

Fakulta právnická Západočeské univerzity v Plzni

Katedra správního práva



DIPLOMOVÁ PRÁCE

Právní aspekty pojištění motorových vozidel v ČR

Ondřej Růžička

2012

Prohlašuji,

že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně a uvádím všechny prameny, které jsem použil.

V Plzni dne 19. března 2012

Na tomto místě bych rád poděkoval JUDr. Petře Jánošíkové, Ph.D., vedoucí diplomové práce, za kvalitní výuku, kterou mi poskytovala v průběhu celého mého studia na této fakultě a která ve mně vzbudila zájem o obor finančního práva. V průběhu výuky mi poskytla celou řadu podnětů, které mi pomohly při psaní této práce. Rovněž bych jí chtěl poděkovat za to, že mi umožnila psát diplomovou práci právě pod svým vedením.

Dále bych rád poděkoval svým přátelům, kteří mě po celou dobu studia podporovali a motivovali mě ke studiu.

Obsah

Seznam použitých zkratek	7
Úvod.....	8
1. Vývoj problematiky pojištění motorových vozidel	10
1.1. Rané počátky vývoje pojišťovnictví a jeho úpravy na našem území.....	10
1.2. Právní úprava pojistné smlouvy na našem území	10
1.3. Právní úprava pojišťovnictví na přelomu 19. a 20. století	12
1.4. Právní úprava pojišťovnictví v období první republiky	14
1.5. Velký automobilový zákon	15
1.6. Vývoj úpravy pojištění motorových vozidel po roce 1945	17
1.7. Vývoj pojištění motorových vozidel od roku 1989 do současnosti	18
2. Právní regulace pojištění motorových vozidel.....	19
2.1. Ústavní zákony.....	19
2.2. Zákony.....	20
2.3. Právní předpisy Evropské unie.....	20
2.4. Vymezení základních pojmů z oblasti pojišťovnictví.....	21
2.4.1. Pojišťovnictví.....	22
2.4.2. Pojišťovna	23
2.4.3. Pojišťovací činnost.....	24
2.4.4. Pojištění	26
2.4.5. Pojišťovací zprostředkovatelé.....	26
2.4.6. Státní dozor vykonávaný nad pojišťovny	26

3.	Institut odpovědnosti za škodu dle občanského zákoníku	30
3.1.	Obecná odpovědnost za škodu	30
3.2.	Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků	30
4.	Obligaturní pojištění motorových vozidel	32
4.1.	Pojištění odpovědnosti za škodu	33
4.2.	Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorového vozidla	34
4.3.	Pojem vozidlo.....	35
4.4.	Povinnost uzavřít povinné ručení.....	37
4.5.	Registr silničních vozidel.....	37
4.6.	Vznik pojištění	38
4.7.	Výše pojistného	40
4.8.	Minimální limity pojistného plnění.....	41
4.9.	Územní, věcný a časový rozsah pojistné ochrany.....	41
4.10.	Škodní událost	42
4.11.	Pojistné plnění	43
4.12.	Zánik pojištění	45
5.	Fakultativní pojištění motorových vozidel	48
5.1.	Havarijní pojištění.....	48
5.2.	Strojní pojištění	52
6.	Právní regulace pojištění motorových vozidel v kontextu evropského práva	53
6.1.	První motorová směrnice	53
6.2.	Druhá motorová směrnice	54

6.3.	Třetí motorová směrnice	55
6.4.	Čtvrtá motorová směrnice	55
6.5.	Pátá motorová směrnice	56
6.6.	Kodifikovaná směrnice	56
7.	Mezinárodní systém pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel.....	58
7.1.	Systém zelených karet.....	58
7.2.	Ostatní karetní systémy	59
8.	Česká kancelář pojistitelů	61
9.	Návrhy de lege ferenda	63
	Závěr	65
	Resumé.....	68
	Seznam použitých zdrojů.....	69

Seznam použitých zkratk

ABGB	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (zákon č. 946/1811 Sb.z.s., obecný občanský zákoník rakouský, ve znění pozdějších předpisů)
Sb. z. s.	Sbírka zákonů soudních
Sb. z. a n.	Sbírka zákonů a nařízení
ř. z.	Říšský zákoník
Ústava	Ústavní zákon České národní rady č. 1/1993 Sb. ze dne 16. prosince 1992, Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů
LZPS	Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb. ze dne 16. prosince 1992 o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.
ZPO	Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů
ZPS	Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČNB	Česká národní banka
ObčZ	Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Úvod

Téma pojištění motorových vozidel je velice aktuální a mělo by být zajímavé pro každého řidiče. Počet automobilů a dalších vozidel po celém světě stále roste. Jen v České republice bylo ke konci roku 2011 registrováno celkem 6 275 005 motorových vozidel, připadá tak 2,3 automobilu na každého obyvatele České republiky.¹

Vyšší počet aut na silnicích vede k hustšímu provozu, který zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody. Přestože vozidla jsou dnes již výborně technicky vybavená, ani jejich špičkové vybavení nedokáže zabránit vzniku škod. A u dopravních nehod je riziko vzniku škod na zdraví i majetku obrovské. Z těchto důvodů je třeba zabezpečit dobrou ochranu poškozeným, kterým dopravní nehodou vznikne škoda, i ochranu povinných, kterým by vysoké náhrady škody mohly způsobit značné finanční potíže. Z těchto důvodů byly vytvořeny instituty pojištění vozidel. Existuje několik typů pojištění motorových vozidel, z nichž každé přináší pojištěným různé výhody, ale i povinnosti, které v této práci podrobně rozeberu.

Institut pojištění motorových vozidel je poměrně nový, jeho vznik souvisí s rozvojem automobilismu, tedy s počátkem třicátých let 20. století. Proto tento institut prochází i v současné době prudkým vývojem, ve kterém je složité se orientovat. Cílem této diplomové práce je vysvětlit veškeré relevantní aspekty, které jsou pro pojištění odpovědnosti důležité. Domnívám se, že každý řidič či majitel motorového vozidla by měl znát své povinnosti i práva, která může uplatňovat.

V diplomové práci bych rád čtenáře uvedl do problematiky pojištění a ozřejmil mu vznik a historický vývoj institutu pojištění, s důrazem na problematiku motorových vozidel. Následně bych rád shrnul veškerou současnou relevantní právní úpravu, která se dotýká problematiky pojištění motorových vozidel. Převážná část práce se věnuje různým typům pojištění motorových vozidel, které se základně rozlišují na povinná a dobrovolná. Jelikož je Česká republika již od roku 2004 členem Evropské unie, je třeba se věnovat i regulačním pravidlům vycházejícím z evropského práva. V závěru se práce snaží nastínit možné návrhy *de lege ferenda*, které by mohly přispět k lepšímu fungování institutu pojištění motorových vozidel.

¹ Složení vozového parku v ČR: souhrnné registrace k 31. 12. 2011. In: *Sdružení automobilového průmyslu* [online], [cit. 2012-03-11]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>

Díky svému zaměstnání se dostávám do každodenního kontaktu s pojišťovny ohledně pojištění motorových vozidel. Proto jsem si pro psaní své diplomové práce vybral právě téma týkající se pojištění motorových vozidel. Při psaní této práce bych se rád o problematice pojištění dozvěděl více informací. Chtěl bych získat přehled o jednotlivých typech pojištění vozidel a o podmínkách jejich fungování.

1. Vývoj problematiky pojištění motorových vozidel

1.1. Rané počátky vývoje pojišťovnictví a jeho úpravy na našem území

Základy pojišťovnictví lze spatřovat již v období starověkého Říma. V římském právu nalzáme první zmínky o existenci takzvaných *colegií* neboli sdružení osob za účelem poskytnutí náhrady v případě majetkové ztráty.

Ve středověku začaly vznikat řemeslnické cechy, jejichž význam vydržel až do 18. století. Cechy vytvářely společné pokladny, z nichž se členům cechu vyplácela pojistná plnění například v případě smrti, úrazu, nemoci, krádeže.²

První pojistná smlouva byla podepsána 13. dubna 1379 v Pise a věnovala se námořnímu pojištění.

K prudkému rozvoji pojišťovnictví pak dochází zejména v 18. století za vlády Marie Terezie, která podporovala zřizování pojišťoven. Důležitým mezníkem ve vývoji pojišťovnictví je rovněž vydání patentu císaře Františka I. ze dne 4. září 1819. Na základě tohoto rozhodnutí bylo pojišťovnictví provozováno jako soukromé podnikání. Zde lze spatřovat odlišnost od německého systému pojišťovnictví, které bylo provozováno jako pojišťovnictví veřejné. Nicméně i v rakouském systému si stát ponechával již od samého počátku četná kontrolní a dozorčí práva nad pojišťovacími ústavami.³ Prvním pojištěním na českém území bylo požární pojištění.

1.2. Právní úprava pojistné smlouvy na našem území

Důležitým okamžikem pro vývoj pojišťovnictví byl rok 1812, kdy nabyl účinnosti *Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch*, tedy zákon č. 946/1811 Sb. z. s. (dále jen „ABGB“). Tento předpis byl pro regulaci právních vztahů v oblasti pojištění velmi podstatný z toho důvodu, že v něm byla obsažena rozsáhlá úprava obligačních vztahů, zejména pak pojistné smlouvy.

² KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, Student (Leges), s. 18.

³ SCHELLE, Karel a Milan HRADEC. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, s. 11.

