve vztahu k nárokům takového cestujícího.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci C-348/98 Ferreira⁶⁰

SD EU v této věci řešil předběžnou otázku, zda vyžaduje druhá motorová směrnice povinné pojištění osob, které jsou členy rodiny pojištěného nebo řidiče nebo jakékoliv jiné osoby, které vznikne občanskoprávní odpovědnost za nehodu a jejíž odpovědnost je kryta povinným pojištěním z provozu vozidla, pokud jsou zdarma přepravováni, bez ohledu na zavinění řidiče, jehož vozidlo způsobilo nehodu. SD EU judikoval, že druhá směrnice 84/5 vyžaduje povinné pojištění ohledně občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidla pro krytí rizika zranění cestujících, kteří jsou členy rodiny poškozené osoby, řidiče vozidla, nebo jakékoliv jiné osoby, které vznikne občanskoprávní odpovědnost za nehodu a jejíž odpovědnost je kryta povinným pojištěním z provozu vozidla, jestliže jsou tito cestující přepravováni zdarma, bez ohledu na zavinění řidiče vozidla, které způsobilo nehodu pouze v případě, že národní právo dotčeného členského státu požaduje ve vztahu ke způsobenému zranění osob

⁵⁹ Rozsudek SD EU ze dne 28. března. 1996 ve věci C-129/94, Bernáldez, SbSD [1996], s I-01829.

⁶⁰ Rozsudek SD EU ze dne 14. září 2000 ve věci C-348/98, Ferreira, SbSD [2000], s I-06711.

krytí za stejných podmínek jako u cestujících – třetích osob. V současné době tuto otázku již řeší čl. 12 odst. 2 směrnice 2009/103.⁶¹

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci C-63/01 Evans a státní tajemník pro životní prostředí, dopravu a místní rozvoj a Rada kanceláří⁶²

Rozhodnutí se týkalo ustanovení čl. 1 odst. 4 druhé směrnice č. 84/5 ohledně uplatnění nároku u orgánu pověřeného odškodněním a mělo velký význam pro formulaci současného znění ustanovení čl. 10 směrnice 2009/103. Z judikátu má doposud význam závěr SD EU, podle kterého v případě věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost v minimální stanovené výši, je třeba při poskytování náhrady škody orgánem pověřeným odškodněním zohledňovat dobu, která uplynula od vzniku škody do vyplacení její náhrady tak, aby poskytnutá částka představovala odpovídající odškodnění pro oběť dopravní nehody. Je povinností členského státu ES/EU, aby stanovil ve své vnitrostátní legislativě pravidla pro odškodnění v tomto případě.

SD EU dále stanovil kritéria pro posouzení míry, v jaké má poškozený nárok na náhradu nákladů spojených s uplatněním jeho nároku na náhradu škody podle druhé směrnice. SD EU dospěl k závěru, že oběti dopravních nehod mají nárok na náhradu nákladů vůči orgánu pověřenému odškodněním pouze v rozsahu, ve kterém je to nutné k zajištění jejich práv podle směrnice 84/5 v souladu s principem rovnosti a hospodárnosti. Tato kritéria v konkrétním případě má posuzovat soud členského státu.

⁶¹ Článek 12 - Zvláštní kategorie poškozených

1. Aniž je dotčen čl. 13 odst. 1 druhý pododstavec, kryje pojištění uvedené v článku 3 odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla.

2. Rodinní příslušníci pojistníka, řidiče či kterékoli jiné osoby, jež nese občanskoprávní odpovědnost za nehodu, která je kryta pojištěním uvedeným v článku 3, nesmějí být v důsledku tohoto příbuzenského vztahu vyloučeni z pojištění u škod na zdraví, které sami utrpěli.

3. Pojištění uvedené v článku 3 kryje škodu na zdraví a věcnou škodu utrpěnou chodci, cyklisty a dalšími nemotorizovanými uživateli pozemních komunikací, kteří v důsledku nehody, jejímž účastníkem bylo motorové vozidlo, mají nárok na náhradu škody v souladu s vnitrostátními občanskoprávními předpisy.

Tímto článkem není dotčena občanskoprávní odpovědnost ani výše náhrady škody.

⁶² Rozsudek SD EU ze dne 4. prosince 2003 ve věci C-63/01, Evans, SbSD [2003], s I-14447.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci C-166/02 Viegas⁶³

V této věci se poškozený domáhal náhrady škody podle portugalského práva, které upravovalo odděleně odpovědnost za dopravní nehodu zaviněnou řidičem v zákoně o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti za provoz motorového vozidla a odpovědnost za škodu nezaviněnou řidičem v portugalském občanském zákoníku, kdy tento občanský zákoník stanovil nižší limit náhrady škody než portugalský zákon o povinném pojištění. SD EU dospěl v řízení k závěru, že ustanovení čl. 1 odst. 2 druhé směrnice 84/5 vylučuje existenci národní právní úpravy, která rozlišuje mezi více druhy občanskoprávní odpovědnosti ve vztahu k provozu motorových vozidel, jestliže některý z nich stanoví nižší maximální hranici pro náhradu škody, než je minimální výše krytí podle tohoto článku druhé směrnice.

Ve dvou následujících rozhodnutích se SD EU vyjadřoval k otázce, do jaké míry vylučují motorové směrnice národní úpravu omezující rozsah pojistného krytí.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci C-537/03 Candolin⁶⁴

V tomto rozhodnutí SD EU judikoval, že je v rozporu s ustanovením čl. 2 odst. 1 druhé směrnice a ustanovením čl. 1 třetí směrnice ustanovení právního řádu členského státu, které umožňuje omezení nebo neposkytnutí pojistného plnění cestujícímu v případě povinného pojištění z provozu vozidla, jestliže došlo ke zranění nebo ke škodě, kterou utrpěl svým spoluzaviněním. Okolnost, že cestující byl vlastníkem vozidla, jehož řidič způsobil nehodu, byla shledána irelevantní.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci C-356/05 Farrel⁶⁵

V tomto rozhodnutí SD EU přiznal ustanovení čl. 1 třetí směrnice přímý účinek, přičemž dospěl k závěru, že toto ustanovení vylučuje existenci národní právní úpravy

⁶³ Usnesení SD EU ze dne 24. července 2003 ve věci C-166/02, Viegas, SbSD [2003], s I-07871.

⁶⁴ Rozsudek SD EU ze dne 30. června 2005 ve věci C-537/03, Candolin, SbSD [2005], s I-15745.

⁶⁵ Rozsudek SD EU ze dne 19. dubna 2007 ve věci C-356/05, Farrel, SbSD [2007], s I-03067.

členských států v oblasti povinného pojištění provozu vozidla, která by nekryla odpovědnost za škodu na zdraví způsobenou osobám v části motorového vozidla, které není určeno a konstruováno pro sezení cestujících (zde v zadní části automobilu – dodávky).

Rozhodnutí SD EU o žalobě ve věci C-518/06 Komise proti Itálii⁶⁶

Toto rozhodnutí je významné ve vztahu k možnému rozsahu státní regulace povinného pojištění a volného pohybu služeb. SD EU zde dospěl mimo jiné k závěru, že ustanovení čl. 9 směrnice 92/49⁶⁷ vymezuje a umožňuje kontrolu domovského členského státu pouze v oblasti finančního dozoru, a nikoliv v oblasti obchodních praktik pojišťoven.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci Manuel Carvalho Ferreira Santos v. Companhia Europeia de Seguros SA⁶⁸

Předběžnou otázku v této věci předložil k rozhodnutí Odvolací soud v Portu v souvislosti se sporem pana Carvalho s pojišťovnou o vyplacení pojistného plnění z důvodu občanskoprávní odpovědnosti za škodu, která mu vznikla při havárii jeho motorového vozidla s jiným vozidlem. V předběžné otázce se Odvolací soud v Portu dotazoval, zda je v rozporu s první směrnicí (ustanovení čl. 3 odst. 1), druhou směrnicí (ustanovení čl. 2 odst. 1) a třetí směrnicí (ustanovení čl. 1) ustanovení čl. 506 portugalského občanského zákoníku, které stanoví že nelze-li přičíst jednomu z řidičů zavinění dopravní nehody dvou vozidel, při níž vznikla škoda, rozdělí se odpovědnost ohledně této škody podle poměru obou vozidel na vzniku škody, a nelze-li určit ani tento poměr, mají oba řidiči rovný podíl na vzniku škody. SD EU předně zdůraznil,

⁶⁶ Rozsudek SD EU ze dne 28. dubna 2009 ve věci C-518/06, Komise proti Itálii, SbSD [2009], s I-03491.

⁶⁷ 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 neživotním pojištění).

⁶⁸ Rozsudek SD EU ze dne 17. března 2011 ve věci C-484/09, Manuel Carvalho Ferreira Santos v. Companhia Europeia de Seguros SA, SbSD [2011].

že shora uvedené směrnice neharmonizují režim občanskoprávní odpovědnosti za nehody dopravních vozidel v právu členských států, a to ani co do rozsahu odškodnění. Tyto směrnice rovněž nespecifikují, zda povinným pojištěním má být kryta škoda na základě odpovědnosti za zavinění, či odpovědnosti objektivní. SD EU odlišil projednávaný případ od rozhodnutí ve věcech Candolin a Farrel, protože smyslem posuzovaného ustanovení vnitrostátního práva není omezení rozsahu pojistného krytí, nýbrž vymezení rozsahu občanskoprávní odpovědnosti, nelze-li žádnému z řidičů přičíst zavinění na dopravní nehodě. Předmětné ustanovení portugalského občanského zákoníku tudíž neomezuje ochranu garantovanou sekundárním právem EU, což dokládá i ustanovení čl. 1a třetí směrnice vložené pátou směrnicí, který odkazuje na vnitrostátní právo ve vztahu ke škodám způsobeným chodcům a cyklistům na pozemních komunikacích. SD EU proto neshledal ustanovení čl. 506 portugalského občanského zákoníku v rozporu s první, druhou a třetí směrnicí.

Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci Fräsina Bejan v. Tudorel Mușat⁶⁹

V žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se rumunský soud dotazoval SD EU na soulad rumunské právní úpravy se sekundární legislativou EU obsaženou ve směrnicích upravující pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, která vylučuje v některých případech nárok poškozeného na pojistné plnění z pojistné smlouvy, např. pokud byla dopravní nehoda způsobena úmyslným jednáním, úmyslným trestným činem spáchaným na pozemních komunikacích, jednáním pachatele trestného činu unikajícím před policií nebo osobou řídící vozidlo bez souhlasu pojištěného. Dále žádal rumunský soud o posouzení souladu rumunské vnitrostátní právní úpravy, která umožňuje poškozenému sice požadovat po škůdci náhradu nákladů spojených s opravou a výměnou motorového vozidla, ale zprošťuje pojistitele povinnosti k okamžité výplatě pojistného plnění poškozenému po dopravní nehodě a zároveň umožňuje podat regresní žalobu za účelem rychlého řešení žádosti o náhradu škody a vyhnout se tak nákladným soudním řízením s nejistým výsledkem pro účastníky řízení.

⁶⁹ Usnesení SD EU ze dne 24. února 2010 ve věci C-102/10, Fräsina Bejan v. Tudorel Mușat, nepublikováno v SbSD.

SD EU uvedl, že právní úprava, která stanoví, že pojistitel může odmítnout poskytnout pojistné plnění na základě smlouvy o dobrovolném pojištění motorového vozidla za škodu způsobenou tímto vozidlem, pokud je řídí osoba pod vlivem alkoholu, není v rozporu se systémem povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel vytvořeném první až pátou směrnicí. Rumunský vnitrostátní právní systém, který neukládá pojistiteli, aby na základě smlouvy o dobrovolném pojištění motorového vozidla neprodleně nahradil škodu pojistníkovi, kterému bylo způsobeno zranění při dopravní nehodě, a domáhal se náhrady pojistného plnění vyplaceného tomuto pojistníkovi na osobě odpovědné za škodu za okolností, kdy se pojistná smlouva nevztahuje na riziko z důvodu ustanovení o výluce z pojištění v obecné rovině, nepovažuje SD EU za odporující systému povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel vytvořenému první až pátou směrnicí.

Nicméně vnitrostátní úprava členského státu EU, která stanoví výluk z pojištění (na základě smlouvy o dobrovolném pojištění motorového vozidla) škody způsobené tímto vozidlem v případě, že je řídí osoba pod vlivem alkoholu, představuje omezení svobody usazování a poskytování služeb. Předkládajícímu rumunskému soudu bylo proto uloženo, aby posoudil, zda je toto opatření kryto některým ustanovením Smlouvy o fungování EU, nebo existuje naléhavý důvod obecného zájmu pro jeho zachování v souladu s judikaturou SD EU.

***Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci C – 442/10
Churchill Insurance Company Limited, Tracy Evans v. Benjamin
Wilkinson⁷⁰***

Věc se týká také souladu výluk z pojištění ve vnitrostátním právu členského státu EU se sekundárním právem EU (zde směrnicí 2009/103). SD EU v rozsudku dospěl k závěru, že ustanovení čl. 1 třetí směrnice Rady 90/232 a čl. 2 odst. 1 druhé

⁷⁰ Rozsudek SD EU ze dne 1. prosince 2011 ve věci C-442/10, Churchill Insurance Company Limited, Tracy Evans v. Benjamin Wilkinson, SbSD [2011].

směrnice Rady 84/5 nepřipouští existenci vnitrostátní právní úpravy, jejímž důsledkem by bylo automatické vyloučení povinnosti pojistitele odškodnit osobu poškozenou dopravní nehodou, jestliže byla tato nehoda zaviněna řidičem nepojištěným v předmětné pojistné smlouvě a jestliže byla tato poškozená osoba, která byla cestujícím ve vozidle v okamžiku nehody, pojištěna pro řízení daného vozidla a dovolila tomuto řidiči toto vozidlo řídit.

***Rozhodnutí SD EU o předběžné otázce ve věci C – 277/12
Vītālijs Drozdovs v. Baltikums AAS⁷¹***

Věc se obdobně jako případ Haasová⁷² týká krytí nemajetkové újmy způsobené rodinným příslušníkům oběti dopravní nehody povinným pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla a dále minimálního pojistného krytí upraveného unijním právem v případě takovéto nemajetkové újmy. Soudní dvůr EU tak judikoval, že pokud vnitrostátní právo umožňuje rodinným příslušníkům oběti dopravní nehody domáhat se náhrady způsobené nemajetkové újmy, musí být tato újma kryta povinným pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel. Vzhledem k tomu, že lotyšské právo podle údajů vnitrostátního soudu přiznává V. Drozdovsovi nárok na náhradu nemajetkové újmy způsobené usmrcením jeho rodičů, musí mít možnost požívat ochrany poskytované první motorovou směrnicí.

Soudní dvůr rovněž konstatuje, že pokud členský stát přiznává nárok na náhradu vzniklé nemajetkové újmy, nemůže pro tuto specifickou kategorii škod, která spadá pod škody na zdraví ve smyslu druhé motorové směrnice, stanovit maximální částky pojistného krytí, které jsou nižší než minimální částky zaručené touto směrnicí. Směrnice totiž nestanoví ani neumožňuje žádné jiné rozlišování mezi škodami, které jsou kryté pojištěním, než je zavedeno mezi škodami na zdraví a věcnými škodami.

⁷¹ Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 24. října 2013 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Augstākās tiesas Senāts - Lotyšsko) – Vītālijs Drozdovs v. AAS "Baltikums", (Věc C-277/12).

⁷² Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 24. října 2013 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Krajským soudem v Prešove - Slovensko) – Katarína Haasová v. Rastislav Petrik, Blanka Holingová, (Věc C-22/12).

5. Právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice

5.1 Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jako povinné smluvní pojištění

V případě pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se jedná o povinné smluvní pojištění s největším společenským dopadem, ať už z hlediska množství subjektů povinných uzavřít pojistnou smlouvu, tak z hlediska počtu pojistných událostí, jejich důsledků a rozsahu poskytnutého pojistného plnění.⁷³ Závažnost, četnost a výše škod způsobených provozem motorových vozidel vyžaduje zvýšenou ochranu poškozených osob. Tímto je dáno i jeho významné sociálně-ekonomické poslání a charakter povinného soukromého pojištění ve všech vyspělých státech světa.⁷⁴

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla má v českém právu dlouholetou tradici. Jako první povinné pojištění uložené státem bylo z důvodu nárůstu motorismu zavedeno pro všechny držitele vozidel v roce 1935 zákonem č. 81/1935 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly, označovaným jako tzv. velký motorový zákon. Obligatornost pojištění z provozu vozidla byla zavedena pro všechna motorová vozidla, která podléhala zápisu v registru motorových vozidel⁷⁵. V padesátých letech 20. století byl zaveden systém zákonného pojištění odpovědnosti, tj. pojištění vznikalo ze zákona na základě určité skutečnosti. Forma zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla přetrvala až do roku 2000, kdy došlo k jeho transformaci do pojištění povinně smluvního. Provozování tohoto pojištění bylo po roce 1989 z důvodu vysoké ingerence státního dozoru umožněno pouze dvěma vybraným pojišťovnám (do roku 1989 bylo provozováno monopolně jedinou státní pojišťovnou). Ekonomické a společenské změny po roce 1989 společně s potřebou reagovat na doporučení Evropského společenství

⁷³ Jandová, L., Vojtek, P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 3.