Úprava smluv pojišťovacích byla zařazena do 29. hlavy, mezi smlouvy odvážné. Z tohoto zařazení je již patrné pojetí těchto smluv. V § 1267 bylo možné najít přesnou definici smluv odvážných. Podle tohoto ustanovení je možné smlouvu odvážnou definovat jako smlouvu, kterou se slibuje a přijímá naděje ještě nejistého prospěchu. Tato část obligačního práva čelila pozdější kritice jak ze strany odborné veřejnosti, tedy z řad právnických praktiků, tak i ze strany teoretiků. Ti upozorňovali, že pojem smluv byl v tehdejší právní doktríně formulován zcela nejednotně.

Paragraf 1269 poskytuje výčet odvážných smluv. Mezi tyto smlouvy výslovně zařazuje i smlouvu pojišťovací.

Odvážné smlouvy dle ABGB mohly být vzájemné, nebo jednostranné. Smlouvy pojišťovací byly řazeny ke smlouvám vzájemným.

Samotná úprava pojišťovací smlouvy byla obsažena v § 1288 - § 1292 ABGB. Paragraf 1288 ABGB pojišťovací smlouvu přibližuje takto: „Vezme-li kdo na sebe nebezpečení škody, kterou by kdo jiný bez viny své vzítí mohl, a slíbí-li mu, že mu za jistý plat dá umluvenou náhradu, stane se smlouva pojišťovací.“⁴ Předmětem pojištění bylo zejména zboží rozvážené po zemi nebo po vodě. Dále ABGB zmiňoval i domy a pozemky, a to v souvislosti s požárem, povodní a jinou přírodní katastrofou. Tento výčet byl pouze demonstrativní.

Paragraf 1290 ABGB dále zakotvil oznamovací povinnost pojištěného, když stanovil, že „stane-li se škoda náhodou, za niž jest náhrada pojištěna, má pojištěný, nezajde-li v to nějaká nepřemožitelná překážka, aneb nebylo-li nic jiného umluveno, pojišťovateli dáti o tom věděti, a to, jsou-li v témž místě, ve třech dnech, jinak v tom čase, v kterém se má oznámiti, že někdo přijal slib od nepřítomného učiněný. Neučiní-li pojištěný toho oznámení, nemůže-li nehody dokázati, aneb dokáže-li pojišťující, že škoda vzešla vinou pojištěného, nemůže tento sumy pojištěné žádati.“⁵

Podle § 1291 ABGB plnění pojistitele muselo být závislé na události, která nebyla předem jistá. Ustanovení tohoto paragrafu výslovně určovalo, že pokud pojištěný s určitostí věděl, že pojištěná věc bude poškozena či zničena, pak byla smlouva neplatná. Smlouva byla neplatná i tehdy, pokud pojistitel věděl, že pojištěné věci žádné nebezpečí nehrozí.

⁴ § 1288 zákona č. 946/1811 Sb.z.s., obecný občanský zákoník rakouský, ve znění pozdějších předpisů

⁵ § 1290 zákona č. 946/1811 Sb.z.s., obecný občanský zákoník rakouský, ve znění pozdějších předpisů

V případě pojištění týkající se lodní přepravy odkazoval ABGB na speciální úpravu pro námořní právo.

Z uvedeného vyplývá, že právní úprava pojistné smlouvy obsažená v ABGB byla neúplná a roztržitá. To přispělo k tomu, že úprava pojistné smlouvy přestala brzy odpovídat potřebám doby.

V roce 1827 byla v Praze založena První česká vzájemná pojišťovna. Moravsko-slezská vzájemná pojišťovna byla založena v Brně roku 1830.

1.3. Právní úprava pojišťovnictví na přelomu 19. a 20. století

V krátkém období po porážce revoluce v roce 1848 a v následujícím období Bachova absolutismu vznikla nová právní úprava týkající se zřizování pojišťoven. Tato nová právní úprava svou povahou odpovídala tehdejšímu režimu, tedy negativnímu postoji k základním občanským právům a svobodám. Nejdůležitějším faktorem týkajícím se této úpravy bylo zakázání politických spolků a nutnost registrace spolků jakékoliv jiné povahy. Ty pak byly podrobeny přísnému státnímu dohledu. Na druhé straně je nutno brát v potaz skutečnost, že se i v tehdejší době počítalo s existencí akciových společností, které byly pro rozvoj podnikání, zejména i v odvětví pojišťovnictví, velmi důležité.

Dne 26. listopadu 1852 byl vydán císařský patent č. 253 ř.z., který se týkal nové úpravy spolků. Dle tohoto právního předpisu se spolky, které měly v předmětu své činnosti pojišťování, podrobovaly registraci na koncesním principu, tedy stát musel dát předem souhlas k založení takového spolku. Příslušným úřadem pro vydávání povolení k zakládání pojišťoven bylo výhradně ministerstvo vnitra, které mělo možnost konzultovat záležitosti s jinými ministerstvy, kterých by se daný problém bezprostředně dotýkal. Tato úprava byla změněna zákonem č. 134/1867 ř.z. ze dne 15. listopadu 1867. Zákon č. 134/1867 ř.z. vycházel z principu oznamovacího, kdy ten, kdo chtěl spolek založit, musel tuto skutečnost pouze oznámit zemskému úřadu a předložit mu statut. V případě, že jej uvedený správní orgán ve lhůtě čtyř týdnů nezakázal, mohl daný subjekt zahájit svoji činnost.

Další významnou právní normou ve veřejnoprávní úpravě pojištění bylo nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, obchodu a financí č. 31/1896 ř.z. o zakládání, zařazení i hospodaření pojišťoven (pojišťovací regulativ). Účel tohoto nařízení byl

uveden v samotné preambuli, podle které je předmětem úpravy zajištění řádné úpravy pojišťoven, práv pojištěnců a výkonu státního dozoru. V nařízení byla opět potvrzena platnost koncesního principu ohledně zřizování pojišťoven. Byly zde stanoveny některé další podmínky pro zakládání, a to zejména požadavek na určitou výši základního kapitálu. Nařízení dále upravovalo statut pojišťovny, ve kterém bylo nutné vymezit její sídlo, složení řídicích orgánů, zásady pro hlasování, svolávání valných hromad, formy veřejných vyhlášek zavazujících pojišťovací ústav a určení, ve kterých novinách budou tyto vyhlášky uveřejněny.⁶

Ve druhé polovině 19. století bylo s přihlédnutím k vrcholící průmyslové revoluci a rozmachu obchodu nutno schválit novou úpravu pojistné smlouvy. Přestože se nová právní úprava prosadila až v roce 1917, první legislativní návrhy byly učiněny již v roce 1870, kdy byla na ministerstvu spravedlnosti vypracována osnova pojišťovacího zákona. Tyto návrhy, které s sebou měly přinést i zcela nové pojetí řešení soukromoprávní úpravy pojištění, nebyly nikdy přijaty.

Za významný je též možno považovat návrh zákona z roku 1905. Návrh byl konzultován s tehdejšími právníky i s odbornou veřejností. Dne 19. prosince 1907 byl návrh předložen panské sněmovně k projednání. Zde byl projednán nejdříve v odborné komisi, jejíž práce byla ukončením XVIII. zasedání parlamentu přerušena a znovu obnovena byla až v roce 1909. Komise k návrhu tohoto zákona vypracovala hodnotící zprávu, která se však na pořad jednání nedostala. Roku 1912 byl tento návrh opět neúspěšně projednáván.⁷

Hospodářsko-politická situace na počátku první světové války ještě více prohloubila nutnost rozvoje pojišťovnictví a zajištění právní jistoty v této oblasti. V roce 1917 se na pořad jednání vídeňského parlamentu dostal další návrh zákona upravující pojistnou smlouvu. Ten v krátké době prošel oběma sněmovnami a 23. prosince 1917 byl vyhlášen pod číslem 501 v říšském zákoníku. Rakousko-Uhersko tak po dlouhém období právní nejistoty panující v oblasti pojišťovnictví vydalo novou speciální úpravu v podobě výše zmíněného zákona.⁸ Zákon o smlouvě pojišťovací zdůrazňoval, že

⁶ SCHELLE, Karel. *Vývoj právní úpravy pojišťovnictví*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1994, s. 21.

⁷ SCHELLE, Karel. *Vývoj právní úpravy pojišťovnictví*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1994, s. 30-31.

⁸ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 24.

podstatou smlouvy musí být vždy nejistota o výsledek při uzavírání smlouvy. Plnění poskytnuté pojistiteli má pak sloužit ke krytí majetkových potřeb.⁹

1.4. Právní úprava pojišťovnictví v období první republiky

Po vzniku první Československé republiky v roce 1918 byla přijata recepční norma (zákon č. 11/1918 Sb. a n.), která do nově vznikajícího právního řádu Československa převzala rakousko-uherský právní řád. Výsledkem přijetí této normy bylo předejít chaosu a nejistotě, která by v nově vzniklém státě zavládla v případě chybějící právní úpravy ve všech okruzích společenských vztahů, týkajících se samozřejmě nejen úpravy pojištění. Další nutností bylo schválení úpravy, která by zavedla pravidla pro dosud podnikající subjekty na území celého rakousko-uherského mocnářství a stanovila by podmínky pro pokračování jejich činnosti na území nově vzniklých států. Obecná úprava pro možnost pokračování v podnikatelské činnosti subjektů dříve podnikajících v rámci celé monarchie byla zavedena mezinárodními smlouvami, které byly uzavřeny bezprostředně po rozpadu monarchie. Oblast pojišťovnictví byla upravena v roce 1922 Římskou konvencí, která byla podepsána zástupci vlád Československa, Polska, Rumunska, Jugoslávie, Rakouska, Maďarska a Itálie.