⁷⁴ Karfíková, M., Příkryl, V., Čechová, J., Základy pojišťovacího práva, 2001, s. 97.

⁷⁵ Jandová, L., Vojtek, P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 4.

vedly k vydání vyhlášky Ministerstva financí č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, s účinností od 1. ledna 1992. Zákonné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla tak vznikalo na základě jiné skutečnosti (uvedením vozidla do provozu, ani zaplacení pojistného nebylo pro vznik pojištění rozhodující), než pojistné smlouvy, rozsah pojištění a práva a povinnosti smluvních stran a jiných účastníků pojištění byly stanoveny právním předpisem. Tento stav však byl v podmínkách tržní ekonomiky neudržitelný. K plné demonopolizaci provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a přechodu na pojištění povinně smluvní došlo až od 1. ledna 2000 s účinností zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).

V současnosti je pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice povinným smluvním soukromým pojištěním, jež vzniká uzavřením pojistné smlouvy. Na rozdíl od dřívější úpravy nekonkurenčního povinného zákonného pojištění jde o pružnější formu, která dává možnost výběru pojistitelů⁷⁶. Není stanovena jediná pojišťovna, která provozuje toto pojištění a umožňuje využití komerčních a konkurenčních prvků, jako např. bonus nebo malus.

Zákonem je uložena povinnost pojistnou smlouvu uzavřít⁷⁷ (tzv. kontraktační povinnost), a to jako v případě jiných povinných pojištění z důvodu zvýšeného rizika vzniku škody. Hlavním účelem takového pojištění je, aby se poškozenému dostalo vždy náhrady, i kdyby pojištěný škůdce neměl dostatek prostředků k její úhradě. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je dále výjimkou mezi povinnými smluvními pojištěními, protože v tomto pojištění má kontraktační povinnost nejen vlastník vozidla, ale také pojistitel.⁷⁸ Jemu je uložena povinnost vždy uzavřít pojistnou smlouvu, jestliže

⁷⁶ Dle údajů ČKP provozovalo ke dni 31. 12. 2013 pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na území ČR celkem 14 pojišťoven/členů ČKP (viz <http://www.ckp.cz>).

⁷⁷ Podle § 3 odst. 2 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, je povinen uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti vlastník tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského vozidla, nestanoví-li tento zákon jinak.

⁷⁸ Jandová, L., Vojtek, P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 36.

návrh na její uzavření neodporuje tomuto zákonu, zákonu upravujícímu pojistnou smlouvu nebo pojistným podmínkám pojistitele⁷⁹.

Smluvní autonomie stran je tak omezena jak na straně pojistníka, jež spočívá zejména v jeho povinnosti pojistnou smlouvu uzavřít, a dále rovněž pokud se jedná o právním předpisem stanovené minimální podmínky pojištění. Na straně pojistitele je pak omezena smluvní autonomie jeho vůle zejména z hlediska stanoveného rozsahu pojištění a povinnosti uzavřít pojistnou smlouvu, pokud její návrh neodporuje právním předpisům (např. i z hlediska dobrých mravů) či jeho pojistným podmínkám (od 1. dubna 2000 nepodléhají pojistné podmínky již předchozímu schválení orgánem dohledu, což umožňuje širší smluvní volnost pojistitele). Pro srovnání např. německá právní úprava je v tomto směru přesnější, když stanoví také kontraktační povinnost pojistitele, ovšem umožňuje mu neuzavřít pojistnou smlouvu např., pokud věcná a místní omezení v obchodním plánu neumožňují přijetí smlouvy nebo pokud pojistitel měl již s navrhovatelem předchozí špatnou zkušenost a musel z důvodu porušování smluvních nebo předmluvních povinností pojistný vztah ukončit.⁸⁰

Stejně jako v případě jiných povinných smluvních pojištění příslušný právní předpis, tedy zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“), stanoví minimální pravidla pro takové pojištění, např. minimální rozsah pojištění či minimální limit pojistného plnění.

Obecná úprava povinného pojištění je pro pojistné smlouvy uzavřené po 1. lednu 2014 upravena v ustanovení § 2779 – 2781 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „nový občanský zákoník“). Jak uvádí důvodová zpráva k novému občanskému zákoníku, do ustanovení § 2779 byl převzat obsah § 5 zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné

⁷⁹ § 3 odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

⁸⁰ Jandová, L., Vojtek, P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 43.

smlouvě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pojistné smlouvě“). Odchýlit se v pojistné smlouvě od ustanovení oddílu 2 nového občanského zákoníku je možné pouze tehdy, připouští-li to zákon a nedojde-li tím ke snížení rozsahu pojištění stanoveného jiným zákonem. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, pak v ustanovení § 3 odst. 1 stanoví, že v pojistné smlouvě se mohou smluvní strany od tohoto zákona odchýlit jen tehdy, pokud tím nedochází ke snížení nebo omezení nároků poškozeného, vyplývajících z práva na náhradu újmy z pojištění odpovědnosti (zde přesněji práva na pojistné plnění), způsobené provozem vozidla. Tímto ustanovením dochází rovněž k omezení smluvní volnosti stran typické pro povinné pojištění.

Dle nového občanského zákoníku rovněž stanoví-li tak jiný zákon, vzniká pojistiteli povinnost uzavřít pojistnou smlouvu tak, aby mu povinnost poskytnout pojistné plnění vznikla i tehdy, byla-li škoda způsobena úmyslným jednáním pojistníka, pojištěného nebo jiné osoby (do 31. prosince 2013 platilo obdobné ustanovení § 5 odst. 2 zákona o pojistné smlouvě). Toto ustanovení představuje částečné prolomení principu nahodilosti v pojištění, jež je odůvodněno ochranou třetích osob⁸¹. Pro tento případ je současně zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zakotveno postizní právo pojistitele, kdy podle § 10 odst. 1 písm. a) citovaného zákona má pojistitel proti pojištěnému právo na náhradu toho, co za něho plnil, jestliže prokáže, že pojištěný způsobil újmu úmyslně.

Převzato do nového občanského zákoníku je i ustanovení ohledně možnosti odmítnutí pojistného plnění pojistitelem v případě, že se na uvedení nepravdivých informací, neúplně zodpovězených dotazů učiněných v písemné formě nebo vědomě nepravdivých nebo hrubě zkreslených údajů podílel výlučně poškozený nebo i jiná osoba s vědomím poškozeného (§ 2780). Do 31. prosince 2013 platilo obdobné ustanovení § 5 odst. 3 zákona o pojistné smlouvě.

⁸¹ Jandová, L., Vojtek, P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 44.

Obecné právo pojistitele odmítnout pojistné plnění v případě povinných smluvních pojištění je v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla omezeno ustanovením § 7 odst. 4 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, dle něhož plnění za újmu způsobenou provozem vozidla, v rozsahu, v jakém je pojištěný povinen tuto újmu nahradit a kterou poškozený řádně prokázal, nelze odmítnout ani snížit s výjimkou případů uvedených v tomto zákoně. Jako důsledek odmítnutí pojistného plnění dnem odmítnutí pojistného plnění pojištění zaniká (ustanovení § 2810 nového občanského zákoníku, do 31. prosince 2013 ustanovení § 24 odst. 2 zákona o pojistné smlouvě). Takto razantní přístup v případě podvodného jednání by zřejmě pojistitel volil, pokud by se na sdělení nepravdivých informací podílel jak poškozený, tak i pojištěný. Platná právní úprava tohoto institutu pro povinná pojištění však obecně není příliš šťastná, zejména v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kde je třeba přihlížet k limitaci takové sankce zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla odůvodněné vyšší ochranou poškozeného.

Nový občanský zákoník připouští použití obecné úpravy umožňující pojistiteli odstoupit od smlouvy nebo vypovědět pojištění pouze tehdy, pokud tak stanoví zákon, kterým se ukládá povinnost pojištění (§ 2781). Pokud tedy tyto zákony žádný takový rozsah neobsahují, bude odstoupení nebo výpověď takové smlouvy ze strany pojistitele vyloučena. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zatím tuto možnost nepřipouští. Smluvním stranám je však dána možnost ujednat si pro tyto případy zvláštní postih, podobně jako to upravoval v § 5 odst. 4 zákona o pojistné smlouvě, ve znění do 31. prosince 2013.

5.2 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Speciální úprava pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla je obsažena v zákoně o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, účinném od 1. ledna 2000, kterým došlo k tzv. demonopolizaci tohoto povinného pojištění.

Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla transponuje příslušnou komunitární úpravu.⁸² Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je subsidiárně upraveno novým občanským zákoníkem⁸³ (do 31. prosince 2013 zákonem o pojistné smlouvě a občanským zákoníkem)⁸⁴. V této souvislosti je třeba zmínit tzv. dvojí (s účinností nového občanského zákoníku od 1. ledna 2014 již dokonce třetí) režim pojistných smluv pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. S účinností od 1. ledna 2005 byl přijat zákon o pojistné smlouvě, jímž se subsidiárně řídí pojistné smlouvy uzavřené od tohoto data do 31. prosince 2013. Právní vztahy vzniklé z pojistných smluv uzavřených před 1. lednem 2005 se řídí v souladu s ustanovením § 72 odst. 1 zákona o pojistné smlouvě dosavadními právními předpisy, tj. občanským zákoníkem (zejména ustanovením hlavy patnácté, tj. § 788 a násl. citovaného zákona). Pojistné smlouvy uzavřené po 1. lednu 2014 se řídí subsidiárně novým občanským zákoníkem.

K zákonu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla byla vydána prováděcí vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., ze dne 15. září 1999, která upravuje rozsah údajů o pojištění odpovědnosti sdělovaných pojistitelem České kanceláři pojistitelů, náležitosti potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a škodném průběhu pojištění a dále povinný teritoriální rozsah platnosti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla za jediné pojistné na škody způsobené provozem tuzemských vozidel. V současné době se jedná kromě států EU a dalších států tvořících EHP o Albánii, Andorru, Bosnu a Hercegovinu, Bývalou jugoslávskou republiku Makedonii, Chorvatsko⁸⁵, Monako, San Marino, Srbsko, Černou Horu, Švýcarsko, Turecko, Ukrajinu a Vatikán. Podmínkou pro zařazení státu do tohoto seznamu je členství státu v Radě kanceláří. Pojistná smlouva může upravit teritoriální rozsah pojištění odlišně, ale pouze směrem k rozšíření územního rozsahu pojištění.

Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla byl doposud 16x novelizován. Naposledy a zásadně s účinností od 1. ledna 2014 v souvislosti s účinností nového občanského zákoníku, a to zákonem č. 303/2013 Sb., kterým se mění některé zákony

⁸² První až pátá motorová směrnice.

⁸³ § 1 odst. 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

⁸⁴ § 1 odst. 2 zákona o pojistné smlouvě ve znění do 31. prosince 2013.

⁸⁵ Chorvatsko se stalo členem EU 1. července 2013, nicméně doposud nebyla provedena příslušná legislativní změna.

v souvislosti s přijetím rekodifikace soukromého práva. Tímto zákonem se v souladu s novým občanským zákoníkem nahradil pojem škoda pojmem újma (a to i v samotném názvu zákona) a pojem odpovědnost za škodu pojmem povinnost nahradit újmu. Současně byla touto novelizací odstraněna pochybnost o způsobu náhrady újmy z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, když je stanoveno, že újma vzniklá ublížením na zdraví nebo usmrcením, dále věcné škody a ušlý zisk (dle ustanovení § 6 odst. 2 písm. a) až c) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), se nahradí v penězích nejvýše do limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě. Tím byla odstraněna pochybnost o způsobu náhrady újmy dle obecného ustanovení nového občanského zákoníku (§ 2951)⁸⁶, podle něhož platí obecné pravidlo upřednostňující restituční náhradu, což koresponduje samozřejmě i tomu, že pojistitel hradí pojistné plnění z tohoto pojištění nikoliv náhradu škody či újmy.

Na tomto místě lze současně zmínit novelu zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla účinnou rovněž od 1. ledna 2014, a to zákonem č. 160/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon zavádí pro pojistitele – členy České kanceláře pojistitelů (ČKP) povinný 3% odvod ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti za každý kalendářní rok do fondu zábrany škod vznikajících provozem vozidel spravovaného ČKP. Příspěvek do fondu zábrany škod je člen ČKP povinen platit Kanceláři ve čtvrtletních splátkách.

⁸⁶ Škoda se nahrazuje uvedením do předešlého stavu. Není-li to dobře možné, anebo žádá-li to poškozený, hradí se škoda v penězích. Nemajetková újma se odčiní přiměřeným zadostiučiněním. Zadostiučinění musí být poskytnuto v penězích, nezajistí-li jeho jiný způsob skutečné a dostatečně účinné odčinění způsobené újmy.

Z prostředků fondu zábrany škod se poskytne nejméně 60 % hasičskému záchrannému sboru a z toho nejméně 20 % jednotkám sborů dobrovolných hasičů obcí k pořízení techniky, dále se poskytne nejméně 15 % dalším složkám integrovaného záchranného systému a nejméně 15 % na realizaci projektů a programů prevence. Je zřízena Komise jako orgán ČKP pro tvorbu programů prevence škod a pro rozdělování prostředků fondu zábrany škod.

Předkladatel zákona se inspiroval zahraniční právní úpravou, konkrétně pak odkazem na státy, jež mají ukotven odvod pojišťoven (podíl na financování hasičské služby) přímo: a to např. Finsko, Německo, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Slovensko, Švýcarsko, Velká Británie. Při samotném vypracování zákona bylo mimo jiné čerpáno ze slovenské právní úpravy⁸⁷, kde výše popisovaný princip funguje již takřka 10 let.

Přijetí tohoto zákona je hodnoceno z právního i ekonomického hlediska jako nesystémové. Samostatnou otázkou je vůbec povaha povinného odvodu do fondu zábrany škod, tj. zda se jedná o poplatek, odvod či jakousi nepřímou daň. Zakotvení povinného odvodu pojistného se jeví netržní, nesystémové a vůči komerčnímu pojišťovnictví diskriminační. Je zaváděna jakási „sektorová daň“ neodůvodněně postihující pouze vybraný sektor pojišťovnictví a vybraný produkt – pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.⁸⁸

5.2.1 Rozsah pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se vztahuje na každou osobu, která je povinna nahradit újmu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištění se vztahuje jak na odpovědnost subjektivní (zaviněné porušení zákonné povinnosti), tj. např. řidiče, tak na odpovědnost objektivní, tj. provozovatele/vlastníka vozidla.

⁸⁷ Zákon č. 8/2008 Z. z., o poisťovníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov, účinný od 15. února 2008 a jemu předcházející právní předpis.

⁸⁸ Daňhel, J., Příspěvek na Hasičský záchranný sbor z povinného ručení je nesystémový, oPojištění.cz, 14. října 2013.

Škodnou událostí se pak pro účely zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla rozumí způsobení újmy (v rozsahu a pojetí dle nového občanského zákoníku, tedy již včetně tzv. nemajetkové újmy) provozem vozidla.

Pokud zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nestanoví jinak, má pojištěný právo, aby pojistitel za něj uhradil v rozsahu a ve výši podle nového občanského zákoníku poškozenému:

- a) způsobenou újmu vzniklou ublížením na zdraví nebo usmrcením,
- b) způsobenou škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat,
- c) ušlý zisk,
- d) účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování nároků podle písmen a) až c); v souvislosti se škodou podle písmene b) nebo c) však jen v případě marného uplynutí lhůty podle § 9 odst. 3 citovaného zákona nebo neoprávněného odmítnutí anebo neoprávněného krácení pojistného plnění pojistitelem,

pokud poškozený svůj nárok uplatnil a prokázal a pokud ke škodné události, ze které tato újma vznikla a kterou je pojištěný povinen nahradit, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti, s výjimkou doby jeho přerušení.

Újma uvedená výše pod písm. a) až c) se nahradí v penězích nejvýše do limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě.

Pojištěný má dále právo, aby pojistitel za něj uhradil příslušnou zdravotní pojišťovnou uplatněný a prokázaný nárok na náhradu nákladů vynaložených na zdravotní péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění podle zákona upravujícího veřejné zdravotní pojištění⁸⁹, jestliže zdravotní pojišťovna vynaložila tyto náklady na zdravotní péči poskytnutou poškozenému, pokud ke škodné události, ze které tato újma vznikla a kterou je pojištěný povinen nahradit, došlo v době trvání pojištění

⁸⁹ § 55 zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 137/2008 Sb.

odpovědnosti, s výjimkou doby jeho přerušení. To platí obdobně i v případě regresní náhrady předepsané k úhradě pojištěnému podle zákona upravujícího nemocenské pojištění⁹⁰ a nově i náhrady nákladů zásahu hasičských sborů v souvislosti se škodou krytou pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla.