Dalším významným dokumentem byla dohoda uzavřená o rok později mezi nástupnickými státy Rakousko-Uherska. Obsahem dohody byla úprava fungování soukromých pojišťoven, vzniklých na území monarchie v jejích nástupnických státech.

Jedním z mála právních předpisů z tohoto období upravující pojišťovnictví bylo vládní nařízení č. 156/1927 Sb. Nařízení měnilo rozsah ručení pojištěnců za škodu z provozu motorových vozidel. Pojištěnci museli hradit škodu do výše 400 Kč, a pokud tuto hranici přesáhla, pak museli hradit 10 % ze škody, minimálně však 400 Kč.¹⁰

Vzhledem k dynamickému vývoji automobilové dopravy bylo nutné na přelomu dvacátých a třicátých let provést změny jak v oblasti soukromé dopravy, tak i dopravy vozidel sloužících státním složkám k zabezpečování výkonu veřejné moci. Dle dosavadní úpravy byly nároky osob, které utrpěly škody provozem motorového vozidla,

⁹ SCHELLE, Karel. *Vývoj právní úpravy pojišťovnictví*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1994, s. 34.

¹⁰ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd.. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 40.

zajištěny pouze předpisy o povinném ručení. Z důvodu rozvoje automobilismu na území našeho státu bylo třeba zajistit, aby případné nároky poškozených osob při provozu automobilů byly zabezpečeny co nejlépe. Prvním pokusem o přesun úpravy ze sféry práva soukromého do práva veřejného je úprava živností autodrožkářů v Praze z roku 1930. Tato vyhláška stanovila, že osoby provozující autodrožkářskou živnost v Praze musí mít sjednáno povinné ručení v rozsahu stanoveném vyhláškou.¹¹

Dalším právním předpisem vydaným v třicátých letech minulého století byl zákon č. 198/1932 Sb., o dopravě motorovými vozidly. Paragraf 2 tohoto zákona ukládal osobám provozujícím automobilovou dopravu jako předmět své podnikatelské činnosti povinnost sjednat si pojištění u některé z pojišťoven. V případě absence pojištění by byla dopravci koncese k výkonu jeho činnosti odebrána, respektive by mu vůbec nebyla po účinnosti toho zákona vydána. V paragrafu 8 tohoto zákona bylo stanoveno, že vláda určí nařízením výši pojištění zvlášť pro každý druh motorových vozidel. Tento první zákon moderního charakteru, týkající se pojištění vozidel pro komerční účely, započal etapu potřebného legislativního rozvoje v této dynamicky se vyvíjející oblasti. V roce 1933 bylo vydáno vládní nařízení, které bylo uveřejněno ve sbírce zákonů pod č. 36/1933 Sb. Toto nařízení upravilo výši nejnižších pojistných částek dle kategorie motorového vozidla – odlišně pro motocykly, automobily, autobusy, a to až do výše 600 tisíc korun za vozidlo.

1.5. Velký automobilový zákon

V roce 1935 byl vydán zákon č. 81/1935 Sb., známý jako Velký automobilový zákon. Tento zákon přinesl značný průlom do oblasti pojištění motorových vozidel, neboť podrobně upravoval nároky třetích osob při vzniku pojistné události. Jak uvádí K. Schelle, „dle tohoto nového předpisu byl povinen každý držitel motorového vozidla, které bylo zapsáno v rejstříku motorových vozidel, pojistit nejen sebe, ale i každého, kdo by provozoval dané motorové vozidlo s jeho vědomím na vlastní účet a nebezpečí proti následkům odpovědnosti z provozu těchto vozidel u některé z pojišťoven

¹¹ SCHELLE, Karel a Milan HRADEC. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, s. 82.

registrovaných v Československu“.¹² Alternativou k této povinnosti byla možnost složení kauce u úřadu, u něhož bylo vozidlo zapsáno do evidence motorových vozidel. Zákon též stanovil výjimku pro případ pojištění vozidel sloužících k výkonu veřejné moci. Zejména vozidla sloužící pro vojenské složky byla z povinnosti obligatorního pojištění vyňata.

Uvedeným zákonem byla též uložena pojišťovnám povinnost vydat držitelům motorových vozidel doklad o uzavřeném pojištění. Doklad měl obsahovat údaj, na jakou dobu bylo pojištění uzavřeno, a výši částky, na kterou je vozidlo pojištěno. Řidiči motorových vozidel byli povinni tento doklad mít při jízdě u sebe a na vyzvání ho předložit úřednímu orgánu. V případě nepředložení daného dokladu se jednalo o správní delikt, avšak pouze v tom případě, bylo-li řidičem zaviněno. V případě, že majitel motorového vozidla potvrzení řidiči neposkytnul, stával se tak deliktně způsobilým sám. V případě zjištění skutečnosti, že pojištění nebylo sjednáno, vznikala držiteli vozidla povinnost zaplatit pokutu, a to ve výši úhrnné částky pojistného, které mělo být zapláceno za dobu, po kterou povinnost trvala, nejdéle však po dobu tří let.¹³

Velký automobilový zákon zřizoval také Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly, do něhož plynuly výše uvedené pokuty. Dalšími zdroji příjmu fondu byli kromě těchto pokut i pokuty koncesionářů živnostenské autodopravy, dále příspěvky pojišťoven provozujících činnost zákonného pojišťování motorových vozidel z odpovědnosti při jejich provozu v Československu. Fond fungoval jako právnická osoba s kolegiálním řídicím orgánem - kuratoriem. Kuratorium bylo složeno ze zástupců pojišťoven, zástupců spolku motorových vozidel, zástupců živnostenských společenstev pro dopravní živnosti a zástupců dalších odborných organizací.¹⁴

Úprava obligatorního pojištění motorových vozidel z roku 1935 byla natolik bezchybná, že velký automobilový zákon platil až do padesátých let.

¹² SCHELLE, Karel. *Vývoj právní úpravy pojišťovnictví*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1994, s. 59.

¹³ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd.. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 42.

¹⁴ SCHELLE, Karel. *Vývoj právní úpravy pojišťovnictví*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1994, s. 60.

1.6. Vývoj úpravy pojištění motorových vozidel po roce 1945

Po druhé světové válce došlo na českém území k zestátnění soukromého pojišťovnictví. Byly vytvořeny národní pojišťovny - vznikla tak Pojišťovna Slavia, Pražská městská pojišťovna, První československá pojišťovna a Pojišťovna Slovan. Po únoru 1948 byly i tyto pojišťovny nahrazeny jediným ústavem, Československou pojišťovnou.¹⁵

V tomto období byl zaveden nový systém zákonného pojištění odpovědnosti. Základem nového systému zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se stal zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích. Tento zákon umožňoval vládě stanovit podmínky a způsob provozování tohoto zákonného pojištění odpovědnosti. Pojistné sazby byly určovány vyhláškou ministerstva financí. Zákon o provozu na veřejných silnicích byl později zrušen nařízením vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích.

V roce 1968 byla zákonem č. 162/1968 Sb. rozdělena Československá pojišťovna na Českou státní pojišťovnu a Slovenskou státní pojišťovnu. Současně se vznikem československé federace byla vydána vyhláška Ministerstva financí České republiky č. 123/1974 Sb. (na Slovensku vyhláška Ministerstva financí Slovenské republiky č. 124/1974 Sb.), která stanovovala rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, provozovaného Českou státní pojišťovnou a Slovenskou státní pojišťovnou. V této době byl rozsah pojistného krytí velice široký a odškodňování nebylo prakticky shora limitováno. Tehdejšímu monopolu České státní pojišťovny umožňoval příkazový systém pracovat s nízkými náklady. Nebylo potřeba vyhotovovat pojistky, dokladem o pojištění byla státní poznávací značka a případné nezaplacení pojistného nemělo na pojistné krytí vliv. Na počátku tohoto zákonného systému pojištění v roce 1955 byly stanoveny sazby pojistného, které byly zachovány až do počátku devadesátých let.

¹⁵ ZUZAŇÁK, Aleš. *Právní rádce pojištěných*. 1. vyd. Praha: Linde Praha, 1996, s. 8-9.

1.7. Vývoj pojištění motorových vozidel od roku 1989 do současnosti

Po roce 1989 došlo nejen v České republice k mnoha celospolečenským změnám, které významně ovlivnily také systém pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Došlo k rozvoji cestovního ruchu, silniční provoz na našem území se zvýšil a v té souvislosti přibýly dopravní nehody. Na český trh se začala postupně dostávat dražší auta, jejichž opravy si vyžádaly vyšší náklady. Systém pojištění, který byl vytvořen v 50. letech, těmto novým podmínkám přestal vyhovovat, a proto bylo třeba systém změnit. Další příčinou, která vedla ke změně tehdejšího systému, byla snaha České republiky stát se členem Evropského společenství. To donutilo Českou republiku k provedení harmonizace jejího právního řádu s právními předpisy Evropského společenství.¹⁶

Za tím účelem byla vydána vyhláška Ministerstva financí č. 492/1991 Sb., která stanovovala rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Vyhláška nabyla účinnosti 1. ledna 1992. Tato vyhláška především značně navýšila sazby pojistného, které nebyly od padesátých let 20. století změněny. Takto nově určené sazby pojistného již lépe odpovídaly závazkům pojišťoven za škody způsobené provozem motorových vozidel. Rovněž po vydání výše uvedené vyhlášky byly sazby pojistného pravidelně zvyšovány, a to zejména z důvodu zvyšování cen motorových vozidel a jejich oprav.¹⁷

Až do roku 1999 bylo pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla pojištěním zákonným. „Zákonné pojištění vzniká přímo ze zákona tehdy, pokud dojde ke skutečnosti, se kterou zákon spojuje vznik tohoto pojištění, a trvá po celou dobu existence této skutečnosti bez pojistné smlouvy a bez ohledu na vůli jeho účastníků, a ani nezaplacení pojistného nemá vliv na trvání tohoto pojištění, má však negativní důsledky pro toho, kdo tuto povinnost nesplnil.“¹⁸ Právní skutečností, která vedla ke vzniku zákonného pojištění, bylo uvedení vozidla do provozu. Toto pojištění bylo poskytováno pouze Českou spořitelnou, v této oblasti tak bylo vyloučeno konkurenční prostředí. Sazby pojistného byly určovány pouze na základě vyhlášky a nebylo nijak zohledněno stáří vozidla, jeho technický stav ani jiné aspekty.

¹⁶ DAŇHEL, Jaroslav. *Pojistná teorie*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2005, s. 100.

¹⁷ ŠKOPOVÁ, Věra. *Pojistné právo*. Přepřacované 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1997, s. 109.

¹⁸ ŠKOPOVÁ, Věra. *Pojistné právo*. Přepřacované 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1997, s. 108.

2. Právní regulace pojištění motorových vozidel

Do úpravy pojištění motorových vozidel se promítá celá řada právních předpisů. Pojišťovací právo je podoborem práva finančního, které se řadí do veřejného práva. Přestože se finanční právo řadí do práva veřejného, úzce souvisí s obory práva soukromého, zejména s občanským právem. Řazení pojišťovacího práva do práva veřejného spočívá zejména v úloze státu, konkrétně v úloze státem zřízovaného orgánu (Česká národní banka) při povolování pojišťovací činnosti a provádění dozoru. Prvky soukromého práva se do právní úpravy pojišťovacího práva promítají zejména v otázkách provozování pojišťovací činnosti a oblasti uzavírání a správy pojistných smluv.

2.1. Ústavní zákony

Základní rámec pojištění je zakotven v ústavních zákonech. Ústava, zákon České národní rady č. 1/1993 Sb. (dále jen „Ústava“), obsahuje například důležité ustanovení čl. 10, podle kterého je Česká republika vázána vyhlášenými mezinárodními smlouvami, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas. Závaznost práva Evropské unie na našem území je pak odvozena od čl. 10a Ústavy. Právě směrnice Evropské unie a některé mezinárodní smlouvy jsou důležitým zdrojem právních předpisů regulujících oblast pojištění motorových vozidel.

Dalším klíčovým zákonem stejné právní síly je Listina základních práv a svobod, vyhlášená jako Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb. ze dne 16. prosince 1992 o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb. (dále jen „LZPS“). Ta v čl. 11 obsahuje záruku vlastnictví. Stanoví, že každý má právo vlastnit majetek. Zároveň ale v odst. 3 dodává, že vlastnictví zavazuje. Vlastnictví nesmí být zneužito na újmu práv druhých. Výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem. Právě z těchto základních pravidel vychází povinnost vlastníka majetku nahradit případnou škodu, která by byla způsobena jím vlastněnou věcí. Právě toto ustanovení se promítá do

pojišťovnictví. Jedním z cílů pojištění je i krytí nákladů na náhradu škod vzniklých mimo jiné i motorovými vozidly.

2.2. Zákony

Pojišťovnictví jako takové je upraveno zákonem č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví. Tento zákon upravuje zejména provozování činností v pojišťovnictví a dohled nad pojišťovnictvím, který zajišťuje Česká národní banka. S tímto zákonem souvisí ještě zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí.

Dominantním zákonem pro účely této diplomové práce je zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (dále jen „ZPO“). Tento zákon je zákonem speciálním vůči zákonu č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě (dále jen „ZPS“). Právě ustanovení ZPO jsou klíčová pro téma této diplomové práce. ZPO tedy obsahuje pojištění odpovědnosti motorových vozidel, vedle toho zřizuje Českou kancelář pojistitelů (dále jen „ČKP“).

ZPS je důležitý v oblasti fakultativního pojištění, neboť na jeho základě je možné uzavřít pojistnou smlouvu za jakýmkoliv účelem. Podle ZPS se uzavírá pojištění havarijní či například strojní.

Z předpisů soukromoprávní povahy je nutné zmínit zejména zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník (dále jen „ObčZ“). Z něj vyplývají základní ustanovení týkající se odpovědnosti za škodu. Vedle toho ObčZ upravuje zvláštní typy odpovědnosti za škodu, mezi které řadí rovněž odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků. Tento typ odpovědnosti se týká pouze fyzických a právnických osob provozujících dopravu.

2.3. Právní předpisy Evropské unie

V právní oblasti týkající se této diplomové práce, tedy v pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel, mají značný vliv a důležitost předpisy Evropské unie. Evropské společenství se již od sedmdesátých let 20. století snažilo tuto oblast sjednotit. Za tímto účelem bylo vydáno celkem šest směrnic, které postupně stále více

sjednocovaly právní úpravu pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel v jednotlivých členských státech.

Vstupem České republiky do Evropské unie dne 1. května 2004 se okruh pramenů práva závazných pro Českou republiku rozšířil právě o tyto prameny. Česká republika v souvislosti se svým vstupem do Evropské unie musela svůj právní řád harmonizovat s jejím právním řádem. V současné době je oblast pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel regulována především směrnicemi Evropské unie.

První směrnicí regulující tuto právní oblast byla v roce 1972 směrnice Rady č. 72/166/EHS, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění. Na ni navázala v roce 1983 Druhá směrnice Rady č. 84/5/EHS, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. V roce 1990 se přidala Třetí směrnice Rady č. 90/232/EHS, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. O deset let později vydaly Evropský parlament a Rada směrnici č. 2000/26/ES, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS. V roce 2005 byla přidána další směrnice, a to Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Všechny tyto směrnice Evropské unie byly v roce 2009 nahrazeny takzvanou kodifikovanou směrnicí, vydanou jako směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES, o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění.

2.4. Vymezení základních pojmů z oblasti pojišťovnictví

Nejdůležitějším pramenem úpravy této oblasti je zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví. Podle § 1 tento zákon upravuje provozování pojišťovací a zajišťovací činnosti pojišťovnou se sídlem na území České republiky a provozování zajišťovací

činnosti zajišťovnou se sídlem na území České republiky a totéž také u pojišťoven a zajišťoven se sídlem v jiném členském státě Evropské unie nebo na území jiného než členského státu.

V dalších kapitolách používá práce základní pojmy z oblasti pojišťovnictví, jejichž význam vysvětlíme v této kapitole.

2.4.1. *Pojišťovnictví*

Z právního hlediska je možné pojišťovnictví chápat ve funkčním smyslu jakožto souhrn činností, nebo v institucionálním smyslu jako množinu institucí, které tyto činnosti realizují.¹⁹

Pojišťovnictví je definováno jako specifické odvětví ekonomiky, které zabezpečuje finanční eliminaci rizik, které ovlivňují lidskou činnost. Pojišťovnictví představuje systém a pravidla provozování činností spadajících do tohoto odvětví, a to včetně podmínek provozování pojišťovací a zajišťovací činnosti. Do pojišťovnictví můžeme zahrnout všechny pojišťovací instituce, které mají oprávnění k provozování pojišťovací a zajišťovací činnosti v dané ekonomice ve všech jejich formách.²⁰ Úkolem pojišťovnictví je prostřednictvím pojišťovací činnosti vytvářet a rozdělovat peněžní rezervy a fondy a v rámci stanovených pravidel je užívat k uhrazení pojistných potřeb, které vznikají z nahodilých událostí v důsledku působení pojištěného rizika.²¹

Pod pojem pojišťovnictví se zahrnují pojišťovny a zajišťovny, další instituce zabývající se pojištěním (např. banky), pojišťovací zprostředkovatelé, státní dozor nad pojišťovnictvím, asociace pojišťoven a poradenské společnosti působící v oblasti pojišťovnictví.²²

Z ekonomického hlediska se pojištění dá charakterizovat nástroj ekonomického subjektu, kterým lze eliminovat negativní důsledky nahodilých událostí.²³

¹⁹ JÁNOŠÍKOVÁ, Petra, Petr MRKÝVKA a Ivan TOMAŽIČ. *Finanční a daňové právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 245.

²⁰ BAKEŠ, Milan. *Finanční právo*. 5., upr. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009, s. 65.

²¹ ŠKOPOVÁ, Věra. *Pojistné právo*. Přepřacované 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1997, s. 13.

²² DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 145.

²³ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 19.

2.4.2. Pojišťovna

Pojišťovna je specifická finanční instituce, která provozuje pojistné produkty a přebírá rizika. Podle zaměření můžeme pojišťovny rozdělit na univerzální, které pojišťují všechny druhy rizik, a specializované, které se specializují na určitou oblast pojištění. Dále je můžeme rozlišit na pojišťovny poskytující životní, nebo neživotní druhy pojištění.²⁴

Pojišťovny jsou, stejně jako banky, subjekty kolektivního investování. Jsou nestátními institucemi soukromého práva, jejichž předmětem činnosti je nakládání s penězi a případně dalšími finančními hodnotami svěřenými jim veřejností.