Pojistná smlouva týkající se pojištění odpovědnosti musí být uzavřena tak, aby toto pojištění na základě jediného pojistného platilo na území všech členských států EU/EHP a dalších států uvedených v seznamu států, který stanoví ministerstvo vyhláškou⁹¹ (tzv. princip jediného pojistného - „single premium“). Pojistitel je povinen tuto platnost pojištění na zelené kartě vyznačit. Pojištění odpovědnosti může však platit i na území jiných států než států výše uvedených, pokud pojistitel tuto platnost pojištění na zelené kartě vyznačí, jak je již uvedeno výše.

V případě újmy způsobené provozem tuzemského vozidla na území jiného členského státu EU/EHP se rozsah pojištění odpovědnosti řídí právní úpravou tohoto jiného členského státu⁹², pokud podle tohoto zákona nebo podle pojistné smlouvy není tento rozsah širší.

Na újmu způsobenou provozem vozidla občanovi členského státu během jeho přímé cesty mezi dvěma územími členských států, jestliže se na území, kterým taková osoba projíždí a na kterém došlo k události, z níž újma vznikla, nevztahuje působnost žádné národní kanceláře pojistitelů, se vztahuje právní úprava toho členského státu, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště.

Výluky z pojistného plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla pak stanoví § 7 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (např. újma, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla újma způsobena; újma vzniklá provozem vozidla při teroristickém činu nebo válečné události, jestliže má tento provoz přímou souvislost s tímto činem nebo událostí).

⁹⁰ § 126 zákona č. 187/2006 Sb., o nemocném pojištění, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

⁹¹ 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.

⁹² Nařízení Řím II.

5.2.1.1 Náhrada újmy a náhrada škody dle nového občanského zákoníku

Na tomto místě je podle mého názoru třeba uvést zásadní změny týkající se úpravy odpovědnosti za škodu, resp. povinnosti k náhradě újmy dle nového občanského zákoníku. Nově se hradí újma, a to majetková a nemajetková. Pojem škody pak zahrnuje jen újmu na jmění. S tímto koncepčním vymezením se pak musí vypořádat rozsah pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, tj. vymezení pojistného plnění po 1. lednu 2014, jak rozvádím blíže v další podkapitole.

Obecně lze konstatovat, že kromě zásadních otázek týkajících se rozsahu náhrady některých typů újem při absenci tzv. bodové vyhlášky č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění, přináší i řadu výkladových obtíží ve vztahu k ustanovením upravujícím jednotlivé druhy deliktů i ustanovením upravujícím rozsah náhrady.

Nový občanský zákoník stanoví povinnost k náhradě újmy a škody, jak bez ohledu na zavinění, tak při zaviněném porušení dobrých mravů a zákona.

Škoda z provozu dopravních prostředků je upravena v ustanoveních § 2927 – 2932. Povinnost k její náhradě je založena na objektivním principu, tj. charakter povinnosti zůstává stejný jako v dosavadní právní úpravě s možností liberace. Povinnosti nahradit škodu se nemůže provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se zprostití, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.

Je-li dopravní prostředek v opravě, považuje se za jeho provozovatele osoba, která dopravní prostředek převzala k opravě. Místo provozovatele nahradí škodu ten, kdo použije dopravního prostředku bez vědomí nebo proti vůli provozovatele. Provozovatel nahradí škodu společně a nerozdílně s ním, pokud mu takové užití dopravního prostředku z nedbalosti umožnil.

Nově je upravena nevyvratitelná domněnka v ustanovení § 2930, dle něhož nelze-li provozovatele určit, platí, že jím je vlastník dopravního prostředku. Obdobně jako v dosavadní právní úpravě je upravena škoda vzniklá odcizením nebo ztrátou věci a střet provozů.

V návaznosti na rozsah pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jsou náhrady při ublížení na zdraví a při usmrcení upraveny v rámci náhrady při újmě na přirozených právech člověka (Pododdíl 2 Oddílu 3 Hlavy III).

Při ublížení na zdraví odčiní škůdce újmu poškozeného peněžitou náhradou, vyvažující plně vytrpěné bolesti a další nemajetkové újmy; vznikla-li poškozením zdraví překážka lepší budoucnosti poškozeného, nahradí mu škůdce i ztížení společenského uplatnění. Nelze-li výši náhrady takto určit, stanoví se podle zásad slušnosti. Zde je jedna z nejvýznamnějších změn, které nový občanský zákoník přinesl, tj. zrušení vyhlášky č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění.

Při usmrcení nebo zvláště závažném ublížení na zdraví odčiní škůdce duševní utrapy manželu, rodiči, dítěti nebo jiné osobě blízké peněžitou náhradou vyvažující plně jejich utrpení. Nelze-li výši náhrady takto určit, stanoví se podle zásad slušnosti.

Nový občanský zákoník dále upravuje náklady spojené s péčí o zdraví poškozeného, s péčí o jeho osobu nebo jeho domácnost, náklady pohřbu a peněžité dávky (náhrada za ztrátu na výdělků, na důchodu, náklady na výživu pozůstalých atd.).

Při určení výše škody na věci se vychází z její obvyklé ceny v době poškození a zohlední se, co poškozený musí k obnovení nebo nahrazení funkce věci účelně vynaložit.

Závěrem této části je třeba odkázat na přechodné ustanovení § 3079, podle něhož právo na náhradu škody vzniklé porušením povinnosti stanovené právními předpisy, k němuž došlo přede dnem nabytí účinnosti nového občanského zákoníku,

se posuzuje podle dosavadních právních předpisů. Nerozhodl-li však soud ke dni nabytí účinnosti nového občanského zákoníku o náhradě škody vzniklé porušením povinnosti stanovené právními předpisy, k němuž došlo přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, může na návrh poškozeného člověka, jsou-li pro to mimořádné důvody hodné zvláštního zřetele (§ 2 odst. 3), přiznat poškozenému i náhradu nemajetkové újmy podle tohoto zákona. Toto ustanovení bude zřejmě využito zejména v případě odškodnění závažných škod na zdraví, jež vznikly před 1. lednem 2014 a jež zakládají nárok na mimořádné odškodnění ztížení společenského uplatnění dle dosavadních právních předpisů.

5.2.1.2 Rozsah pojistného plnění dle nového občanského zákoníku

Úprava odpovědnosti, resp. povinnosti nahradit újmu, jak vyplývá z nového občanského zákoníku, v řadě případů nekoresponduje s právní úpravou obsaženou v občanském zákoníku. Nový občanský zákoník zakládá některé nové typy nároků, v řadě případů mění rozsah náhrady újmy a v některých případech rozšiřuje okruh poškozených osob, které mají na náhradu újmy nárok.

Rozsah pojistného plnění z pojistných událostí, respektive nároků na náhradu škody nebo újmy vzniklých po 1. lednu 2014, a to jak z pojistných smluv uzavřených v režimu nového občanského zákoníku (příčemž u těchto je rozhodné datum uzavření pojistné smlouvy, či sjednání pojištění), tak i ze smluv uzavřených v režimu občanského zákoníku, by se měl řídit novým občanským zákoníkem.⁹³

Při řešení otázky poskytování náhrad po 1. lednu 2014 je třeba vzít v úvahu ustanovení § 6 odst. 2 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. S účinností od 1. ledna 2014⁹⁴ je novelizováno znění ustanovení § 6 odst. 2 písm. a) citovaného zákona, podle něhož má pojištěný právo, aby pojistitel za něj uhradil v rozsahu a ve výši

⁹³ Ustanovení § 3029 odst. 1 nového občanského zákoníku.

⁹⁴ Zákon č. 303/2013 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím rekodifikace soukromého práva.

podle nového občanského zákoníku poškozenému způsobenou újmu vzniklou ublížením na zdraví nebo usmrcením. Ustanovení § 6 odst. 3 citovaného zákona ve znění účinném od 1. ledna 2014 pak stanoví, že újma vzniklá ublížením na zdraví nebo usmrcením, věcná škoda a ušlý zisk se nahradí v penězích nejvýše do limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě.

Z výše uvedených ustanovení citovaného zákona lze usuzovat, že zatímco v případě újmy na zdraví či usmrcení jsou poskytovány všechny náhrady způsobené újmy podle příslušných ustanovení nového občanského zákoníku (tedy včetně náhrady nemajetkové újmy ve smyslu ustanovení § 2958 nového občanského zákoníku), u poškození, zničení nebo ztráty věci má být poskytována pouze náhrada škody, tedy újma na jmění, nikoliv újma nemajetková. Takovým výkladem by v tomto případě došlo k vyloučení ceny zvláštní oblíby ve smyslu ustanovení § 2969 odst. 2 nového občanského zákoníku a náhrady osobního neštěstí ve smyslu ustanovení § 2971 nového občanského zákoníku. Ačkoliv je totiž v obou případech předpokladem vznik škod na věci, představují obě náhradu nemajetkové újmy. V případě ceny zvláštní oblíby je jí nahrazován zvláštní citový vztah k poškozené věci, zatímco v případě osobního neštěstí následný negativní psychický stav mající příčinu ve škodě na věci.

Nové typy nároků na náhradu újmy podle nového občanského zákoníku ve srovnání s občanským zákoníkem

Ublížení na zdraví:

- Náhrada další nemajetkové újmy (§ 2958) - rozsah náhrady by měl vycházet ze stejných předpokladů jako stávající náhrady osobnostních újem ve smyslu ustanovení § 13 a násl. občanského zákoníku.
- Náhrada bezplatných prací (§ 2965) - náhrada peněžitým důchodem (pokud poškozený konal pro jiného práce v jeho domácnosti nebo závodu).

Zvlášť závažné ublížení na zdraví:

- Peněžitá náhrada za duševní útrapy: manžel, rodiči, dítěti, jiné osobě blízké (bez ohledu na to, zda žije ve společné domácnosti) – (§ 2959) - doposud pouze v případě usmrcení; rozsah náhrady závisí na uvážení soudu, nelze-li určit rozsah náhrady, bude určena podle „zásad slušnosti“.

Usmrcení:

- Náhrada bezplatných prací (§ 2965) - náhrada peněžitým důchodem (pokud poškozený konal pro jiného práce v jeho domácnosti nebo závodu).

Náhrada nemajetkové újmy

Jak je již uvedeno výše, nový občanský zákoník nově upravuje náhrady při újmě na tzv. přirozených právech člověka, přičemž tyto náhrady jsou poskytovány i v případě ublížení na zdraví a usmrcení. Ačkoli řada z těchto náhrad navazuje na stávající úpravu uvedenou v občanském zákoníku, v případě některých náhrad dochází ke změnám okruhu oprávněných osob, výše poskytované náhrady či změnám metody jejího stanovení. Zároveň jsou zavedeny i některé nové typy náhrad nemajetkové újmy.

V případě náhrady nemajetkové újmy přináší nový občanský zákoník tyto zásadní změny (při plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla):

Bolestné a ztížení společenského uplatnění

Ke stanovení bolestného a ztížení společenského uplatnění dochází od 1. ledna 2014 bez použití bodového hodnocení podle vyhlášky č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění. Předpokládá se, že pravidla pro poskytování těchto náhrad budou vytvářena soudní praxí. Vytvoření a ustálení soudní praxe je však záležitostí několika let a pro zajištění právní jistoty při poskytování těchto náhrad je nezbytné i pro takové přechodné období, než bude soudní praxe vytvořena, stanovit

určité zásady. Za tímto účelem expertní komise při Nejvyšším soudu pracuje na vytvoření metodiky výpočtu náhrad za vytrpěné bolesti a ztížení společenského uplatnění z Mezinárodní klasifikace funkčních schopností, disability a zdraví.⁹⁵ Takto nastavená metodika předpokládá pro stanovení výše náhrady zohlednění nejen medicínských kritérií, ale i kritérií společenských. Na rozdíl od stávající koncepce, podle které platila paušálně stanovená pravidla odvozená od typu újmy, mají být nově zohledňovány i následky pro konkrétního poškozeného. Metodika bude doporučujícím materiálem, ze své podstaty nemůže ani mít závazný charakter. U bolestného se bude primárně vycházet z lékařské dokumentace s přihlédnutím ke stupni komplikací (lehká, středně závažná, závažná a těžká). U ztížení společenského uplatnění je přistoupeno k vytvoření zcela nového systému, který by vedle nezbytného odborného lékařského zatřídění újmy zohledňoval i lépe definovaný a zdravotní újmě přiřazený rozsah postižení (omezení) jednak ve vztahu k průměrnému (obvyklému) poškozenému, a to zejména z pohledu všech myslitelných stránek lidského života, tj. všech oblastí, v nichž pro trvalé zdravotní následky dochází k omezení či dokonce k plnému vyřazení z možnosti se společensky uplatnit a naplnit tak zákonem předvídanou podmínku „lepší budoucnosti“, jednak s přihlédnutím k individuálním odlišnostem každého jednotlivého případu.⁹⁶ Částka představující pomyslnou hodnotu zmařeného (byť neskončeného) lidského života při absolutním vyřazení ze všech sfér společenského zapojení (100 %) by se měla dle metodiky pohybovat kolem 10.000.000 Kč. Navrhovaný systém hodnocení bolestného a ztížení společenského uplatnění by tak měl fungovat díky specializovaným znalcům.

Duševní útrapy

V případě usmrcení nový občanský zákoník již neupravuje výši jednorázové náhrady, jak tomu bylo podle občanského zákoníku. Náhradu je tak třeba posuzovat podle konkrétních okolností. Při stanovení výše této náhrady se zřejmě bude do ustálení soudní praxe i v tomto případě vycházet z dosavadní právní úpravy se zohledněním individuálních okolností konkrétního případu. I zde totiž zákonodárce v souvislosti

⁹⁵ Předpokládá se dokončení metodiky v prvních měsících roku 2014.

⁹⁶ Vojtek, P., Jak se rodí Metodika k odškodňování újem na zdraví nového občanského zákoníku, Soudce. 2014, č. 1. s. 4.

s přijetím nové úpravy nepoukazuje na nedostatečnou výši zákonem určených jednorázových náhrad, ale pouze vytýká jejich paušalizaci (zákonem stanovená výše náhrady může být v určitém případě příliš nízká a v jiném příliš vysoká).

V případě zvlášť závažného ublížení na zdraví nebude možné, vzhledem ke zcela nové právní úpravě, výši náhrady podpůrně odvozovat od stávající praxe. Pro určení, v jakých případech má být uvedená náhrada poskytována, bude třeba rovněž vyložit obsah pojmu „zvlášť závažné ublížení na zdraví,“ který je v oblasti soukromého práva pojmem novým.

U této náhrady dochází k rozšíření okruhu oprávněných osob. Nejedná se pouze o nejbližší rodinné příslušníky (tj. manžel, rodič, dítě), ale i o jiné osoby blízké. Těmi se dle § 22 odst. 1 nového občanského zákoníku rozumí další příbuzní v řadě přímé, sourozenci, partner podle jiného zákona upravujícího registrované partnerství. Jiné osoby v poměru rodinném nebo obdobném se pokládají za osoby sobě navzájem blízké, pokud by újmu, kterou utrpěla jedna z nich, druhá důvodně pociťovala jako újmu vlastní. Má se za to, že osobami blízkými jsou i osoby sešvagřené nebo osoby, které spolu trvale žijí.

Jiné nemajetkové újmy

Pojem „další nemajetkové újmy,“ které nový občanský zákoník staví vedle náhrady za vytrpěné bolesti a ztížení společenského uplatnění, není blíže specifikován a ani důvodová zpráva k novému občanskému zákoníku nevysvětluje, o jaké nemajetkové újmy se jedná. Lze však zřejmě předpokládat, že se jedná o nemajetkové újmy přechodného charakteru, které nejsou kompenzovány bolestným, spočívající například v tom, že se poškozený po nehodě musel pravidelně rehabilitovat, byl nucen užívat berle, čímž byl omezen okruh jeho pracovních a společenských aktivit apod. To však platí pouze za předpokladu, že taková újma je přechodná a neznamená překážku lepší budoucnosti, neboť taková újma by se nahrazovala v rámci ztížení společenského uplatnění. Při stanovení výše náhrady za tyto další nemajetkové újmy

se bude zřejmě vycházet podpůrně ze soudní praxe při přiznávání peněžitých náhrad nemajetkové újmy podle ustanovení § 11 a násl. občanského zákoníku.

Zásadně lze tedy shrnout, že odškodnění ve formě pojistného plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla dle nového občanského zákoníku nově přináší zejména náhradu nemajetkových újem, což odpovídá trendům judikatury a právní úpravy zemí EU. Koncepce imateriální újmy na zdraví je v novém občanském zákoníku chápána jako jednotná kategorie⁹⁷. Na rozdíl od dosavadní úpravy občanského zákoníku jsou úprava náhrady škody na zdraví a ochrany osobnosti lépe propojeny shodnou úpravou náhrady újmy. Odstraňuje se tím nejednotnost dosavadní úpravy⁹⁸. Nový občanský zákoník opouští koncepci škody a náhrady škody, jak ji zná občanský zákoník, a nově se zavádí pojem újmy jako nový právní institut.⁹⁹

Vzhledem k neomezeným limitům nemajetkové újmy dle nové úpravy se otevírá prostor pro tzv. „manifestaci újmy“ poškozeného v soudním řízení, kdy náhrada újmy je chápána komplexně včetně ochrany osobnosti. Bude záviset zejména na úvaze soudu, jak případ vzhledem k osobním poměrům poškozeného a okolnostem posoudí, a to v podstatě vždy slovy nového občanského zákoníku, dle zásad slušnosti. Kruciólní význam bude mít judikatura soudů, a to již prvoinstančních. Ta se zřejmě z počátku bude odvíjet od dosavadních částek přisuzovaných v případě mimořádného navýšení bolestného a ztížení společenského uplatnění dle tzv. bodové vyhlášky, byť nový občanský zákoník je z principu založen na diskontinuitě právní úpravy, kritizující formalistický paušální přístup. Inspirací bude zřejmě i postup soudu v zahraničí např. SRN, kde jsou soudcům k dispozici tzv. oceňovací tabulky (zde je ovšem zase otázkou zcela jiná životní úroveň, od níž se toto hodnocení odvíjí). Na Slovensku je např. hodnota bodu 15,70 EUR, přičemž zde ovšem není zakotveno mimořádné zvýšení bolestného či ztížení společenského uplatnění.