Pojmem pojišťovna ve smyslu této práce je myšlena pojišťovna jak tuzemská, tak i pojišťovna se sídlem v jiném členském státě Evropské unie, nebo pojišťovna ze třetího státu. Zákon tyto tři typy pojišťoven upravuje odlišně a různě stanoví také podmínky jejich přístupu na trh, podmínky činnosti i podmínky výkonu dohledu nad nimi.

Tuzemskou pojišťovnou je dle § 3 zákona č. 277/2009 Sb. právnická osoba se sídlem na území České republiky, které bylo Českou národní bankou (dále jen „ČNB“) uděleno povolení k provozování pojišťovací činnosti. Kontrolu vykonává ČNB jako domovský orgán dohledu bez ohledu na území, na kterém je činnost pojišťovny provozována. Povolení k pojišťovací činnosti umožňuje těmto pojišťovnám rozšiřovat svoji činnost na ostatní státy EHP pouze na základě splnění informační povinnosti vůči ČNB, jedná se o takzvanou činnost na základě jednotného evropského pasu.²⁵ Tuzemská pojišťovna může existovat výhradně v právní formě akciové společnosti nebo družstva, přičemž pro ni platí speciální úprava obsažená v zákoně č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví. Jednou ze speciálních podmínek je, že obchodní firma musí obsahovat slovo „pojišťovna“.²⁶

Pojišťovnou z jiného členského státu se rozumí (§ 3 zákona č. 277/2009 Sb.) právnická osoba, která má své sídlo na území jiného členského státu a které bylo na území tohoto státu vydáno povolení k provozování pojišťovací činnosti. Tyto subjekty mohou vykonávat v České republice svou činnost na bázi usazení, nebo formou

²⁴ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 145-146.

²⁵ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, Student (Leges), s. 62.

²⁶ JÁNOŠÍKOVÁ, Petra, Petr MRKÝVKA a Ivan TOMAŽIČ. *Finanční a daňové právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, s. 253.

dočasného poskytování služeb, eventuelně oběma zmíněnými způsoby. Za kontrolní činnost v tomto případě odpovídá orgán dohledu země jejich sídla.

Pojišťovnou z třetího státu se dle téhož paragrafu rozumí právnická osoba, která má své sídlo mimo území Evropské unie a v souladu s právem země svého sídla je oprávněna provozovat pojišťovací činnost. V České republice může takový subjekt provozovat pojišťovací činnost, jen pokud získá povolení od ČNB, která odpovídá za dohled v této oblasti.

2.4.3. *Pojišťovací činnost*

Pojišťovací činnost, tedy hlavní náplň činnosti pojišťoven, je zákonem vymezena jako přebírání pojistných rizik na základě uzavřených pojistných smluv a plnění z nich. Součástí této činnosti je správa pojištění, likvidace pojistných událostí nebo poskytování asistenčních služeb. Do pojišťovací činnosti se řadí rovněž nakládání s aktivy, které jsou součástí technických rezerv. Technické rezervy tvoří pojišťovny z přijatého pojistného a užije se jich v případě, že pojišťovna nemůže využít své běžné příjmy pro výplaty pojistných plnění v běžném období. U rizikových pojištění se pojistně technické rezervy tvoří z části přijatého pojistného. Tyto rezervy pak vyrovnávají výkyvy časové, místní i věcné, které nastávají ve výplatách pojistných plnění. Tento účel vyžaduje, aby technické rezervy byly dostatečně likvidní.²⁷

Další činností pojišťoven je uzavírání smluv se zajišťovnami ohledně zajištění závazků, které pro pojišťovnu vyplývají z pojistných smluv, které uzavřela. Mezi pojišťovací činností se řadí i veškeré aktivity pojišťovny, které směřují k předcházení vzniku škod a zmírňování jejich následků.

K tomu, aby tuzemská pojišťovna mohla zahájit svou činnost, musí nejprve obdržet povolení do orgánu státního dohledu v této oblasti. Jak již bylo nastíněno výše, orgánem dohledu nad finančním trhem je v České republice Česká národní banka. ČNB vydává povolení k výkonu pojišťovací činnosti, a to na základě žádosti, která musí obsahovat náležitosti předepsané zákonem č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví. Předepsané náležitosti jsou koncipovány tak, aby mohla ČNB, jakožto orgán dohledu, z materiálů zjistit, zda je žadatel připraven k provozování dané činnosti. Zdrojem právní

²⁷ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 59.

úpravy pro obsah zmíněné žádosti není pouze zákon o pojišťovnictví, ale i prameny práva Evropské unie, zejména směrnice č. 79/267/EHS a směrnice č. 73/239/EHS. Povolení k pojišťovací činnosti ČNB udílí podle druhu pojištění, které chce žadatel provozovat, přičemž pro tento účel rozlišujeme oblast životního a neživotního pojištění.

Žádost o povolení k provozování činnosti pojišťovny může podat pouze právnická osoba založená ve formě akciové společnosti nebo družstva. Potřebnou výši základního kapitálu stanoví § 18 zákona o pojišťovnictví, přičemž tento základní kapitál smí být tvořen pouze peněžitými vklady, které musí být splaceny před podáním žádosti k ČNB. Výše základního kapitálu pro pojišťovny, které mají svou činnost vykonávat v odvětví neživotních pojištění, mezi které se řadí též pojištění motorových vozidel, se pohybuje v rozmezí od 65 000 000 Kč do 200 000 000 Kč v závislosti na typu poskytovaného pojištění.²⁸

Podstatnou obsahovou náležitostí žádosti o povolení pojišťovací činnosti je uvedení jména a osobních údajů fyzické osoby, která bude vykonávat činnost odborného pojistného matematika. Žadatel o povolení vybere tuto osobu ze seznamu odpovědných pojistných matematiků vedených Českou národní bankou. K další obligatorní náležitosti žádosti o udělení povolení k provozování pojišťovací činnosti patří obchodní plán.²⁹ Na rozdíl od předchozí právní úpravy upravující udělování povolení k podnikání v pojišťovnictví se dnes již nemusí předkládat pojistné podmínky žadatele. Tato povinnost byla zrušena proto, aby pojišťovny mohly pojistné podmínky přizpůsobovat vývoji na trhu.

K žádosti musí pojišťovna dále doložit pojistné technické předpoklady ke své plánované činnosti. Ty se týkají výpočtu pojistného a technických rezerv, dále pak způsobu zajištění pojistné činnosti, kdy musí pojišťovna doložit existenci vlastních zdrojů, a to ve výši minima garančního fondu.³⁰

Ke vzniku pojišťovny dochází, když usnesení o zápisu do obchodního rejstříku nabyde právní moci. K zápisu do obchodního rejstříku může dojít až ve chvíli, kdy je v právní moci rozhodnutí o udělení povolení k pojišťovací činnosti.³¹

²⁸ § 18 zákona č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů

²⁹ BAKEŠ, Milan. *Finanční právo*. 5., upr. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009, s. 67.

³⁰ BAKEŠ, Milan. *Finanční právo*. 5., upr. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009, s. 67.

³¹ KARFÍKOVÁ, Marie. *Základy pojišťovacího práva*. 1. vyd. Praha: Orac, 2001, s. 31.

2.4.4. Pojištění

Pojištění je finanční kategorií, která představuje vztahy tvorby, rozdělování a užití pojistného fondu pro úhradu potřeb vzniklých na základě nahodilých událostí. K tvorbě pojistného fondu přispívají všechny zúčastněné subjekty. Rozdělování z pojistného však získají pouze ty osoby, u kterých došlo k nahodilé události kryté tímto pojištěním.³²

2.4.5. Pojišťovací zprostředkovatelé

Pojišťovací zprostředkovatelé jsou fyzické nebo právnické osoby, které zajišťují pojišťovně klienty. Znájí nabízené produkty a dokážou mu nabídnout ten nejvýhodnější produkt podle jeho potřeb. Rozlišujeme zprostředkovatele exkluzivní, což jsou samostatní podnikatelé, kteří sjednávají pojištění výhradně pro jednu pojišťovnu (pojistitele). Dále existují nezávislí zprostředkovatelé, také samostatní podnikatelé, kteří ale sjednávají pojištění pro více pojišťoven. Posledním typem je makléř, který na základě smlouvy nebo plné moci zajišťuje svému zákazníkovi optimální pojistnou ochranu. Jeho práce se neomezuje pouze na sjednání pojištění, ale například se i účastní likvidace větších škod.³³

2.4.6. Státní dozor vykonávaný nad pojišťovnami

Zkušenosti z vývoje ekonomiky od 19. století vytvořily v současné společnosti většinový názor o nezbytnosti veřejnoprávní regulace v pojišťovnictví. Regulací rozumíme konstruování pravidel správného fungování finanční sféry. Orgány dozoru následně zabezpečují kontrolu dodržování těchto pravidel. Pojišťovnictví patří spolu s bankovníctvím mezi nejvíce regulovaná ekonomická odvětví.³⁴

³² ZUZANĀK, Aleš. *Právní rádce pojištěných*. 1. vyd. Praha: Linde Praha, 1996, s . 7.

³³ ZUZANĀK, Aleš. *Právní rádce pojištěných*. 1. vyd. Praha: Linde Praha, 1996, s . 13.

³⁴ DANĀHEL, Jaroslav. *Kapitoly z pojistné teorie*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002, s. 66.

„Existence státního dozoru v pojišťovnictví je dána povahou pojišťovací činnosti. Úkolem státního dozoru je kontrola, zda založení a vedení pojišťovny poskytuje záruku splnitelnosti převzatých závazků v zájmu ochrany spotřebitele.“³⁵

Vzhledem k rozsahu činnosti pojišťoven a k možným negativním dopadům jejich činnosti na ekonomiku je nezbytné, aby stát vykonával dohled nad jejich činností. Státní dohled nad finančními institucemi musí být zajištěn nejen z důvodu ochrany koncového zákazníka (to jest spotřebitele – dle ObčZ), ale i z důvodu ochrany finančního trhu, na který by případná nestabilita, zapříčiněná kontrolovanými subjekty, mohla mít značný dopad.

Státem regulovaný dohled nad finančním trhem je jednou z mnoha forem správního dozoru uplatňovaného v rámci veřejné správy. Státní dohled v oblasti finanční činnosti zahrnuje primárně dohled nad dodržováním povinností stanovených vybranými zákony a podzákonnými právními předpisy odvozenými od zákonů (nejčastěji vyhlášky ministerstva financí a ČNB), které upravují pojišťovací činnost dozorovaných subjektů. Obsahem státního dohledu je rovněž kontrola dodržování povinností, které pro výkon činnosti dozorovaných subjektů stanoví licence, či jiné veřejnoprávní oprávnění k výkonu jejich finanční činnosti. Konečně státní dohled kontroluje i povinnosti, které dozorovaným subjektům uloží orgán dohledu ve formě závazných individuálních právních aktů.³⁶ Dohled a jeho výkon tedy lze rozdělit do dvou částí, a to na oblast povolovacího řízení a na oblast kontroly činnosti subjektů v pojišťovnictví.

V České republice probíhá dohled nad pojistným trhem prostřednictvím České národní banky, která je orgánem oprávněným k výkonu státního dozoru v této oblasti dle § 1 odst. 1 zákona č. 6/1993 Sb., o České národní bance. Dohledu v pojišťovnictví podléhají všechny pojišťovny, které na území České republiky provozují pojišťovací činnost. Dále dohledu podléhají právnické a fyzické osoby, které na území České republiky provozují zprostředkovatelskou činnost v oblasti pojišťovnictví, činnost likvidátorů pojistných událostí nebo další činnosti, které souvisí s pojišťovací a zajišťovací činností.³⁷ Vedle toho dohledu podléhají také pojišťovny i zajišťovny

³⁵ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 155.

³⁶ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, Student (Leges), s. 138.

³⁷ BAKEŠ, Milan. *Finanční právo*. 5., upr. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009, s. 69.

zřízené zvláštními zákony, které provozují soukromé smluvní pojištění, například Exportní garanční a pojišťovací společnost, známá pod zkratkou EGAP.³⁸

Vzhledem k existující možnosti provozovat pojišťovací činnost na území České republiky subjektem, který má sídlo v jiném státě, je nezbytné, aby orgán dohledu při výkonu své činnosti spolupracoval také s mezinárodními organizacemi, potažmo s dohledovými orgány jiných členských států nebo s orgány dohledu třetích zemí.

Pokud při výkonu státního dohledu dojde ke zjištění nedostatků, rozhodne orgán dohledu o opatření, které povede k odstranění zjištěných nedostatků. Orgán dohledu může jako součást nápravného opatření požadovat změny v orgánech pojišťovny. Dále může orgán dohledu požadovat, aby pojišťovna přednostně použila zisk po zdanění k doplnění rezervního fondu nebo k navýšení základního kapitálu, eventuálně k jeho snížení. Pokud orgán dohledu zjistí v hospodaření pojišťovny nedostatky, které by mohly vést k neplnění jejích závazků, je oprávněn pojišťovně nařídit předložení ozdravného plánu, ale může také zavést nucenou správu, pozastavit oprávnění k uzavírání pojistných smluv, nařídit převod pojistného kmene, nebo přímo odejmout povolení k provozování pojišťovací činnosti.³⁹ „Pojistný kmen je souhrn pojistných smluv, které pojišťovna v rámci určitého druhu pojištění spravuje.“⁴⁰

Alternativa odnětí povolení k provozování pojišťovací činnosti s sebou přináší značný negativní dopad na fungování pojišťovny i na její klienty. Jde o největší zásah do fungování pojišťovny, který má státní dohled k dispozici. K odnětí povolení se proto přistupuje, jen pokud nelze nápravy docílit jinými prostředky, používá se tedy jako prostředek ultima ratio. ČNB jako orgán dohledu může přistoupit k odnětí povolení pouze v určitých situacích, které jsou taxativně vymezeny v zákoně. Mezi tyto situace patří například předlužení, což je stav, kdy má pojišťovna více věřitelů a souhrn všech jejích závazků převyšuje hodnotu jejího jmění. Dalším důvodem je, pokud ani přes uložená opatření k nápravě není obnovena platební schopnost pojišťovny. ČNB může povolení odejmout, také když zjistí, že povolení k provozování pojišťovací činnosti získala pojišťovna na základě uvedení nesprávných údajů rozhodných pro udělení tohoto povolení. Pojišťovna o povolení přichází také ve chvíli, kdy nezačíná činnost do jednoho roku od nabytí právní moci rozhodnutí o udělení povolení, nebo pokud neprovozuje pojišťovací činnost déle než šest měsíců. Dále ČNB pojišťovně odejme

³⁸ Zřízena zákonem č. 58/1995 Sb. o pojišťování a financování vývozu se státní podporou

³⁹ BAKEŠ, Milan. *Finanční právo*. 5., upr. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009, s. 70.

⁴⁰ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 32.

povolení k provozování pojišťovací činnosti, pokud nesplňuje některé z podmínek daných zákonem, nebo pokud přímo závažně porušuje své povinnosti stanovené zákonem. Pojišťovna o své povolení k provozování pojišťovací činnosti přijde rovněž v okamžiku, kdy přemístí své sídlo mimo území České republiky.

Nejdůležitějším a pravděpodobně nejrozšířenějším sankčním opatřením, které ČNB ukládá, je však uložení peněžité pokuty. Peněžitá pokuta může být uložena vždy pouze na základě zákona a ve výši zákonem stanovené. Maximální výše uložené pokuty může být dle zákona o pojišťovnictví 50 000 000 Kč. Pro řízení o uložení pokuty nebo jiných sankcí se uplatní subjektivní prekluzivní lhůta v délce jednoho roku a objektivní prekluzivní lhůta v délce tří let.

Zákon o pojišťovnictví upravuje vedle státního dohledu také doplňkový dohled. Jde o dohled nad subjekty, které tvoří tzv. finanční konglomerát. Subjekty ve finančním konglomerátu jsou personálně a kapitálově propojené a vyvíjejí rozsáhlou finanční činnost. Vzhledem ke globalizační tendenci na poli poskytování finančních služeb je nutné stanovit pro tyto subjekty zvláštní pravidla k výkonu jejich činnosti. Pramenem úpravy doplňkového dohledu je kromě zákona o pojišťovnictví zejména právo Evropské unie, jehož funkcí je harmonizovat právní úpravu v členských státech. Tento úkol Evropské unie se značně uplatní právě v úpravě činnosti těchto subjektů. Harmonizovaná právní úprava v jednotlivých státech Evropské unie umožní optimalizovat dopady činnosti finančních konglomerátů do jednotlivých národních ekonomik i na jejich klienty.

3. **Institut odpovědnosti za škodu dle občanského zákoníku**

3.1. Obecná odpovědnost za škodu

Obecná úprava odpovědnosti za škodu je obsažena v zákoně č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, kde se institutu odpovědnosti za škodu věnuje celá hlava druhá, tedy § 420 - § 450.

Dle § 420 ObčZ každý odpovídá za škodu, kterou způsobil porušením právní povinnosti. Předpokladem vzniku odpovědnosti za škodu jsou tyto základní náležitosti: porušení právní povinnosti, existující škoda, příčinná souvislost mezi škodou a porušením právní povinnosti a ve většině případů také zavinění.⁴¹

3.2. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků

ObčZ neupravuje pouze odpovědnost za škodu obecně, ale zakotvuje i některé speciální případy odpovědnosti za škodu. Takto je v § 427 - § 431 ObčZ upravena odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků. Fyzické a právnické osoby, které provozují dopravu, odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu podle § 427 ObčZ. Stejným způsobem odpovídají i osoby provozující motorové vozidlo, motorové plavidlo či letadlo. Jedná se o odpovědnost objektivní, která tedy oproti obecné odpovědnosti za škodu nezávisí na zavinění. Objektivní odpovědnost za škodu je provozovatelům motorových vozidel uložena proto, aby byly dostatečně chráněny životy a majetek lidí. Profesionální provoz motorových vozidel totiž může způsobit vznik mnohem větších škod, neboť se předpokládá, že dochází k přepravě zboží nebo většího počtu osob. Dalším důvodem objektivní odpovědnost může být i snaha o motivaci provozovatelů k udržování dobrého technického stavu jejich vozidel.