⁹⁷ Svoboda, K., Odškodňování imateriální újmy na zdraví podle starého a podle nového občanského zákoníku. *Rekodifikace & Praxe*. 2013, č. 2. s. 4.

⁹⁸ Lojdová, E., Malý, L., *Novinky v oblasti náhrady škody na zdraví dle NOZ*, © epravo.cz - Sběrka zákonů, judikatura, právo, 7. listopadu 2013.

⁹⁹ Písaříková, M., Újma jako nový právní institut. *Rekodifikace & Praxe*. 2013, č. 12. s. 6.

Z hlediska výše pojistného plnění (ohraňovaného příslušnými limity pojistného plnění) je třeba rovněž připomenout, že nová právní úprava neposkytuje jasné hranice výše náhrady újmy. V praxi to pak pro pojistitele bude znamenat v zájmu konečného odškodnění využití dohod o narovnání s poškozeným či jednostranným vzdáním se práva na další náhradu ze strany poškozeného. Zásadní vliv na konečné odškodnění však bude mít judikatura, jež se bude ovšem tvořit desítky let. Jednoznačně vyšší pojistné plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla po 1. lednu 2014 má již nyní dopad na kalkulaci pojistného, kdy se očekává tomu odpovídající nárůst jeho výše¹⁰⁰.

5.2.2 Limity pojistného plnění

Limity pojistného plnění jakožto nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události jsou v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla upraveny v zákoně o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v souladu s právem EU¹⁰¹, které stanoví povinnost tzv. minimálních částek pokrytých povinným pojištěním. Rovněž v souladu s právem EU citovaný zákon rozlišuje limity při újmě vzniklé ublížením na zdraví nebo usmrcením a u škod na věci a ušlého zisku.

Limity pojistného plnění musí být dle citovaného zákona v pojistné smlouvě uvedeny samostatně, a to způsobem, který odpovídá členění limitů pojistného plnění dle jednotlivých nároků na odškodnění.

Limit pojistného plnění musí odpovídat:

- a) při újmě vzniklé ublížením na zdraví nebo usmrcením nejméně 35.000.000 Kč na každého zraněného nebo usmrceného včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a regresního nároku ze zdravotního nebo nemocenského pojištění a úhrady nákladů zásahu hasičských sborů,

¹⁰⁰ Skalková, O., Lidem a podnikům zdraží pojištění odpovědnosti za škody, Hospodářské noviny, 12. září 2013.

¹⁰¹ Čl. 9 konsolidované směrnice.

- b) při věcné škodě a ušlém zisku nejméně 35.000.000 Kč bez ohledu na počet poškozených; převyšuje-li součet nároků uplatněných více poškozenými limit pojistného plnění uvedený v pojistné smlouvě, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároků všech poškozených.

Se zbývající částí nároků se poškození mohou obrátit přímo na škůdce z titulu jeho povinnosti nahradit újmu (dříve odpovědnosti za škodu), neboť sjednané pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ho této povinnosti nezbavuje. Tak tomu bylo do 31. prosince 2013 např. i u závažnějších škod na zdraví či usmrcením, kdy mohlo poškozenému vzniknout právo na náhradu nemajetkové újmy za zásah do práva na ochranu osobnosti, jež nebylo do té doby pojištěním odpovědnosti z provozu vozidlo kryto.

Pro účelně vynaložené náklady s právním zastoupením zákon žádné minimální limity nestanoví.

5.2.3 Přímý nárok poškozeného

Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla upravuje obdobně jako právní úpravy jiných členských států EU/EHP a v souladu s právem EU¹⁰² přímý nárok poškozeného na pojistné plnění. Je upraven v ustanovení § 9 odst. 1 citovaného zákona, dle něhož má poškozený právo uplatnit svůj nárok na pojistné plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla u příslušného pojistitele nebo u České kanceláře pojistitelů, jedná-li se o nárok na plnění z garančního fondu. Přímý nárok poškozeného je úpravou odchylnou od obecné úpravy obsažené v novém občanském zákoníku (ustanovení § 2861 odst. 2)¹⁰³, pro smlouvy uzavřené do 31. prosince 2013 pak

¹⁰² Čl. 18 konsolidované směrnice.

¹⁰³ Poškozenému vzniká právo na plnění proti pojistiteli, jen bylo-li to ujednáno, anebo stanoví-li tak jiný zákon.

v zákoně o pojistné smlouvě (ustanovení § 43 odst. 3)¹⁰⁴ z důvodu ochrany poškozených. Jedná se o originární právo poškozeného založené zvláštním právním předpisem. I přesto, že je odvozeno od právního vztahu mezi pojistitelem a pojištěným škůdcem, nemá povahu nároku na náhradu újmy.

Plnění pojistitele je splatné do 15 dnů, jakmile pojistitel skončil šetření nutné k zjištění rozsahu jeho povinnosti plnit nebo jakmile pojistitel obdržel pravomocné rozhodnutí soudu o své povinnosti poskytnout pojistné plnění.

Pojistitel je povinen provést šetření škodné události bez zbytečného odkladu a ve lhůtě do 3 měsíců ode dne, kdy bylo oprávněnou osobou uplatněno právo na plnění z pojištění odpovědnosti, je pojistitel povinen:

- a) ukončit šetření pojistné události a sdělit poškozenému výši pojistného plnění podle jednotlivých nároků poškozeného včetně způsobu stanovení jeho výše, jestliže nebyla zpochybněna povinnost pojistitele plnit z pojištění odpovědnosti a nároky poškozeného byly prokázány, nebo
- b) podat poškozenému písemné vysvětlení k těm jím uplatněným nárokům, které byly pojistitelem zamítnuty nebo u kterých bylo plnění pojistitele sníženo, anebo u kterých nebylo možno ve stanovené lhůtě ukončit šetření.

Nesplnění těchto povinností ze strany pojistitele je ze zákona sankcionováno, a to tak, že se zvyšuje částka pojistného plnění, jehož se prodlení pojistitele týká, o úrok z prodlení. Sazba úroku z prodlení se stanoví ve výši diskontní sazby stanovené Českou národní bankou, platné k prvnímu dni prodlení, navýšené o 4 % ročně. Úroky z prodlení se stanovují vždy samostatně za každý započatý měsíc prodlení ve výši jedné dvanáctiny sazby úroku z prodlení, přičemž sazba úroku z prodlení se aktualizuje každý měsíc s využitím diskontní sazby České národní banky, platné k prvnímu dni daného měsíce prodlení. Úroky z prodlení odvozené na základě diskontní sazby se použijí, pokud není v pojistné smlouvě stanovena částka vyšší.

¹⁰⁴ Náhradu škody platí pojistitel poškozenému; poškozený však právo na pojistné plnění proti pojistiteli nemá, nestanoví-li zvláštní právní předpis nebo pojistná smlouva jinak.

5.2.4 Informační středisko

Za účelem poskytnutí informací nezbytných pro uplatnění nároků poškozených osob na náhradu škody z pojištění odpovědnosti zavedlo komunitární právo¹⁰⁵ povinnost členských států EU/EHP zřídit tzv. informační střediska. V České republice informační středisko provozuje Česká kancelář pojistitelů (dále jen „Kancelář“ nebo „ČKP“), jehož prostřednictvím zjišťuje a uchovává údaje o:

- a) státních poznávacích značkách tuzemských vozidel,
- b) pojistiteli, číslech pojistných smluv týkajících se pojištění odpovědnosti z provozu tuzemských vozidel a datech počátku a konce platnosti pojištění,
- c) číslech zelených karet, číslech pojistných smluv týkajících se hraničního pojištění,
- d) pojistitelích a jimi jmenovaných škodních zástupcích,
- e) škodních zástupcích.

Informace týkající se vozidel s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě EU/EHP, než je Česká republika, a informace o škodních zástupcích pojišťoven neprovozujících pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na území České republiky zjišťuje Kancelář prostřednictvím informačních středisek těchto členských států. Kancelář plní informační povinnosti vůči poškozenému s bydlištěm či sídlem v České republice, pokud došlo ke škodné události v členském státě EU/EHP provozem vozidla s obvyklým stanovištěm v členském státě a dále vůči poškozenému s bydlištěm či sídlem na území jiného členského státu EU/EHP, pokud k újmě došlo na území České republiky nebo vozidlo, jehož provozem byla újma způsobena, má obvyklé stanoviště na území České republiky (viz blíže kapitola 5.2.6).

¹⁰⁵ Čl. 23 konsolidované směrnice.

5.2.5 Škodní zástupce

Komunitární právo rovněž zavedlo institut tzv. škodního zástupce¹⁰⁶, kterého musí ustanovit každá pojišťovna, která obdrží v některém členském státě EU/EHP povolení k provozování pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla v každém členském státě, v němž není usazena. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla rozlišuje:

- škodního zástupce pojistitele se sídlem na území České republiky ustanoveným v každém jiném členském státě EU/EHP,
- škodního zástupce pojistitele z jiného členského státu EU/EHP provozujícího pojištění odpovědnosti na území České republiky na základě svobody dočasně poskytovat služby ustanoveného pro Českou republiku (tento pojistitel se stává provozováním pojištění odpovědnosti z provozu vozidla členem Kanceláře),
- škodního zástupce ustanoveného v České republice pojišťovnou, které bylo uděleno v jiném členském státě EU/EHP povolení k provozování pojištění odpovědnosti a která v České republice pojištění odpovědnosti neprovozuje.

Škodní zástupce projednává jménem a na účet pojistitele škodné události, včetně konečného vyřízení nároků vznesených poškozeným. Za tím účelem shromažďuje informace nutné k prošetření nároků poškozeného a provádí opatření k jejich vypořádání.

Škodní zástupce může být činný i pro více pojistitelů. Musí být oprávněn k zastupování pojistitele ve vztahu k poškozenému, k vypořádání nároků poškozeného v plném rozsahu a schopen jednat v úředním jazyce členského státu bydliště nebo sídla poškozeného. Jmenování škodního zástupce nevylučuje právo poškozeného uplatnit právo na náhradu újmy přímo proti osobě, která tuto újmu způsobila, nebo proti příslušnému pojistiteli. Jmenování škodního zástupce není zřízením pobočky pojistitele

¹⁰⁶ Čl. 21 konsolidované směrnice.

a činnost škodního zástupce není považována za formu usazení se na území jiného členského státu (tj. nezakládá definici provozovny).

5.2.6 Česká kancelář pojistitelů

Zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je zřízena Kancelář jako profesní organizace pojistitelů. Kancelář je právnickou osobou se sídlem v Praze, která je oprávněna vyvíjet činnost v rozsahu stanoveném tímto zákonem. Pro účely tohoto zákona se Kancelář považuje za tuzemskou pojišťovnu a na její činnost se přiměřeně použijí ustanovení zvláštního právního předpisu upravujícího pojišťovnictví¹⁰⁷. Kancelář se zapisuje do obchodního rejstříku.

Kancelář:

- a) spravuje garanční fond a od 1. ledna 2014 i fond zábrany škod,
- b) provozuje hraniční pojištění a informační středisko,
- c) zabezpečuje plnění úkolů souvisejících s jejím členstvím v Radě kancelářů,
- d) uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů cizích států, informačními středisky a orgány pověřenými v jiných členských státech vyřizováním žádostí o náhradní plnění a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod,
- e) spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti,
- f) vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti,
- g) podílí se na předcházení vzniku škodných událostí v provozu na pozemních komunikacích a na předcházení pojistným podvodům v pojištění souvisejícím s provozem vozidel,
- h) zpracovává pro potřeby své, svých členů nebo kancelářů pojistitelů cizích států a jejich členských pojišťoven údaje o dopravních nehodách od Policie České republiky způsobem umožňujícím dálkový přístup k údajům.

¹⁰⁷ Zákon o pojišťovnictví.

Kancelář v souladu s komunitárním právem plní informační povinnosti vůči poškozenému s bydlištěm nebo sídlem na území České republiky, jemuž je povinna sdělit na jeho žádost:

- a) identifikační údaje vlastníka nebo obvyklého řidiče nebo registrovaného držitele vozidla, jehož provozem byla poškozenému újma způsobena,
- b) obchodní firmu a adresu pojišťovny, u které byla pojištěna odpovědnost z provozu vozidla, jehož provozem byla poškozenému újma způsobena,
- c) číslo pojistné smlouvy, kterou byla odpovědnost z provozu vozidla, jehož provozem byla poškozenému újma způsobena, pojištěna,
- d) identifikační údaje škodního zástupce pojistitele z jiného členského státu EU/EHP pro Českou republiku,

jestliže ke škodné události došlo v členském státě provozem vozidla s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě než České republice. Informace o škodním zástupci pojistitele z jiného členského státu pro Českou republiku se poskytuje i v případě, že ke škodné události došlo na území jiného než členského státu, je-li tento stát účasten systému zelených karet.

Pokud je poškozeným osoba se sídlem nebo bydlištěm v jiném členském státě EU/EHP než České republice, je mu Kancelář povinna sdělit na jeho žádost obdobné informace jako poškozenému s bydlištěm nebo sídlem na území České republiky, jestliže:

- a) ke škodné události došlo na území České republiky, nebo
- b) vozidlo, jehož provozem byla újma způsobena, má obvyklé stanoviště na území České republiky.

Informace, týkající se vozidla s obvyklým stanovištěm na území České republiky, poskytne Kancelář na žádost informačnímu středisku jiného členského státu EU/EHP, na jehož území má poškozený bydliště nebo sídlo nebo na jehož území došlo ke škodné události. Kancelář poskytne informace nezbytné k uplatnění nároků na náhradu újmy také poškozenému s bydlištěm nebo sídlem v jiném než členském

státě, pokud by v daném státě byly poškozenému s bydlištěm nebo sídlem na území České republiky poskytnuty stejné informace. Zohledňuje se tak postup některých jiných než členských států, které poškozeným zabezpečují stejnou nebo obdobnou službu.

5.2.7 Garanční fond

V souladu s komunitárním právem¹⁰⁸ je zřízen garanční fond, jehož úkolem je poskytovat odškodnění minimálně do výše povinného pojištění zejména pro případ újmy na věci nebo na zdraví způsobených neidentifikovaným vozidlem nebo vozidlem, ke kterému nebyla splněna povinnost pojištění odpovědnosti. Garanční fond se tvoří z pojistného za hraniční pojištění, z povinných příspěvků pojistitelů – členů Kanceláře¹⁰⁹, z přijatých regresních náhrad a z přijatých příspěvků vyměřovaných Kanceláři osobám, které nesplnily povinnosti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Kancelář poskytuje z garančního fondu poškozenému:

- a) plnění za újmu způsobenou provozem nezjištěného vozidla, kterou je povinna nahradit nezjištěná osoba (podmínkou vzniku práva poškozeného na plnění je šetření škodné události Policií ČR); plnění za újmu na věci nebo ušlém zisku vzniklém v souvislosti se škodou na věci poskytne Kancelář pouze tehdy, pokud současně s touto škodou byla poškozenému způsobena i závažná újma na zdraví¹¹⁰ a pokud újma na věci nebo ušlém zisku přesáhla 10.000 Kč,
- b) plnění za újmu způsobenou provozem vozidla, kterou je povinna nahradit osoba bez pojištění odpovědnosti, byl-li provoz tohoto vozidla podmíněn tímto pojištěním odpovědnosti,

¹⁰⁸ Konsolidovaná směrnice.

¹⁰⁹ K 31. prosinci 2013 bylo členy ČKP 14 pojistitelů.

¹¹⁰ Za závažnou újmu na zdraví se považuje usmrcení nebo těžká újma na zdraví, anebo újma na zdraví trvalého charakteru, která ztěžuje společenské uplatnění poškozeného.

- c) plnění za újmu způsobenou provozem tuzemského vozidla, kterou je povinna nahradit osoba, jejíž odpovědnost za tuto újmu je pojištěna u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto újmu,
- d) plnění za újmu způsobenou provozem cizozemského vozidla, kterou je povinna nahradit osoba, jejíž odpovědnost za tuto újmu je pojištěna hraničním pojištěním,
- e) plnění za újmu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění,
- f) náhradní plnění podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- g) plnění za újmu způsobenou provozem vozidla, které bylo odesláno z jiného členského státu EU/EHP 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.