Odpovědnost je dle § 427 ObčZ sice objektivní, ale zákon dále v § 428 ObčZ připouští možnost se této objektivní odpovědnosti zprostit, a to na základě určitých

⁴¹ KNAPPOVÁ, Marta, Jiří ŠVESTKA a Jan DVOŘÁK. *Občanské právo hmotné*. 4., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: ASPI, 2006, s. 419.

zákonem stanovených liberačních důvodů. Liberačním důvodem provozovatele, jehož dopravní prostředek způsobil škodu, může být pouze situace, kdy provozovatel prokáže, že škodě nemohl zabránit ani s vynaložením veškerého úsilí, které je možné požadovat.

Občanský zákoník používá dva pojmy související s naším tématem, které však nijak nevymezuje, proto jejich dnešní pojetí vychází z judikatury. Jedná se o pojmy provozovatel a provoz vozidla. Provozovatel je dle judikatury osoba, která má právní a faktickou možnost disponovat s daným dopravním prostředkem. Tyto podmínky splňuje většinou vlastník, ale provozovatelem může být také osoba, která užívá vozidlo na základě smlouvy o koupi najaté věci.

Provozovatel odpovídá za způsobenou škodu i v situaci, kdy vozidlo krátkodobě půjčí jiné osobě. V takovém případě zákon umožňuje, aby poškozený požadoval náhradu škody přímo na této osobě, tedy na faktickém řidiči. Faktický řidič ale poškozenému odpovídá za své protiprávní zaviněné jednání na základě § 420 ObčZ.⁴²

Dalším termínem, který zákon nijak nespecifikuje, je provoz vozidla. Dle judikátu R 9/1972 je motorové vozidlo v provozu vždy, když je v chodu motor. Nejde tedy jen o chvíle, kdy se vozidlo pohybuje, ale i o chvíle, kdy stojí a motor je v chodu. Judikát zároveň za provoz motorového vozidla považuje také přípravu k jízdě a bezprostřední úkony po ukončení jízdy. Provozem jsou také úkony nezbytné k údržbě vozidla.⁴³

⁴² KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 294.

⁴³ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 295.

4. Obligatorní pojištění motorových vozidel

Pojištění můžeme členit podle jejich právní závaznosti na pojištění zákonná (veřejná) a smluvní (soukromá). Zákonné pojištění vzniká na základě skutečnosti stanovené zákonem, nezávisí na vůli účastníků a neuzavírá se k němu žádná pojistná smlouva. Dále rozlišujeme pojištění životní a neživotní, přičemž pojištění motorových vozidel se řadí mezi neživotní pojištění.

V režimu zákonného pojištění dnes již funguje pouze Zákonné pojištění odpovědnosti organizace za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů. Toto pojištění ale bude platit pouze do nabytí účinnosti zákona č. 266/2006 Sb., o úrazovém pojištění zaměstnanců, ve znění pozdějších předpisů. Tím bude i toto poslední pojištění převedeno do režimu smluvních pojištění.⁴⁴ Rovněž i pojištění dle vyhlášky č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, bylo zákonným pojištěním. Podle této vyhlášky byl pojištěným každý provozovatel nebo řidič motorového vozidla. Tento typ pojištění poskytovala v České republice pouze Česká pojišťovna. Když dne 1. ledna 2000 nabyl účinnosti ZPO, došlo i k převedení tohoto pojištění z režimu zákonného do režimu smluvního.

Politikou pojištění odpovědnosti je poskytovat toto pojištění soukromými pojistiteli. Povinné smluvní pojištění je pružnější a umožňuje pojištěnému vybrat si pojistitele. Obecná úprava soukromého pojištění je zakotvena zákonem č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, který je účinný od 1. ledna 2005. Smlouvy uzavřené před tímto datem se řídí tehdejší platnou právní úpravou, zákonem č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.

Soukromé pojištění vzniká na základě smlouvy. Smluvní pojištění respektuje smluvní volnost a umožňuje pojistníkovi, aby si vybral toho pojistitele, jehož pojistné podmínky mu nejvíce vyhovují. Existuje soukromé pojištění povinné a dobrovolné. U povinného pojištění zákon ukládá určitému subjektu povinnost uzavřít příslušné pojištění. Dobrovolné pojištění může subjekt uzavřít na základě vlastního rozhodnutí, žádný právní předpis ho k tomu nezavazuje.

⁴⁴ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 50-51.

U povinného smluvního pojištění zákon ukládá kontraktační povinnost, tedy povinnost uzavřít smlouvu. Tuto povinnost zákon ukládá zejména pro ty činnosti, které jsou zdrojem zvýšeného rizika a s tím spojené větší pravděpodobnosti vzniku škody. Cílem povinného pojištění je, aby poškozenému vždy byla nahrazena vzniklá škoda, a to i v případě, kdyby pojištěný škůdce neměl dostatek prostředků k úhradě škody.⁴⁵

Závěrem se dá konstatovat, že pokud dnes hovoříme o povinném či dobrovolném pojištění, máme až na výjimku na mysli pojištění soukromé, tedy smluvní.

V současné době existuje téměř čtyřicet typů zákonných smluvních pojištění, mezi které se řadí i pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla dle ZPO. Povinné je pojištění i u dalších typů vozidel, a to u vozidel drážních (pojištění odpovědnosti dopravce za škodu způsobenou provozem drážní dopravy dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách), u plavidel (pojištění odpovědnosti za škodu z provozu plavidla dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě), u lodí (pojištění odpovědnosti za škodu z provozu lodě dle zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě) nebo také u letadel (pojištění odpovědnosti za škody z provozu letadla dle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví).

4.1. Pojištění odpovědnosti za škodu

Předpokladem vzniku právní odpovědnosti za škodu je právně významná událost nebo protiprávní úkon, které vyvolávají objektivní škodní následky, vznik škody jako majtkové újmy a příčinná souvislost mezi právně významnou událostí či protiprávním úkonem a vzniklou škodou.⁴⁶

Pojištění odpovědnosti za škody kryje rizika vyplývající ze skutečnosti, že pojištěný subjekt může svou činností způsobit jinému subjektu škody na majetku, na životě a na zdraví nebo finanční škody. Za tyto škody pojištěný odpovídá poškozenému.⁴⁷

Účelem pojištění odpovědnosti je ochrana obou subjektů právního vztahu odpovědnosti za škodu. Poškozenému toto pojištění garantuje úhradu škod, které mu vznikly. Náhrada škody poškozenému nezávisí díky povinnému pojištění na

⁴⁵ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 285.

⁴⁶ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 58.

⁴⁷ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 133.

solventnosti škůdce a poškozený se tak nemusí obávat, že mu nebudou uhrazeny škody, které mu byly způsobeny. Pojištění odpovědnosti má velký přínos i pro pojištěného. Pojištěný je chráněn před nepříznivými důsledky, které mu vznikají ve chvíli, kdy je povinen hradit poškozenému veškeré způsobené škody. Tato úhrada škody by mohla způsobit škůdci závažnou finanční újmu i dlouhodobé finanční problémy.

Pojištění odpovědnosti za škody lze sjednat pouze jako pojištění škodové, jeho účelem je tedy náhrada škody, která vznikne v důsledku pojistné události.⁴⁸ Na základě sjednaného pojištění má pojištěný právo, aby za něj pojišťovna uhradila škodu, za kterou pojištěný odpovídá osobě, které způsobil škodu v souvislosti s provozem pojištěného motorového vozidla. Pojišťovna hradí škodu vždy v penězích. Škoda je hrazena maximálně do výše limitu pojistného plnění, který je stanoven ve smlouvě. Minimální limity stanoví zákon, a to v souladu se směrnicemi Evropské unie, o kterých bude podrobně pojednáno v pozdější kapitole.

4.2. Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorového vozidla

K zavedení povinného pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel vedl růst automobilové dopravy a s tím spojené těžké škody na zdraví a obrovské materiální škody. Dnešní situace je taková, že neustále roste počet vozidel, což vede k hustšímu provozu a většímu počtu dopravních nehod. Na druhou stranu vzniku velkých škod zabraňuje stále dokonalejší konstrukce a lepší technické vybavení vozidel.⁴⁹

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se v České republice laicky nazývá povinné ručení a v současnosti je upraveno zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a o změně některých souvisejících předpisů, který byl přijatý dne 13. července 1999. Tento zákon je ve vztahu k zákonu 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, zákonem speciálním.

Pojišťovna (pojistitel) hradí dle § 6 ZPO škody na zdraví nebo usmrcením, dále škody na věcech (jejich poškození, zničení nebo ztrátu), škodu vzniklou ušlým ziskem a také náklady na právní zastoupení. Pojišťovna naopak podle § 7 téhož zákona nehradí

⁴⁸ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 242.

⁴⁹ DANĚHEL, Jaroslav. *Kapitoly z pojistné teorie*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002, s. 99.

škody, které utrpěl řidič pojištěného vozidla, škody na pojištěném vozidle a dále majetkové škody manželovi nebo osobám žijícím ve stejné domácnosti.⁵⁰

4.3. Pojem vozidlo

Vozidlem se dle § 2 ZPO rozumí silniční vozidlo, zvláštní vozidlo a trolejbus. Silniční a zvláštní vozidla jsou konkrétně definována § 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Silničními vozidly jsou:

- a) motocykly,
- b) osobní automobily,
- c) autobusy,
- d) nákladní automobily,
- e) speciální vozidla,
- f) přípojná vozidla,
- g) ostatní silniční vozidla.