Kancelář poskytuje poškozenému plnění za stejných podmínek, jako poskytuje pojistné plnění pojistitel, tj. včetně výluk z plnění a nároků na náhradu vyplacené částky v případě, kdy Kancelář vystupuje jako pojistitel nebo náhradní pojistitel. Nejvyšší hranicí plnění při jedné škodné události jsou limity pojistného plnění stanovené zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s výjimkou plnění za újmu způsobenou provozem cizozemského vozidla a náhradního plnění. Z garančního fondu se neposkytuje plnění za újmu způsobenou provozem vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti, za újmu vyjmutou z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a náklady vzniklé poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění (péče) nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku újmy na zdraví nebo usmrcením způsobené provozem nezjištěného vozidla, kterou je povinna nahradit nezjištěná osoba.

Náhradní plnění z garančního fondu

Institut náhradního plnění byl do zákona implementován na základě požadavku čtvrté motorové směrnice. Náhradní plnění z garančního fondu je obecně plněno v případech porušení povinností pojistitele nebo v případě nezjištění vozidla nebo pojistitele, jež má umožnit tuzemskému poškozenému odškodnění komplikovaných zahraničních škodných událostí.

Z garančního fondu poskytuje Kancelář náhradní plnění, jestliže pojistitel nesplnil povinnost vyřídit škodnou událost do 3 měsíců od jejího nahlášení. Dále se náhradní plnění poskytuje poškozenému s bydlištěm nebo sídlem na území České republiky v případě:

- a) kdy pojistitel se sídlem v jiném členském státě EU/EHP, než je Česká republika, který provozuje na území České republiky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na základě práva dočasně poskytovat služby, neustanovil v České republice škodního zástupce, a to tehdy, pokud byla škodná událost způsobena provozem vozidla s obvyklým stanovištěm v České republice, pojištěným u tohoto pojistitele a pokud k újmě došlo na území členského státu EU/EHP, resp. třetího státu zapojeného do systému zelených karet,
- b) kdy pojišťovna provozující pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v jiném členském státě než v České republice neustanovila v České republice škodního zástupce, a to tehdy, pokud byla škodná událost způsobena provozem vozidla s obvyklým stanovištěm v jiném členském státě než v České republice, pojištěným u tohoto pojistitele a pokud k újmě došlo na území členského státu EU/EHP, resp. třetího státu zapojeného do systému zelených karet,
- c) kdy není možné zjistit vozidlo, jehož provozem byla na území jiného členského státu, než je Česká republika, způsobena újma, nebo
- d) kdy do 2 měsíců ode dne vzniku újmy způsobené provozem vozidla na území jiného členského státu EU/EHP, než je Česká republika, není

možné zjistit pojišťovnu, které vznikla povinnost poskytnout pojistné plnění za tuto újmu.

Náhradní plnění nelze z garančního fondu poskytnout, pokud poškozený již uplatnil nárok na pojistné plnění přímo vůči odpovědnostnímu pojistiteli či škodnímu zástupci, a pokud do 3 měsíců obdržel vyjádření k uplatněnému nároku nebo pokud v dané věci bylo zahájeno soudní řízení proti pojistiteli.

Kancelář má právo na náhradu vyplacené částky náhradního plnění od orgánu pověřeného vyřizováním žádostí o náhradní plnění v členském státě sídla pojišťovny, která neprovozuje na území České republiky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a která uzavřela pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti týkající se vozidla, jehož provozem byla způsobena újma. Výplatou náhradního plnění rovněž přecházejí práva poškozeného vůči osobě, která způsobila újmu, nebo vůči jejímu pojistiteli na Kancelář. Naopak pokud příslušný orgán jiného členského státu EU/EHP, než je Česká republika, poskytl v souladu s komunitárním právem¹¹¹ náhradní plnění poškozenému s bydlištěm nebo sídlem v tomtéž členském státě a uplatnil své právo na náhradu tohoto plnění proti Kanceláři, Kancelář takto uplatněné právo uspokojí bez zbytečného odkladu za předpokladu, že vozidlo, jehož provozem byla způsobena újma, mělo v době vzniku škodné události obvyklé stanoviště na území České republiky.

Kancelář má právo na náhradu vyplacené částky náhradního plnění rovněž:

- a) vůči garančnímu fondu v členském státě EU/EHP, ve kterém došlo k újmě, jestliže nelze zjistit vozidlo, jehož provozem byla újma způsobena,
- b) vůči garančnímu fondu členského státu EU/EHP, ve kterém došlo k újmě, jestliže byla újma způsobena provozem vozidla, které má obvyklé stanoviště na území jiného než členského státu EU/EHP,
- c) vůči garančnímu fondu v členském státě EU/EHP, na jehož území má vozidlo, jehož provozem byla újma způsobena, obvyklé stanoviště,

¹¹¹ Čl. 6 čtvrté motorové směrnice.

jestliže nelze zjistit pojišťovnu, které vznikla povinnost poskytnout pojistné plnění za újmu způsobenou takovým vozidlem.

5.3 Zákon o mezinárodním právu soukromém

Právní úprava platná pro pojistné smlouvy uzavřené od 1. ledna 2014

Zákon o mezinárodním právu soukromém č. 91/2012 Sb. (dále jen „zákon o mezinárodním právu soukromém“), účinný s rekodifikací soukromého práva od 1. ledna 2014, opouští koncepci předchozího zákona č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním (dále jen „zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním“), platného do 31. prosince 2013, který obsahoval zvláštní úpravu ohledně pojistných smluv v ustanoveních § 10 odst. 2 písm. d), § 10a a 10b. Důvodem je vstup v platnost Nařízení Řím I., díky kterému se tato ustanovení stala z větší části obsolentní, neboť v Nařízení Řím I. jsou sjednoceny kolizní normy pro určení rozhodného práva pro smluvní závazkové vztahy. Jde o univerzální unifikaci, tj. právního řádu státu, na který tyto kolizní normy odkazují, se použije, i když jde o právní řád státu, který není členským státem EU.

Dle ustanovení § 87 odst. 3 zákona o mezinárodním právu soukromém se pojistné smlouvy řídí právem státu, ve kterém má pojistník obvyklý pobyt. Nová úprava tedy oproti stávající stanoví jako hraniční určovateli při neprovedení volby práva právo obvyklého pobytu pojistníka namísto dosavadního práva sídla pojistitele v době uzavření smlouvy.

Využívá se také možnosti poskytnout větší volbu rozhodného práva, kterou nařízení Řím I. poskytuje v čl. 7 odst. 3, když si smluvní strany mohou pro pojistnou smlouvu zvolit rozhodné právo. Jde-li o pojistnou smlouvu, na kterou se vztahuje přímo použitelný předpis Evropské unie, mohou smluvní strany v rozsahu, ve kterém to tento předpis připouští, zvolit kterékoliv rozhodné právo.

Zvláštní kolizní právní úprava je pro případ pojištění odpovědnosti z provozu vozidla obsažena v ustanovení § 6 odst. 7 a 8 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla stanoví, že v případě újmy způsobené provozem tuzemského vozidla na území jiného členského státu se rozsah pojištění odpovědnosti řídí právní úpravou tohoto jiného členského státu, pokud podle tohoto zákona nebo podle pojistné smlouvy není tento rozsah širší. Na újmu způsobenou provozem vozidla občanovi členského státu během jeho přímé cesty mezi dvěma územími členských států, jestliže se na území, kterým taková osoba projíždí a na kterém došlo k události, z níž újma vznikla, nevztahuje působnost žádné národní kanceláře pojistitelů, se vztahuje právní úprava toho členského státu, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště.

Právní úprava platná pro pojistné smlouvy uzavřené do 31. prosince 2013

Zákon o mezinárodním právu soukromém a procesním, ve znění platném do 31. prosince 2013, upravoval kolizní normy pro pojistné smlouvy pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v následujících ustanoveních. Podle ustanovení § 10a citovaného zákona se pojistná smlouva uzavíraná v neživotním pojištění řídí právním řádem toho členského státu EU/EHP, ve kterém je umístěno pojistné riziko. Účastníci smlouvy se mohli dohodnout na použití jiného právního řádu.

Členským státem, v němž je umístěno pojistné riziko pro případ pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, je členský stát, kde je registrován dopravní prostředek bez ohledu na jeho typ (ustanovení § 10a odst. 2 písm. b) citovaného zákona).

Zákon o pojistné smlouvě pro povinné pojištění uložené členským státem přikazoval použít právní předpisy členského státu EU/EHP, který toto soukromoprávní povinné pojištění ukládá, respektive povinnost povinného pojištění je splněna pouze tehdy, je-li pojistná smlouva uzavřena v souladu s právními předpisy členského státu, které se týkají tohoto soukromého pojištění. Nachází-li se pojistné riziko na území více členských států, platí pro pojistnou smlouvu právo členského státu, který povinné

pojištění ukládá. Toto ustanovení vychází z ustanovení čl. 8 odst. 4 písm. c) směrnice 88/357 EHS¹¹².

5.4 Zákon o pojišťovnictví

Zákon o pojišťovnictví upravuje problematiku povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zejména v oblasti udělení povolení k pojišťovací činnosti tuzemské pojišťovně Českou národní bankou, kdy dle citovaného zákona žádost o udělení povolení k provozování pojišťovací činnosti tuzemskou pojišťovnou obsahuje mimo jiné identifikační údaje osob navrhovaných do funkce škodních zástupců jmenovaných v každém členském státě, má-li být tuzemskou pojišťovnou provozováno pojištění podle pojistného odvětví uvedeného v části B bodě 10 písm. a) přílohy č. 1 k tomuto zákonu¹¹³.

S procesem udělení povolení souvisí i úprava informačních povinností tuzemské pojišťovny v souvislosti se změnami v její činnosti, kdy tuzemská pojišťovna předloží České národní bance bez zbytečného odkladu doklad o tom, že se stala členem národní kanceláře pojistitelů a garančního fondu jiného členského státu, ve kterém má umístěnu pobočku, pokud má být v tomto jiném členském státě provozováno pojištění podle pojistného odvětví uvedeného v části B bodě 10 písm. a) přílohy č. 1 k zákonu o pojišťovnictví.

V oblasti přeshraničního provozování tohoto pojištění pojišťovnou z jiného členského státu na území České republiky (na základě práva zřizovat své pobočky nebo na základě svobody dočasně poskytovat služby) stanoví zákon o pojišťovnictví, kromě splnění příslušných notifikačních povinností dle citovaného zákona pojišťovně z jiného členského státu, která hodlá na území České republiky provozovat pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla podle pojistného odvětví uvedeného v části B bodu 10 písm. a) přílohy č. 1 k tomuto zákonu, povinnost zaslat

¹¹² Druhá Směrnice Rady č. 88/357/EHS ze dne 22. června 1988 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního, kterou se stanoví opatření k usnadnění účinného výkonu volného pohybu služeb a kterou se mění směrnice 73/239/EHS.

¹¹³ § 15 odst. 1 písm. e) zákona o pojišťovnictví.

bez zbytečného odkladu České národní bance kopii sdělení Kanceláři, kterým jí v souladu se zákonem upravujícím pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla¹¹⁴ oznamuje:

- a) den předpokládaného zahájení činnosti v pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla na území České republiky prostřednictvím pobočky zřízené na území České republiky a jméno, popřípadě jména, příjmení, datum narození a adresu pro doručování osoby oprávněné jednat jménem pojistitele s Kanceláří, jde-li o fyzickou osobu, a obchodní firmu nebo název a sídlo, jde-li o právnickou osobu,
- b) den předpokládaného zahájení činnosti v pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla na území České republiky na základě svobody dočasně poskytovat služby a jméno, popřípadě jména, příjmení, datum narození a adresu pro doručování osoby oprávněné jednat jménem pojistitele s Kanceláří, jde-li o fyzickou osobu, a obchodní firmu nebo název a sídlo, jde-li o právnickou osobu,
- c) den skutečného zahájení, den ukončení činnosti v pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla na území České republiky, nebo
- d) změnu v osobě s jednatelským oprávněním vůči Kanceláři.

V případě pojišťovny z jiného členského státu provozující povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na území České republiky na základě svobody dočasně poskytovat služby musí být v souladu s právem EU České národní bance sděleny nebo předloženy příslušným orgánem dohledu domovského členského státu navíc identifikační údaje škodního zástupce v České republice jmenovaného pro vyřizování nároků z tohoto pojištění.¹¹⁵ Obdobně v případě udělení povolení k provozování pojišťovací činnosti pojišťovnou z třetího státu na území České republiky pro pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je podmínkou takového povolení jmenování škodního zástupce v České republice a v ostatních členských státech pověřeného vyřizováním nároků z tohoto pojištění.¹¹⁶

¹¹⁴ § 18 odst. 3 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

¹¹⁵ § 30 odst. 2 písm. d) zákona o pojišťovnictví.

¹¹⁶ § 32 odst. 6 písm. h) zákona o pojišťovnictví.

Zvláštní ustanovení týkající se provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v zákoně o pojišťovnictví se dále týkají zejména technických rezerv tuzemské pojišťovny, rezervy na závazky Kanceláře a garančního fondu.

Změna zákona o pojišťovnictví po 1. lednu 2014

Zákonem č. 303/2013 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím rekodifikace soukromého práva, se opětovně vymezuje pojem členského státu, ve kterém se nachází pojistné riziko pojištěné pojistnou smlouvou týkající se neživotního pojištění, a to v případě pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla, stát, kde je registrován pojištěný dopravní prostředek bez ohledu na jeho typ (§ 3 odst. 2 nové písmeno q), bod 2 zákona o pojišťovnictví). Důvodem této úpravy je nepřevzetí § 10a a 10b zákona o mezinárodním právu soukromém a procesním do zákona o mezinárodním právu soukromém. Jedná se o implementaci čl. 13 bod 13 a 14 směrnice Solventnost II.

Zákon obsahuje i ustanovení ohledně povinného pojištění, jímž je implementována směrnice Solventnost II. a jež je rovněž relevantní pro pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Stanoví-li právní předpis členského státu povinnost sjednat určité pojištění, je tato povinnost splněna pouze tehdy, je-li pojistná smlouva uzavřena v souladu s právními předpisy členského státu, které se týkají tohoto soukromého pojištění. Nachází-li se pojistné riziko na území více členských států, platí pro pojistnou smlouvu právo členského státu, který povinnost sjednat určité pojištění ukládá.

Je-li v členském státě, který ukládá povinnost sjednat určité pojištění, uložena pojišťovně povinnost oznámit oprávněným orgánům jakýkoli zánik soukromého pojištění, pak tento zánik může být vůči poškozeným třetím osobám pojišťovnou namítán pouze za podmínek stanovených právními předpisy tohoto státu (§ 132e zákona o pojišťovnictví).

5.5 Judikatura Nejvyššího a Ústavního soudu České republiky

V oblasti povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (dle úpravy zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) byla již bohatě judikována Nejvyšším soudem i Ústavním soudem České republiky řada ustanovení zákona, a to zejména v oblasti rozsahu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (např. osobní rozsah pojištění, povaha provozu, spoluzavinění poškozeného, vymezení provozovatele, střet provozů, skutečná škoda, jednotlivé nároky odškodnění – ušlý zisk, ztráta na výdělků, bolestné a ztížení společenského uplatnění, náhrada nákladů na výživu, náklady léčení atd.) a pojistného plnění (šetření pojistitele, prodlení a úrok). V návaznosti na účinnost nového občanského zákoníku však dozná judikatura značných změn, zejména v oblasti pojistného plnění u újmy na zdraví (viz výše). Navíc s odkazem na ustanovení § 13 nového občanského zákoníku má být aplikována zásada předvídatelnosti soudního rozhodnutí, podle níž každý, kdo se domáhá právní ochrany, může důvodně očekávat, že jeho právní případ bude rozhodnut obdobně jako jiný právní případ, který již byl rozhodnut a který se s jeho právním případem shoduje v podstatných znacích; byl-li právní případ rozhodnut jinak, má každý, kdo se domáhá právní ochrany, právo na přesvědčivé vysvětlení důvodu této odchylky. Otázkou je, o jaká rozhodnutí půjde, zda uvedené ustanovení dopadá na všechna rozhodnutí všech soudů, nebo jen instančně vyšších, či dokonce jen rozhodnutí Nejvyššího soudu.¹¹⁷ Dle mého názoru uvedené ustanovení bude v soudních sporech o pojistné plnění přinášet účastníkům řízení možnost se dovolávat precedentních rozhodnutí soudů již první instance a v tomto ohledu bude zajímavé sledovat vývoj soudní praxe. V každém případě však účastníci sporu budou muset více dbát svých práv.

Z judikátů Nejvyššího a Ústavního soudu je možné upozornit na níže vybrané otázky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla dle právní úpravy platné před rekodifikací soukromého práva účinnou od 1. ledna 2014. Zásadním v době svého vynesení byla z mého pohledu usnesení Nejvyššího soudu z roku 2012 týkající se vymezení rozsahu pojistného krytí vs. nehmotná újma. V souvislosti s účinností

¹¹⁷ Křiváčková, J., Vliv § 13 navrhovaného občanského zákoníku na soudní rozhodování v civilním soudním řízení. Právní fórum. 2011, č. 8., s. 382 – 387.

nového občanského zákoníku je však toto vymezení vzhledem k právní úpravě újmy již překonáno (viz kapitola 5.2.1 a rovněž rozsudek SD EU ve věci Haasová¹¹⁸).

Osobní rozsah pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Osoba bez pojištění odpovědnosti

Osobou bez pojištění odpovědnosti ve smyslu ustanovení § 24 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je nikoli osoba, která nesplní povinnost uzavřít k provozovanému vozidlu pojistnou smlouvu, nýbrž osoba odpovídající za škodu způsobenou provozem vozidla, ke kterému taková pojistná smlouva nebyla uzavřena.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 1. července 2008, sp. zn. 25 Cdo 990/2008.

Solidární odpovědnost provozovatele a řidiče vozidla za škodu způsobenou jeho provozem

I. Odpovědnost provozovatele vozidla za škodu způsobenou jeho provozem podle ustanovení § 427 a násl. občanského zákoníku nevyklučuje 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.

II. České kanceláři pojistitelů svědčí právo postihu (regresní nárok) podle ustanovení § 24 odst. 7 a § 24 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla i vůči řidiči (nepojištěného) vozidla, odpovídá-li řidič za škodu vzniklou při provozu tohoto vozidla.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. dubna 2010, sp. zn. 25 Cdo 931/2008.

¹¹⁸ Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 24. října 2013 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Krajským soudem v Prešove - Slovensko) – Katarína Haasová v. Rastislav Petřík, Blanka Holingová, (Věc C-22/12).

Osoby odpovědné za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, postížení právo ČKP u nepojištěného vozidla

Za škodu způsobenou provozem motorového vozidla odpovídá podle ustanovení § 427 a násl. občanského zákoníku jeho provozovatel a podle ustanovení § 420 odst. 1 občanského zákoníku jeho řidič, pokud způsobil škodu zaviněným porušením právní povinnosti a nejde-li o případ uvedený v ustanovení § 420 odst. 2 občanského zákoníku.

I když vlastník nesplnil povinnost uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti provozu vozidla, není osobou odpovědnou za vznik škody z dopravní nehody, nebyl-li v době dopravní nehody jeho řidičem ani provozovatelem, a Česká kancelář pojistitelů vůči němu nemá nárok na náhradu toho, co poskytla z garančního fondu poškozeným.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 30. listopadu 2010, sp. zn. 25 Cdo 3964/2008.

Osoby odpovědné za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků

Osobou, která je objektivně odpovědná za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků (§ 427 občanského zákoníku), je zásadně provozovatel dopravního prostředku, a to i tehdy, jestliže v okamžiku vzniku škody sám neřídil. Byl-li však dopravní prostředek použit bez vědomí nebo proti vůli provozovatele, odpovídá za škodu ten, kdo tímto způsobem dopravního prostředku použil. Jestliže provozovatel zneužití svého dopravního prostředku umožnil svou nedbalostí, odpovídá za škodu společně a nerozdílně s původcem škody.

Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. května 2011, sp. zn. 25 Cdo 4309/2009.

Pluralita odpovědných subjektů

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla zakotvené v zákoně o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se vztahuje na odpovědnost každé osoby, která za škodu, jež byla způsobena v souvislosti s provozem (pojištěného) vozidla, odpovídá. Odpovědnost provozovatele vozidla za škodu způsobenou jeho provozem přitom nevylučuje (souběžnou) odpovědnost řidiče vozidla za škodu

způsobenou při téže škodní události porušením právní povinnosti podle § 420 odst. 1 občanského zákoníku. Z toho plyne, že v případě plurality odpovědných subjektů (řidiče a provozovatele vozidla) závisí na pojistiteli, který z uvedeného titulu plnil poškozenému, vůči kterému z nich (případně zda vůči oběma) uplatní své postihové právo vyplývající z ustanovení § 10 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 26. září 2013, sp. zn. 23 Cdo 1766/2012.

Nároky pojišťovny/ČKP, postizní právo

Soud rozhodující o tzv. postizním nároku pojišťovny, která plnila za pojištěného (§ 10 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), jemuž byla pravomocným rozsudkem soudu v trestním řízení uložena povinnost k náhradě škody, není oprávněn posuzovat, zda a v jakém rozsahu je dána odpovědnost pojištěného za škodu.

Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. listopadu 2008, sp. zn. 25 Cdo 1338/2006.

Počátek promlčecí doby pro uplatnění postizního práva pojišťovny (ČKP) vůči pojištěnému

Právo pojišťovny (i ČKP) na tzv. postih (regres) vůči pojištěnému (či osobě bez pojištění odpovědnosti) na náhradu částek, které zaplatila poškozenému z titulu zákonného pojištění odpovědnosti, není nárokem na náhradu škody; proto jeho vznik nelze odvozovat od škodní události, nýbrž až od okamžiku, kdy bylo poškozenému poskytnuto plnění z garančního fondu, a od následujícího dne poté lze odvíjet rovněž běh obecné tříleté promlčecí doby (§ 101 občanského zákoníku) pro uplatnění postizního práva pojišťovny (i České kanceláře pojistitelů) vůči pojištěnému.

Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 24. února 2011, sp. zn. 25 Cdo 4183/2008.

Charakter postizního práva pojišťovny

Postizní právo pojišťovny, která za osobu s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla nahradila poškozenému škodu, má vůči

pojištěnému povahu zvláštního, originárního nároku, který se promlčuje v obecné tříleté promlčecí době, odvíjející se od poskytnutí pojistného plnění.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 29. března 2011, sp. zn. 25 Cdo 4321/2008.

Promlčecí doba postěžního práva

Pojistitel, který v souvislosti s dopravní nehodou poskytl poškozenému vlastníku vozidla z titulu pojištění majetku pojistné plnění, vstoupil 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 způsobenou provozem vozidla. Promlčecí doba tzv. postěžního práva vůči škůdci počíná České kanceláři pojistitelů běžet od proplacení odpovídající částky pojistiteli z garančního fondu, nikoliv od poskytnutí pojistného plnění poškozenému pojistitelem.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 26. května 2011, sp. zn. 25 Cdo 1098/2009.

K pojistné smlouvě a promlčení

Postěžní právo České kanceláře pojistitelů vůči osobě odpovědné za škodu podle § 24 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla má povahu originárního nároku, jenž se promlčuje podle ustanovení § 101 občanského zákoníku v obecné tříleté promlčecí době běžící ode dne, kdy právo mohlo být vykonáno poprvé, a nikoliv podle ustanovení § 106 občanského zákoníku, jež se vztahuje na nároky poškozeného na náhradu škody proti tomu, kdo za škodu odpovídá.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 31. května 2011, sp. zn. 23 Cdo 452/2010.

Dědění, pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, rezervní fond, uplatňování pohledávky

Zůstavitelovými dluhy, které ve smyslu § 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. Česká kancelář pojistitelů je oprávněna postízní 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.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 15. listopadu 2011, sp. zn. 31 Cdo 3905/2008.

K postíznímu právu pojistitele a právu na náhradu škody

Postihové právo ve smyslu § 10 odst. 2 písm. e) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla stíhá nikoliv řidiče, který jako zaměstnanec pojištěného způsobil škodu poškozenému v opilosti, ale pojištěného, i když je právnickou osobou, jako zaměstnavatele řidiče, který tohoto řidiče použil pro plnění svých úkolů v rámci pracovněprávního vztahu.

Postízní právo pojistitele dle § 10 cit. zákona není právem na náhradu škody, nýbrž zvláštním originárním právem proti pojištěnému na náhradu toho, co za něho pojistitel plnil. Předpoklady vzniku postízního nároku pojistitele stanoví pouze ustanovení § 10 citovaného zákona a nelze je doplňovat dalšími předpoklady pro vznik nároku na náhradu škody dle ustanovení § 420 a násl. občanského zákoníku. Použití těchto ustanovení občanského zákoníku o odpovědnosti za škodu má význam pouze pro určení pojištěného, tedy toho, na jehož odpovědnost za škodu se pojištění odpovědnosti vztahuje.

Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22. listopadu 2011, sp. zn. 32 Cdo 3266/2010.

Postízní právo České kanceláře pojistitelů

Má-li Česká kancelář pojistitelů podle ustanovení § 24 odst. 7 ve spojení s § 24 odst. 2 písm. b) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla právo postihu vůči tomu, kdo odpovídá za škodu způsobenou provozem nepojištěného vozidla, nemůže mít toto postízní právo proti tomu, kdo za škodu nenese odpovědnost.

Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 26. dubna 2012, sp. zn. 25 Cdo 1358/2011.

K postihovému právu podle § 10 odst. 2 písm. a) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Postihové právo podle ustanovení § 10 odst. 2 písm. a) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, stíhá pouze provozovatele vozidla, nikoliv řidiče vozidla (odlišného od provozovatele).

Dovolatelka se mýlí, dovozuje-li výkladem ustanovení § 10 odst. 2 písm. a) cit. zákona, že termín „provozování vozidla“ zahrnuje „provoz“ vozidla i řidičem (odlišným od provozovatele). Termín „provozování vozidla“ není nikde v zákoně výslovně definován. Z jazykového výkladu předmětného ustanovení, ale i systematického, s ohledem na vymezení dalších skutkových podstat pod písmeny c) až e), (kde zákonodárce použil „řízení vozidla“ jako odlišení od „provozování vozidla“), vyplývá, že skutková podstata vymezená pod písmenem a), (stejně jako pod písmenem b), může být naplněna pouze konáním provozovatele vozidla, nikoliv řidiče (odlišného od provozovatele). Termín „provozování vozidla“ se tak vztahuje k provozovateli, ne k řidiči vozidla.

Osobou, která je objektivně odpovědná za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, je zásadně provozovatel dopravního prostředku, a to i tehdy, jestliže v okamžiku vzniku škody sám neřídil. Pouze v případě, že dopravní prostředek byl použit bez vědomí nebo proti vůli provozovatele, odpovídá za škodu ten, kdo tímto způsobem dopravního prostředku použil. Společná a nerozdílná odpovědnost původce škody a provozovatele pak nastupuje v těch případech, kdy provozovatel zneužití svého dopravního prostředku umožnil svou nedbalostí.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 25. července 2012, sp. zn. 23 Cdo 4550/2011 (posuzováno podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění do 31. prosince 2007).

Ústavní soud - nález ze dne 23. srpna 2012, sp. zn. II. ÚS 561/12

Odpovědnost kanceláře České kanceláře pojistitelů k náhradě škody, resp. výplatě plnění namísto pojistitele, primárně vzniká jako důsledek porušení odpovědnosti vlastníka vozidla stanovené mu v ustanovení § 4 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, neboť pokud by bylo vozidlo řádně pojištěno, k náhradě škody by byla zavázána příslušná pojišťovna, s níž by vlastník vozidla smlouvu uzavřel. Stěžovatelce proto v souladu s ust. § 24 odst. 8 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla přísluší vůči vlastníkovi nepojištěného vozidla postižní právo.

Postihové právo u pojištění

Postihové právo ve smyslu § 10 odst. 1 písm. b) ve spojení s § 10 odst. 2 písm. e) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla stíhá nikoliv řidiče, který jako zaměstnanec pojištěného způsobil škodu poškozenému v opilosti, ale pojištěného, i když je právnickou osobou, jako zaměstnavatele řidiče, který tohoto řidiče použil pro plnění svých úkolů v rámci pracovněprávního vztahu.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 30. ledna 2013, sp. zn. 23 Cdo 1120/2012.

Vymezení pojistné události

Pojistnou událost ve smyslu § 104 občanského zákoníku nelze bez dalšího ztotožňovat se škodnou událostí. Pro stanovení, co je v konkrétním pojištění pojistnou událostí, je nutné vycházet z pojistných podmínek, popř. pojistné smlouvy, nebo ze zvláštního právního předpisu.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 17. 6. 2009, sp. zn. 25 Cdo 5175/2008.

Povaha pojistného plnění versus náhrada škody

Mezi právem poškozeného na náhradu vzniklé škody proti škůdci (§ 420 a násl. občanského zákoníku) a specifickým právem poškozeného na výplatu plnění

za pojištěného škůdce (§ 9 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) je třeba důsledně rozlišovat. Plnění pojistitele poskytnuté poškozenému není plněním z titulu jeho odpovědnosti za škodu, neboť osobou odpovědnou za škodu způsobenou poškozenému je pojištěný.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 28. listopadu 2012, sp. zn. 32 Cdo 4765/2010.

Porušení základních povinností při provozu vozidla

Porušením základních povinností při provozu vozidla na pozemních komunikacích se rozumí provozování vozidla, které svojí konstrukcí a technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí. Uvedení falešného čísla VIN na karoserii předmětného automobilu samo o sobě neohrožuje bezpečnost silničního provozu. Užívání vozidla s číslem VIN, které bylo výrobcem přiděleno jinému vozidlu, nepředstavuje porušení základních povinností dle § 10 odst. 2 písm. a) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 23. května 2012, sp. zn. 23 Cdo 873/2010.

Povinnosti pojištěného

I když žalovanému v trestním řízení nebylo požití alkoholu před jízdou prokázáno, avšak jak v trestním řízení, tak v projednávané věci, se pravděpodobnost ovlivnění žalovaného alkoholem podávala, je nepochybné, že právě neohlášení dopravní nehody znemožnilo zjištění, zda žalovaný tuto důležitou povinnost neporušil; i z hlediska posouzení odpovědnosti pojištěného za škodu (a tedy též rozsahu povinnosti pojistitele poskytnout za něj poškozenému pojistné plnění) jde přitom o podstatnou okolnost.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 25. července 2012, sp. zn. 23 Cdo 676/2012.

Povinnosti pojištěného – k zásadě zákazu sebeobviňování aneb právo na odepření výpovědi v občanském soudním řízení

V souladu s ustanovením § 8 odst. 1 zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, je pojištěný povinen bez zbytečného odkladu písemně oznámit pojistiteli, že došlo ke škodné události s uvedením skutkového stavu týkajícího se této události, přičemž podle ustanovení § 10 odst. 1 písm. e) citovaného zákona má pojistitel proti pojištěnému právo na náhradu toho, co za něho plnil, jestliže prokáže, že pojištěný bez zřetele hodného důvodu nesplnil povinnost podle § 8 odst. 1, 2 a 3 a v důsledku toho byla ztížena možnost řádného šetření pojistitele podle § 9 odst. 3 citovaného zákona. Odmítnutí uvedení skutkového stavu včetně určení totožnosti osoby, která vozidlo v době dopravní nehody řídila, s odvoláním se na to, že v okamžiku dopravní nehody vozidlo řídila osoba blízká dle čl. 37 odst. 1 Listiny základních práv a svobod, nelze považovat za důvodné odmítnutí splnění této povinnosti. Občanskoprávní důsledky plynoucí pro pojištěného z nesplnění jeho povinnosti informovat pojistitele o skutkovém stavu škodné události (včetně toho, kdo řídil vozidlo), musí nést sám pojištěný. Zásada rovnosti smluvních stran vylučuje, aby jedna ze smluvních stran byla privilegována tím, že nesplnění její smluvní informační povinnosti jí bude tolerováno s odkazem na princip nemo tenetur; takový postup by vedl ke znevýhodnění druhé smluvní strany.

Nález Ústavního soudu ze dne 24. ledna 2013, sp. zn. III. ÚS 3162/12.

Nehmotná újma versus rozsah pojištění

Vymezeným chráněným statkem, na němž lze způsobit škodu, která má být podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a smlouvy s pojistitelem za pojištěného uhrazena, je podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla „zdraví a život“, a nikoli soukromí a život rodinný, resp. jiné obdobné kategorie, z nichž teprve by bylo možné usuzovat, že ustanovení § 6 odst. 2 písm. a) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla odkazuje i na ustanovení § 11, resp. 13 občanského zákoníku.

Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 31. srpna 2012, sp. zn. 30 Cdo 4083/2010.

Odpovědnost za škodu z provozu motorových vozidel – nehmotná újma

Vymezeným chráněným statkem, na němž lze způsobit škodu, která má být podle zákona a smlouvy s pojistitelem za pojištěného uhrazena, je podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla „zdraví a život“, a nikoli soukromí a život rodinný, resp. jiné obdobné kategorie, z nichž teprve by bylo možné usuzovat, že ustanovení § 6 odst. 2 písm. a) citovaného zákona odkazuje i na ustanovení § 11, resp. 13 občanského zákoníku a nárok posuzovaný podle § 13 odst. 2 občanského zákoníku nebyl podřaditelný ustanovení § 6 odst. 2 písm. a) zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Podle usnesení Nejvyššího soudu ze dne 12. prosince 2012, sp. zn. 30 Cdo 3906/2011.

Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla a zdravotní pojištění

Výplata pojistného plnění zdravotní pojišťovně, která vynaložila náklady na léčbu poškozeného, na úhradu jejího regresního nároku podle § 55 odst. 1 zákona č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění, není obchodem ve smyslu § 1a odst. 5 zákona č. 61/1996 Sb., o některých opatřeních proti legalizaci výnosů z trestné činnosti.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 18. srpna 2011, sp. zn. 25 Cdo 4490/2009.

Výše škody způsobené poškozením automobilu vlastníka cizincem

Výše škody způsobené poškozením automobilu vlastníka, jemuž za škodu odpovídá osoba povinná k náhradě škody podle českého právního řádu, se stanoví bez ohledu na skutečnost, že poškozený je občanem cizího státu nežijícím v České republice.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 21. prosince 2011, sp. zn. 25 Cdo 3476/2008.

Škoda způsobená provozem motorového vozidla

Kancelář pojistitelů poskytuje z garančního fondu poškozenému plnění za škodu způsobenou provozem motorového vozidla pouze v tom rozsahu a výši, v nichž ji poškozený prokázal a v nichž za ni podle ustanovení § 442 a násl. občanského zákoníku odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti. Jen takové plnění je proto plněním za toho, kdo odpovídá za škodu, a jen za takovéto plnění vzniká Kanceláři nárok na náhradu.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 30. ledna 2013, sp. zn. 32 Cdo 331/2011.

Nájem náhradního vozidla

Nelze mít za neúčelné náklady nájmu náhradního vozidla v situaci bezprostředně po nehodě, není-li dosud zřejmé, jaké by byly náklady na opravu poškozeného vozidla, a zda tedy vozidlo bude či nebude účelné opravit. Jakmile je však objektivně zřejmé, že oprava poškozeného vozidla je nevhodná, a proto prováděna nebude, lze zásadně náklady nájmu náhradního vozidla považovat za účelné jen do doby, kdy je jisté, že oprava prováděna nebude. Nájemné za vozidlo po dobu delší již nelze považovat za účelný a nutný náklad vynaložený v příčinné souvislosti se vznikem škody. Pojmově již nejde o vozidlo náhradní, pronajaté dočasně po dobu, kdy z důvodu poškození nelze užívat vozidlo vlastní.

Podle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 31. ledna 2013, sp. zn. 25 Cdo 712/2011.

6. Právní úprava de lege ferenda

6.1 Právní úprava na evropské úrovni

Z pohledu evropského právního vývoje lze pro úpravu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zmínit následující oblasti: vývoj evropského pojišťovacího smluvního práva – tzv. Zásady evropského pojišťovacího smluvního práva („Principles of European Insurance contract Law“, dále jen „PEICL“ nebo „ZEPSP“). Očekává se i změna Nařízení Brusel I., Nařízení Řím I. a Řím II.

Evropské pojišťovací smluvní právo (PEICL)

Jedná se o dobrovolně smluvní režim právní úpravy evropské pojistné smlouvy, která by zavedla jako rozhodné právo tzv. právo evropské pojistné smlouvy. Původně akademicko-teoretický projekt dostává již konkrétní legislativní rámec. Dne 17. ledna 2013 byla Evropskou komisí ustavena expertní skupina k právu evropské pojistné smlouvy¹¹⁹, jejímž úkolem je provést analýzu s cílem pomoci Evropské komisi při posuzování toho, zda rozdíly ve smluvním právu představují překážky pro přeshraniční obchodování s pojistnými produkty. Pokud odborná skupina shledá, že rozdíly ve smluvním právu mohou představovat překážky pro obchodování s pojistnými produkty, určí oblasti pojištění, které se jeví jako obzvláště postižené těmito překážkami. Na základě výsledku činnosti pracovní skupiny bude ze strany Evropské komise rozhodnuto o dalších krocích (možnostmi jsou např. žádná aktivita, zřízení volitelného režimu nebo úplná harmonizace). Pracovní skupina ke konci ledna 2014 finalizovala zprávu pro Evropskou komisi. Tato ji dosud oficiálně nepublikovala ani se veřejně nevyjádřila k jejímu obsahu. Ve svém pracovním programu však uvádí vydání Zelené knihy o pojistném smluvním právu v období července až září 2014.

¹¹⁹ Rozhodnutí Komise ze dne 17. ledna 2013 o zřízení odborné skupiny Komise o evropské pojistné smlouvě (2013/C 16/03).

Tento projekt je bedlivě sledován i Insurance Europe, jejíž hodnocení dopadu tohoto nástroje na evropský pojistný trh je prozatím spíše skeptické¹²⁰.

Konceptem se prolíná základní myšlenka ochrany spotřebitele a je zejména kladen důraz na předsmlavní informační povinnosti. Jedná se o dobrovolný nástroj, který má umožnit pojistitelům a pojistníkům zvolit si principy PEICL namísto národní úpravy pojistné smlouvy včetně mandatorních ustanovení (spíše na principu opt-in). Přijetí pravidel PEICL by umožnilo pojistitelům nabízet jejich produkty na jednotném evropském trhu při použití jednotných standardních pravidel, která mají přinést zejména vysokou ochranu pojistníků a současně umožnit prodej nenárodních pojistných produktů. V krátkosti se tento nástroj pokouší o ustanovení právního základu tzv. evropské pojistné smlouvy (EUROPOLICY). Přínosem PEICL může být vyšší harmonizace pojistné smlouvy na úrovni EU, čehož nemůže být dosaženo směrnicemi. Osobně se však domnívám, že v oblasti finančních služeb tedy i pojišťovnictví čelí jednotný evropský trh stále legislativním, regulatorním a obchodním překážkám, takže využití jednotných evropských pravidel nebude příliš využíváno. Zejména v pojišťovnictví jsou pojistné produkty záležitostí čistě národních trhů společně doprovázené specifiky právní národní úpravy (včetně regulatorního a daňového režimu, pravidly best practice atd.) danými kulturními, historickými a společenskými determinanty. Všem těmto faktorům pak bude muset PEICL v budoucnu čelit.

Povinné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla není prozatím v návrhu PEICL speciálně regulováno. Tato otázka má být řešena expertní skupinou a je možné, že pravidla pro tuto oblast pojištění budou doplněna v budoucnu. Nicméně pro ostatní povinná odpovědnostní pojištění zůstává přednostní aplikace speciální právní úpravy jak národní, tak na úrovni EU.

¹²⁰ Insurance Europe, Position Paper – EICL Response to Discussion Paper V, 24, September 2013.

Nařízení Řím I.

Z pohledu možné revize Nařízení Řím I. je možné poukázat na ustanovení jeho článku 27 odst. 1 písm. a), dle něhož měla Evropská komise v rámci přezkumu nařízení předložit do 17. června 2013 Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru zprávu o uplatňování tohoto nařízení. V případě potřeby ke zprávě přiloží návrhy na jeho změny. Tato zpráva má zahrnovat studii o právu rozhodném pro pojistné smlouvy a hodnocení dopadu ustanovení, která mají být případně zavedena. Potřeba změny je ve zvýšení autonomie smluvních stran.¹²¹

Dále rovněž směrnice Solventnost II. v článku 178 (Rozhodné právo) uvádí, že každý členský stát EU, na který se nepoužije nařízení Řím I., musí uplatňovat ustanovení uvedeného nařízení s cílem určit právo rozhodné pro pojistné smlouvy, které spadají do oblasti působnosti článku 7 uvedeného nařízení. Toto ustanovení se týká Dánska a států EHP a dopadá na pojistné smlouvy kryjící rizika na území uvedených států.

Nařízení Řím II. versus Haagská úmluva

V oblasti kolizní úpravy práva rozhodného pro mimosmluvní závazky z dopravních nehod je otázkou pro úpravu de lege ferenda řešení vzájemného vztahu Nařízení Řím II. a Haagské úmluvy vedoucí k jednotné kolizní úpravě.

Z navržených možných řešení¹²² se jeví jako vhodným změna ustanovení čl. 28 Nařízení Řím II. v tom smyslu, že v případech, kdy se všechny prvky daného mimosmluvního právního vztahu budou týkat v okamžiku vzniku škody jednoho nebo více států EU, bude se aplikovat přednostně Nařízení Řím II. Haagská úmluva by se pak vztahovala pouze na mimosmluvní závazkové vztahy, kterých by se účastnily osoby

¹²¹ Heiss, H., Cross-border insurance contracts: the review of Rome I and further harmonisation, Zurich, 28, February 2013.

¹²² Dobiáš, P., Mezinárodní pojistné právo se zřetelem k řešení pojistných sporů v rozhodčím řízení, (Vybrané kapitoly), 2011, s. 107.

ze třetích smluvních států. Tímto kompromisním návrhem by se přinejmenším docílilo aplikace jediného souboru kolizních norem pro mimosmluvní závazkové vztahy z dopravních nehod mezi členskými státy EU, které jsou obsaženy v Nařízení Řím II. Optimálním řešením by však bylo sjednání nové mnohostranné úmluvy pro mimosmluvní závazkové vztahy z dopravních nehod, která by umožnila překročit „evropské meze“ unifikačních snah v této oblasti.

Nařízení Brusel I.

Přestože je fungování nařízení Brusel I. obecně v praxi považováno za úspěšné, z konzultací provedených Evropskou komisí, jakož i odborných studií, vyplynulo několik jeho nedostatků, které se Evropská komise rozhodla odstranit. Legislativní proces revize nařízení Brusel I. tak vyústil ve vypracování návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (č. 52010PC0748, č. řízení COD (2010) 0383), který je přepracováním nařízení Brusel I. Mezi nejdůležitější z navrhovaných změn patří rozšíření oblasti působnosti nařízení i na žalované z třetích zemí.

Za účelem sjednocení vnitrostátních pravidel jednotlivých členských států proto Komise navrhuje rozšířit působnost nařízení Brusel I. právě na případy, kdy žalovaní nemají bydliště na území některého z členských států EU. Praktickým důsledkem tohoto kroku by bylo, že společně s fyzickým osobám by se rozšířila možnost žalovat osoby z třetích zemí u soudů EU, neboť by mohly využít zvláštní pravidla o příslušnosti obsažená v nařízení. Zavedením této změny by se tak nahradily a sjednotily dosavadní úpravy jednotlivých členských států. Na žalované z třetích zemí by se tedy nově vztahovala veškerá zvláštní pravidla pro určení příslušnosti stanovená v nařízení Brusel I.

6.2 Právní úprava v České republice

Vzhledem k rekodifikaci soukromého práva od 1. ledna 2014, která zasáhla i do úpravy pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, není v současné době dle mého názoru aktuální změna zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Nicméně z pohledu obecného dopadu nové právní úpravy v souvislosti s rekodifikací soukromého práva (nový občanský zákoník) lze očekávat možné změny v souvislosti s jeho vyhodnocením. Tento záměr již oznámila vláda České republiky po svém jmenování v lednu roku 2014 a k tomuto byla vyzvána již Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky v doprovodném usnesení k rozhodnutí č. 382/2013 Sb., jímž bylo schváleno zákonné opatření Senátu č. 344/2013 Sb., o změně daňových zákonů v souvislosti s rekodifikací soukromého práva a o změně některých zákonů.

Rovněž v souvislosti s aplikací nové právní úpravy se, jak je již výše zmíněno v kapitole 5.2.1.2, očekává dokončení metodiky Nejvyššího soudu k výpočtu náhrad za vytrpěné bolesti a ztížení společenského uplatnění dle nového občanského zákoníku v prvních měsících roku 2014. Právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu vozidla bude v souvislosti s aplikací nového občanského zákoníku rovněž podstatně dotvářena soudní praxí.

Otázkou, která se v budoucnu nabízí k řešení, je osud nově zavedeného odvodu části pojistného z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ke spolufinancování hasičských sborů a dalších složek záchranného integrovaného systému. Zda se zachová současná forma a výše, či zda dojde ke změně. Diskutovanou problematikou je rovněž zavedení tzv. sektorové daně v pojišťovnictví.

V oblasti evropských motorových směrnic se změna v blízké budoucnosti neočekává, národní právní úprava tak bude spíše dotčena regulací domácí (např. benchmarky České národní banky)¹²³.

¹²³ http://www.cnb.cz/cs/dohled_financni_trh/vykon_dohledu/dohledove_benchmarky/index.html.

Z evropské právní úpravy pak bude transponována směrnice Solventnost II., a to formou novely zákona o pojišťovnictví (plná aplikace směrnice Solventnost II. je nyní odsunuta na 1. ledna 2016). V roce 2014 se rovněž očekává publikace Evropského pojišťovacího smluvního práva (PEICL), který by se mohl stát dobrovolným smluvním režimem pro pojistné smlouvy.

Závěr

Cílem mé práce bylo postihnout aplikaci platné právní úpravy v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla při využití praktické zkušenosti s přihlédnutím k vývoji právní úpravy a jejího dopadu do praxe zejména pojišťoven a uplatňování nároků poškozených.

V oblasti komunitární úpravy se jeví jednoznačně kruciólním a pozitivním přínosem zakotvení přímého nároku poškozeného vůči odpovědnostnímu pojistiteli čtvrtou motorovou směrnicí a možnost žalovat pojistitele z domovského státu poškozeného (nařízení Brusel I.). Evropské motorové směrnice přináší harmonizaci v oblasti ochrany a postavení poškozených (omezení výluk z pojištění, minimální rozsah pojištění, garanční fond) a harmonizaci postupů při likvidaci pojistných událostí a práva poškozených na náhradu újmy. Z praktického dopadu složité mezinárodněprávní úpravy zůstávají však nadále právně komplikovanými tzv. přeshraniční škodné události s mezinárodním prvkem, a to jak v rámci EU/EHP, tak i ve vztahu k třetím státům.

V rámci EU/EHP i přes zavedení jednotného evropského pasu existují rozdílné národní úpravy jak povinného pojištění, tak i odpovědnosti za újmu včetně specifík národní regulace (např. požadavek předkládat domovskému dohledu pojistné podmínky povinného pojištění). Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla i z těchto důvodů zůstává doménou národních právních úprav byť harmonizovaných motorovými směrnicemi. Zásadním předpokladem provozování povinného pojištění odpovědnosti za újmu z provozu vozidla je v rámci EU/EHP členství pojistitele v národní kanceláři pojistitelů a garančním fondu. Jak uvádím v kapitole 3.3, týkající se národní úpravy pojistného krytí ve vybraných státech Evropské unie, nadále přetrvávají rozdíly v rozsahu a výši odškodnění poškozených z důvodu rozdílných kulturních a právních tradic a zejména pak rozdílné ekonomické úrovně zemí. Možnost harmonizace v této oblasti se jeví značně nepravděpodobnou. Odlišný je i přístup zemí v otázce nepřímého zdanění pojistného z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla či zavedení para

fiskálních poplatků (kapitola 3.2). Evropská judikatura pak přispěla k výkladu ustanovení příslušných motorových směrnic a vymezení jejich vztahu k národním právním úpravám, aktuálně k rozšíření rozsahu pojistného krytí i na tzv. nemajetkovou újmu v případě újmy na zdraví či usmrcením.

Česká právní úprava transponuje příslušné evropské motorové směrnice a reflektuje nařízení Řím I, Řím II. a Brusel I. Judikatura bohatě řeší zejména otázky rozsahu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a otázky spojené s pojistným plněním. Judikatura však dozná zásadních změn v souvislosti s aplikací nového občanského zákoníku, jež bude mít zejména v oblasti odškodnění újmy na zdraví revoluční dopad, a to jak v souvislosti s obecně širším odškodněním nemajetkové újmy, tak zejména volnou úvahou soudu při stanovení odškodnění bolestného a ztížení společenského uplatnění v souladu se zásadami slušnosti.

Z úpravy, jež nabyla účinnosti po 1. lednu 2014, poukazují rovněž na nesystémové zavedení odvodu z pojistného z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, jež má společně s aplikací nového občanského zákoníku dopad zejména do výše pojistného. Z evropské úpravy se jeví zajímavou právní konstrukcí aplikace Zásad evropského pojistného smluvního práva (PEICL), jehož dopad obecně na povinná pojištění zůstává prozatím otevřenou otázkou. V oblasti evropských motorových směrnic není v současné době aktuální jejich změna. Nicméně dynamickou oblastí je judikatura Soudního dvora EU, z posledních rozhodnutí lze uvést např. zákaz užití faktoru pohlaví při kalkulaci pojistného či pojistného plnění (rozsudek ve věci *Test Achats* viz kapitola 3.3.7) či rozšíření pojistného krytí z újmy usmrcením i na nároky tzv. nemajetkové újmy (rozsudek v případě *Haasová* viz kapitola 3.3.1).

Závěrem mohu konstatovat, že problematika povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla představuje velmi komplexní materii, jež umožňuje v praxi aplikaci řady právních předpisů, pravidel a postupů a je a bude pro praktikující právníky zejména s rekonstrukcí soukromého práva po 1. lednu 2014 velkou výzvou. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla zahrnuje jak soukromoprávní aspekty (zejména právní úpravu odpovědnosti, která sama představuje jednu z nejnáročnějších právních

disciplín), tak i veřejnoprávní z důvodu regulace pojišťovnictví a ochrany poškozených. Současně odráží socioekonomické faktory (životní úroveň, právní a historické tradice) a v tomto ohledu je dynamickou právní oblastí dotvářenou judikaturou, jejíž role nabude významu v souvislosti s rekodifikací soukromého práva v České republice.

V souladu právě s rekodifikací soukromého práva neshledávám dobrým řešením zrušení zákona o pojistné smlouvě a začlenění této problematiky do nového občanského zákoníku, když praktickým dopadem nové právní úpravy je zavedení tzv. třetího režimu pojistných smluv při subsidiární úpravě nejdříve starého občanského zákoníku, poté zákona o pojistné smlouvě a nyní nového občanského zákoníku (jak uvádím v kapitole 5.2). Rozsah pojistného krytí povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla dozná značných změn ve smyslu rozšíření okruhu oprávněných osob i samotného pojistného krytí na tzv. další nemajetkové újmy. Z tohoto důvodu lze očekávat i nárůst soudních sporů ve věcech odškodnění újem na zdraví a usmrcením. Konkrétní dopad judikatury bude ale možné vyhodnotit až v řádu desítek let. Odškodnění újem na zdraví a usmrcením tak zahajuje novou právní tradici. Osobně se však domnívám, že rozšíření krytí i na nemajetkové újmy, což přináší i judikatura Soudního dvora EU a je obecně trendem v úpravě zemí EU, není příliš šťastným. Navyšování odškodnění újem a nárůst soudních sporů se musí nutně odrazit především ve výši pojistného. Rovněž je otázkou jakási pomyslná cena lidského života, jak se zmiňuji v souvislosti s tvorbou metodiky Nejvyššího soudu České republiky pro výpočet náhrad za vytrpěné bolesti a ztížení společenského uplatnění (kapitola 5.2.1.2), kdy tato otázka je spíše otázkou etickou než právní. V této souvislosti je třeba si podle mého názoru uvědomit, že pojistné plnění by nemělo vždy nutně beze zbytku pokrývat jakoukoliv újmu, jež může poškozený nárokovat, a v tomto ohledu pojistné krytí nemůže představovat nekonečnou množinu možných odškodnitelných nároků.

Kriticky lze podle mého názoru pohlížet v České republice na zvyšující se veřejnoprávní regulaci v oblasti pojišťovnictví, a to aktuálně např. v podobě zatížení partikulárním odvodem části pojistného, a to pouze z nejmasovějšího povinného pojištění, jež je v tomto ohledu jednoznačně diskriminačním. Obecně je rovněž patrná značná aktivita dohledového orgánu, tedy České národní banky, a to např. ve formě

tzv. benchmarků, jež se dotýkají i oblasti povinného pojištění z provozu vozidla. Tyto právní nástroje mají sloužit primárně k ochraně spotřebitele, nicméně dle mého názoru zasahují do soukromoprávních vztahů založených pojistnou smlouvou a často nepřípustně rozšiřují výklad některých zákonných ustanovení. V tomto ohledu je podle mne třeba rozlišovat hranici soukromoprávního vztahu a veřejného práva.

Resumé

The focus of the Dissertation is to cover implementation of the current and forthcoming regulation on MTPL insurance with regard to its impact on the legal practice in the area of the claims settlement and the legal position of the damaged third party.

In the area of the European Union law the introduction of a right to direct action of the third party against a compulsory liability motor insurer by the fourth Motor Insurance Directive is to be crucial. As well as the right of the third party to sue a compulsory liability motor insurer in the courts for the place where the plaintiff is domiciled (Council Regulation Brussels I).

European Motor Directives in general introduce a legal harmonization in the area of the third party legal position and protection and in the area of the MTPL claims settlement. Complexity of the international legislation mentioned in the Dissertation generates legally difficult issues in the cross border MTPL claims cases.

Despite the European Single Passport there are still existing differences in national legislations of the EU/EEA Member States concerning third party liability and obligatory liability insurance including supervisory regulation rules (e.g. requirement to submit the insurance terms to national supervisory authority). The primary condition for providing MTPL insurance in the EU/EEA Member States is the obligatory membership of the insurer in the national Insurers' Bureau and the Guarantee Fund.

National legislations of the EU/EEA Member States differ as well in the extent and the amount of MTPL insurance cover due to particular cultural and legal traditions and especially because of a different living standard. For such reasons a legal harmonization in this matter seems to be unlikely. A different approach of the EU/EEA countries can be seen also in the indirect premium taxation and introduction of Para fiscal fees. The Court of Justice of the European Union relevant decisions has

contributed to the interpretation of Motor Insurance Directives provisions and to determination of their correlation with national legislations.

The Czech legislation has transposed relevant Motor Insurance Directives and reflects relevant European Regulations such as Rome I., Rome II., and Brussels I. The relevant court decisions deal with the extent of MTPL insurance cover as well as the compensation issues. Practice of the courts shall face to the principal changes in connection with the New Civil Code application (since 1, January 2014) especially in the area of injury accident indemnification. New legislation shall introduce in general the extensive scope of the immaterial damage indemnification and above all the free consideration of the courts to determine a compensation for pain and suffering in accordance with the principles of equity.

Since 1, January 2014 a new levy for MTPL insurance premium shall be introduced in the Czech Republic. Such measure seems to be no conceptual one discriminating particularly an insurance sector.

The future European legislation shall be likely impacted by the Principles of European Insurance Contract Law (PEICL). So far the obligatory MTPL insurance is not covered by the draft.

MTPL insurance issue means a complex legal matter and for a legal practice in the Czech Republic shall be in my opinion in connection with the civil law recodification since 1, January 2014 a big challenge.

In the Czech republic MTPL insurance legal regulation includes in general aspects of the private law such as the regulation of insurance contract and civil liability law and the public law such as the regulation of the insurance sector with respect to the third party protection. For that reason the distinction between the contractual agreement and supervisory intervention should be respected.

Abstrakt

Povinné pojištění odpovědnosti za újmu z provozu vozidla představuje komplexní problematiku upravující zejména ochranu poškozených při uplatnění jejich nároků. Tato oblast je upravena jak na úrovni práva EU (příslušnými nařízeními a motorovými směrnici), tak i na mezinárodní úrovni systémem zelených karet a Haagskou úmluvou o právu použitelném na dopravní nehody. V rámci Evropské unie je možné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla provozovat i v rámci tzv. jednotného evropského pasu, nicméně v jednotlivých zemích přetrvávají rozdíly v právní úpravě jak rozsahu pojištění a odpovědnosti za škodu, tak i požadavku národní regulace. Zásadním předpokladem provozování povinného pojištění odpovědnosti za újmu z provozu vozidla je v rámci EU/EHP členství pojistitele v národní kanceláři pojistitelů a garančním fondu. V kontextu evropského práva přispěla evropská judikatura k výkladu ustanovení příslušných motorových směrnic a vymezení jejich vztahu k národním právním úpravám. Do budoucna bude zajímavé sledovat vývoj právní úpravy obsažené v návrhu evropského pojistného smluvního práva (PEICL).

Česká právní úprava je plně v souladu s právem EU. Praxe a zejména judikatura dozná zásadních změn v souvislosti s aplikací nového občanského zákoníku po 1. lednu 2014, jež bude mít dopad zejména v oblasti odškodnění újmy na zdraví, a to jak v souvislosti s obecně širším odškodněním nemajetkové újmy, tak volnou úvahou soudu při stanovení odškodnění bolestného a ztížení společenského uplatnění v souladu se zásadami slušnosti.

Abstract

MTPL insurance represents a complex issue regulating in particular protection of the third party in a claim settlement. This area is regulated on the EU law level by Council Regulations and Motor Insurance Directives as well by the green cards system and Hague Convention on the Law applicable to traffic accidents on the international level. To provide MTPL insurance in the European Union is possible under the single European passport but there are still persisting the differences in the extent of insurance cover and liability in the particular Member States including the national regulation requirements. The primary condition for MTPL insurance providing in the EU/EEA is the obligatory membership of the insurer in the national Insurers' Bureau and the Guarantee Fund. The Court of Justice of the European Union relevant decisions has contributed to the interpretation of Motor Insurance Directives provisions and to determination of their correlation to national legislations. From the future perspective is of the importance the legislation process of the PEICL draft.

The Czech legislation is fully in compliance with the EU law. Legal practice and court decision shall face to the principal changes in connection with the new Civil Code application since 1, January 2014. Especially in the area of injury accident indemnification a new legislation shall introduce in general the extensive scope of the immaterial damage indemnification and above all the free consideration of the courts to determine a compensation for pain and suffering in accordance with the principles of equity.

Seznam zkratek

EU – Evropská unie

EHP – Evropský hospodářský prostor

MTPL – Motor Third Party Liability (odpovědnost za škodu z provozu motorového vozidla)

EIOPA - European Insurance and Occupational Pensions Authority (Evropský orgán pro pojišťovnictví a zaměstnanecké penzijní pojištění)

SD EU – Soudní dvůr Evropské unie

ČKP – Česká kancelář pojistitelů

PEICL – Principles of European Insurance Contract Law (Zásady evropského pojistného smluvního práva)

ZEPSP – Zásady evropského pojistného smluvního práva

NOZ – nový občanský zákoník

Seznam použité literatury a jiných citovaných zdrojů

Bakeš, M., Karfíková, M., Kotáb, P., Marková, H. a kolektiv, Finanční právo, 6. upravené vydání 2012.

Jandová, L., Vojtek, P., Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Komentář. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012.

Karfíková, M., Příkrýl, V., Čechová, J., Základy pojišťovacího práva, 2001.

Karfíková, M., Příkrýl, V., a kolektiv, Pojišťovací právo, 2010.

Dobiáš, P., Mezinárodní pojistné právo se zřetelem k řešení pojistných sporů v rozhodčím řízení, (Vybrané kapitoly), 2011.

Mesršmíd, J., Regulace pojišťovnictví v Evropské unii – 4. Část Evropa pojištěných osob a ochrana spotřebitele/European Insurance Regulation – New Opportunities for Insurers and Consumers. Pojistné rozpravy. 2008, č. 23.

Dobiáš, P., Mezinárodně právní aspekty pojištění. Pojistné rozpravy. 2010, č. 26.

Růžička, H., PEICL – počátek cesty k jednotnému evropskému právu? Pojistné rozpravy. 2012, č. 29.

Dobiáš, P., PEICL – Zásady evropského pojišťovacího smluvního práva (ZEPSP) – překlad, 2011.

Břicháček, T., Zelená kniha o smluvním právu a její reflexe v České republice. Právní fórum. 2011, č. 10.

Grau, J., B., The harmonization of European contract law. CEGEA, 2010.

Insurance Europe, Indirect taxation on insurance contracts in Europe, March 2013.

Albert, J., Compensation of victims of Cross-border road traffic accidents in the EU: Comparison of National Practices, Analysis of Problems and Evaluation of Options for improving the position of Cross-border victims, Final Version of the Final Report – Part II – Analysis, November 30, 2008.

Elišová, P., Pravidla určování mezinárodní soudní příslušnosti v EU – jaké změny lze očekávat v souvislosti s přepracováním Nařízení Brusel I.?, © epravo.cz, 1. prosince 2011.

Guidelines on preparing for Solvency II, EIOPA, 2013.

Čechová, J., Příkryl, V., Nový občanský zákoník: Změny, které přináší. Pojistný obzor. 2012, č. 1.

Čechová, J., Příkryl, V., Nový občanský zákoník: Změny, které přináší. Pojistný obzor. 2012, č. 2.

Šístková, D., Průlomové rozhodnutí Evropského soudního dvora, oPojištění.cz, 29. listopadu 2013.

Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., nový občanský zákoník (konsolidované znění), Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 2012.

Písaříková, M., Újma jako nový právní institut. Rekodifikace & Praxe. 2013, č. 12.

Vojtek, P., Jak se rodí Metodika k odškodňování újem na zdraví nového občanského zákoníku, Soudce. 2014, č. 1.

Křiváčková, J., Vliv § 13 navrhovaného občanského zákoníku na soudní rozhodování v civilním soudním řízení. Právní fórum. 2011, č. 8.

Oliphant, K., Recent Case Law on Traffic Accidents and Compensation, Institute for European Tort Law, March 2013.

Papettas, J., Cross Border Road Traffic Accidents, Direct Actions under the Motor insurance Directives: Selected Issues, ERA – Conference on Insurance law, Trier, February 2013.

Choice of Law for Cross Border Road Traffic Accidents, Note of Directorate-General for Internal Policies for European Parliament, 2012.

Insurance Europe, Position Paper – EICL Response to Discussion Paper V, 24, September 2013.

Projekt implementace NOZ, Česká asociace pojišťoven, 2013.

Skalková, O., Lidem a podnikům zdraží pojištění odpovědnosti za škody, Hospodářské noviny, 12. září 2013.

Svoboda, K., Odškodňování imateriální újmy na zdraví podle starého a podle nového občanského zákoníku. Rekodifikace & Praxe. 2013, č. 2.

Lojdová, E., Malý, L., Novinky v oblasti náhrady škody na zdraví dle NOZ, © epravo.cz - Sběrka zákonů, judikatura, právo, 7. listopadu 2013.

Nováková, E., Co nového přinese nový občanský zákoník v oblasti odpovědnosti za škodu?, oPojištění.cz, 11. listopadu 2013.

Daňhel, J., Příspěvek na Hasičský záchranný sbor z povinného ručení je nesystémový, oPojištění.cz, 14. října 2013.

Důvodová zpráva k zákonu č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém, Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 2011.

Důvodová zpráva k zákonu č. 303/2013 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím rekodifikace soukromého práva, Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 2013.

Důvodová zpráva k zákonu č. 160/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 2012.

Příkryl, V., Nový občanský zákoník je revolucí v pojištění odpovědnosti, oPojištění.cz, 23. listopadu 2013.

Sdělení ČNB o vydání obecných pokynů EIOPA ze dne 24. ledna 2014, http://www.cnb.cz/cs/dohled_financni_trh/legislativni_zakladna/obecne_pokyny_evropskych_organu_dohledu/eiopa_cp_13_08_09_010_011_sdeleni_cnb.html.

Ondřej, K., Novinky z Evropské unie. Pojistný obzor. 2013, č. 4.

Soudní dvůr Evropské unie, tisková zpráva č. 144/13, v Lucemburku dne 24. října 2013. Rozsudky ve věcech C-22/12 a C-277/12 Katarína Haasová v. Rastislav Petřík a Blanka Holingová; Vitālijs Drozdovs v. Baltikums AAS.

EIOPA, Report on the implementation of the Test Achats ruling into national legislation CCPFI-13/091, 6 February 2014.

Anselmo, A., Zimolo, A., Reply of the Italian Chapter to the Document and the Questionnaire on the Topic Mandatory Insurance.

Heiss, H., Cross-border insurance contracts: the review of Rome I and further harmonisation, Zurich, 28, February 2013.

CEA Statistics N°38 The European Motor Insurance Market, February 2010.

https://apl.cnb.cz/apljerrsdad/JERRS.WEB15.BASIC_LISTINGS_RESPONSE_3?p_lang=cz&p_DATUM=22.02.2014&p_hie=HI&p_rec_per_page=25&p_ses_idx=17.

https://apl.cnb.cz/apljerrsdad/JERRS.WEB15.BASIC_LISTINGS_RESPONSE_3?p_lang=cz&p_DATUM=22.02.2014&p_hie=HI&p_rec_per_page=25&p_ses_idx=139.

<http://www.slaspo.sk>.

<http://www.cobx.org/>.

<http://www.ckp.cz>.

http://www.cnb.cz/cs/dohled_financni_trh/vykon_dohledu/dohledove_benchmarky/index.html.

Právní předpisy

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. 6. 2008 o právu rozhodném, pro smluvní závazkové vztahy (Řím I.).

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

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

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 odpovědnosti pojištění, ve znění směrnic Rady 72/430/EHS a 84/5/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES.

Druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Rady 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES.

Třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES.

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 a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES 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 č. 2009/103/ES ze dne 16. září 2009, o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění.

Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2009/138/ES ze dne 25. listopadu 2009, o přístupu k pojišťovací a zajišťovací činnosti a jejím výkonu (Solventnost II.).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/23/EU ze dne 12. září 2012, kterou se mění směrnice 2009/138/ES (Solventnost II.).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/58/EU ze dne 11. prosince 2013, kterou se mění směrnice 2009/138/ES (Solventnost II.), pokud jde o den jejího provedení, den její použitelnosti a den zrušení některých směrnic (Solventnost I).

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.

Druhá směrnice Rady 88/357/EHS ze dne 22. června 1988 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přímého pojištění jiného než životního, kterou se stanoví opatření k usnadnění účinného výkonu volného pohybu služeb a kterou se mění směrnice 73/239/EHS.

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 neživotním pojištění).

Směrnice Rady 2004/113/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se zavádí zásada rovného zacházení s muži a ženami v přístupu ke zboží a službám a jejich poskytování.

Rozhodnutí Komise ze dne 17. ledna 2013 o zřízení odborné skupiny Komise o evropské pojistné smlouvě (2013/C 16/03).

Interní pravidla Rady Kanceláří přijatá dne 30. 5. 2002 a revidována dne 29. 5. 2008.

Úmluva o právu použitelném pro dopravní nehody, vyhlášená ve Sbírce zákonů pod č. 130/1976.

Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 381/2001 Z. z., o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

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

Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).

Zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Zákon č. 91/2012 Sb., o mezinárodním právu soukromém.

Zákon č. 99/2013 Sb., kterým se mění některé zákony v oblasti pojišťovnictví a penzijního připojištění v souvislosti se zrušením výjimky ze zásady rovného zacházení v právu Evropské unie.

Zákon č. 303/2013 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím rekodifikace soukromého práva.

Zákon č. 160/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

Seznam klíčových slov

pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, evropské motorové směrnice, provozování pojištění v EU

Motor Third Party Liability Insurance, European Motor Directives, European Single Passport