Zvláštními vozidly pak jsou:

- a) zemědělské nebo lesnické traktory a jejich přípojná vozidla,
- b) pracovní stroje samojízdné,
- c) pracovní stroje přípojně,
- d) nemotorové pracovní stroje nebo nemotorová vozidla tažená nebo tlačovaná pěšky jdoucí osobou,
- e) vozíky pro invalidy s motorickým pohonem, pokud jejich šířka nebo délka přesahuje jeden metr, jejich konstrukční rychlost převyšuje 6 km/h nebo jejich maximální přípustná hmotnost převyšuje 450 kg.

Vylučuje se označovat jako vozidlo vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka, pokud nejsou schváleny jako druh vozidla motocykl.

⁵⁰ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 134.

Vedle vymezení vozidel, na které se pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vztahuje, je klíčové rovněž vymezení pojmů tuzemské a cizozemské vozidlo, přičemž vysvětlení těchto pojmů je definováno v § 2 ZPO.

Tuzemským vozidlem je tak podle definice vozidlo, které podléhá registraci silničních vozidel vedené podle zvláštního právního předpisu⁵¹ (dále jen "evidence vozidel"), nebo vozidlo, které nepodléhá evidenci vozidel a je ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm nebo místem podnikání na území České republiky nebo právnické osoby se sídlem na území České republiky. Dále je za tuzemské považováno každé vozidlo, které bylo odesláno do České republiky z jiného členského státu Evropské unie nebo Evropského hospodářského prostoru, za předpokladu, že Česká republika je státem cílového určení.

Cizozemským vozidlem pak § 2 ZPO rozumí vozidlo, které je vybaveno cizí státní poznávací značkou, nebo vozidlo, které není vybaveno cizí státní poznávací značkou a je ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm nebo místem podnikání mimo území České republiky, nebo ve vlastnictví právnické osoby se sídlem mimo území České republiky. Na řidiče cizozemských vozidel se ale povinnost uzavřít pojistnou smlouvu (§ 3 odst. 2) dnes vztahuje již jen výjimečně. Řidiči cizozemských vozidel jsou většinou držitelé zelených karet, tedy mezinárodních dokladů o uzavřeném pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, o kterých je podrobněji pojednáno níže v této práci. Právě na držitele zelených karet se vztahuje výjimka stanovená v § 5 ZPO, který stanoví, že povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti se nevztahuje na řidiče cizozemského vozidla, který je držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě, nebo vozidla, jehož pojištění odpovědnosti na území České republiky je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Další výjimky z povinnosti uzavřít pojištění odpovědnosti zákon umožňuje vozidlům integrovaného záchranného systému a dalším vozidlům taxativně vymezeným v odstavcích b) a c) § 5 ZPO.

⁵¹ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

4.4. Povinnost uzavřít povinné ručení

Povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti se ZPO vztahuje na každého vlastníka tuzemského vozidla a na řidiče cizozemského vozidla. Ve skutečnosti povinnost sjednat pojištění odpovědnosti nevzniká každému vlastníkovi vozidla, ale pouze tomu, kdo chce své vozidlo provozovat na veřejné pozemní komunikaci.

Zákon ukládá povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti vlastníkovi vozidla, protože právě on má trvalou a faktickou možnost s vozidlem nakládat.⁵²

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla může za vlastníka tuzemského vozidla splnit také jiná osoba, pokud uzavře tzv. smlouvu na pojištění cizího pojistného rizika dle § 10 ZPS.⁵³

Výjimku z povinnosti uzavřít pojištění odpovědnosti mají řidiči cizozemských vozidel, kteří jsou držiteli zelených karet (o této problematice podrobně pojednává kapitola sedm). Další výjimkou jsou vozidla, jejichž vlastník odevzdal registrační značku (SPZ) a osvědčení o registraci vozidla orgánu evidence vozidel (§ 15 odst. 5 ZPO). Specifické případy, které mohou nastat při zřizování pojištění odpovědnosti, řeší § 26 téhož zákona. Ten stanoví, že v případě spoluvlastnictví vozidla plní povinnost zajistit pojištění odpovědnosti vozidla ten ze spoluvlastníků, kterého ostatní pověří. Pokud vozidlo vlastní právnická osoba, která zanikne, přechází povinnost zajistit pojištění odpovědnosti vozidla na jejího právního nástupce, případně na likvidátora nebo na insolvenčního správce. Pokud vlastník vozidla zemře, přechází jeho povinnosti na dědice, ale až okamžikem nabytí právní moci usnesení o nabytí dědictví. Do té doby vykonává tyto povinnosti správce dědictví.

4.5. Registr silničních vozidel

Předpokladem pro užívání vozidla na pozemních komunikacích je jeho povinný zápis do registru silničních vozidel, který je upraven ve druhé části zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Registr silničních vozidel je seznam vozidel vedený obecními úřady s rozšířenou působností. Místně

⁵² KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 297.

⁵³ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 296 až 297.

příslušný obecní úřad s rozšířenou působností tedy zaeviduje vozidlo do registru silničních vozidel na základě podkladů, které mu jsou vlastníkem vozidla poskytnuty. Registraci nemusí provádět výlučně sám vlastník, ale může jím být např. provozovatel vozidla, který však musí doložit souhlas vlastníka k zaregistrování vozidla, je-li odlišný od provozovatele (např. leasingová společnost). Jedním z taxativně stanovených podkladů, jež musí vlastník či provozovatel vozidla přiložit k žádosti o registraci vozidla, je platný doklad o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Právě při registraci vozidla dochází k primární kontrole, kde je nutné doložit, zda je vozidlo skutečně opatřeno pojištěním z odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Sekundární kontrola této povinnosti je pak prováděna při silničních kontrolách Policie České republiky. Zde se dostáváme k další povinnosti, tentokrát na straně řidiče vozidla, který je povinen u sebe mít vždy doklad o sjednaném povinném pojištění. Tímto dokladem je zelená karta, případně doklad o sjednaném hraničním pojištění, jedná-li se o vozidlo cizozemské, které není opatřeno zelenou kartou.

4.6. Vznik pojištění

Pojistná smlouva je dvoustranný právní úkon, který zakládá pojištění fyzických a právnických osob. Pojistná smlouva stanoví práva a povinnosti smluvních stran. Součástí smlouvy jsou vždy všeobecné pojistné podmínky a smluvní ujednání.⁵⁴

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vzniká uzavřením pojistné smlouvy mezi smluvními stranami. V případě pojistné smlouvy se smluvní strany, které uzavřely smlouvu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, se označují jako pojistník a pojistitel. Pojistitelem je vždy právnická osoba, která splnila podmínky stanovené zákonem č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, a na základě splnění podmínek získala od ČNB licenci k provozování pojišťovací činnosti. Právnické osoby oprávněné poskytovat pojištění se obecně nazývají pojišťovny. Pojistníkem je fyzická či právnická osoba, která s pojistitelem uzavřela pojistnou smlouvu.

Pojistná smlouva je smlouvou o finančních službách, ve které se pojistitel zavazuje v případě vzniku nahodilé události poskytnout ve sjednaném rozsahu plnění

⁵⁴ ZUZAŇÁK, Aleš. *Právní rádce pojištěných*. 1. vyd. Praha: Linde Praha, 1996, s. 14.

a pojistník se zavazuje platit pojistiteli pojistné.⁵⁵ Finanční služba je jakákoliv služba finanční povahy nabízená poskytovatelem služeb jedné strany.

Pojistná smlouva obsahuje konkrétní pojistné podmínky a také podmínky realizace pojištění. Dohodnuté podmínky pojištění jsou závazné pro obě smluvní strany. Pojistná smlouva stanoví druh pojištění, pro který se smlouva uzavírá, a předmět pojištění. Jsou v ní charakterizována smlouvou krytá pojistná rizika. Stanoví výši a způsob placení pojistného a dále obsahuje podmínky pro stanovení výše a vyplácení pojistného plnění. Součástí smlouvy jsou vždy pojistné podmínky.⁵⁶

Od pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla se lze odchýlit pouze v případě, že tímto odchýlením nedochází ke snížení nebo omezení nároků poškozeného, které mu vyplývají z jeho práva na náhradu škody.⁵⁷

Právní úprava pojistné smlouvy je zakotvena v zákoně č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě. Tímto zákonem se řídí pojistné smlouvy uzavřené od 1. ledna 2005. Oproti tomu smlouvy uzavřené do 31. prosince 2004 se řídí úpravou hlavy patnácté ObčZ, konkrétně § 788-828, které byly po přijetí zákona o pojistné smlouvě zrušeny. Pojistné smlouvy tedy fungují ve dvojitým právním režimu.⁵⁸

Pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel musí obligatorně obsahovat údaje o pojistiteli a pojistníkovi. Musí zde být zakotveno, že se jedná o pojištění škodové. Ve smlouvě musí být rovněž vymezeno pojistné nebezpečí a pojistné události. Smlouva také stanoví výši pojistného, jeho splatnost a údaj o tom, že se jedná o běžné pojistné. Nakonec ve smlouvě nesmí chybět vymezení pojistné doby a doby, na kterou byla pojistná smlouva uzavřena.⁵⁹

K uzavření pojistné smlouvy dochází v okamžiku přijetí návrhu (akceptace oferty) pojistníkem. Za souhlas s návrhem smlouvy je považován i akt zaplacení pojistného navrženého ve smlouvě (§ 6 ZPO). Pojistná smlouva musí být uzavřena v písemné formě (výjimku tvoří krátkodobá pojištění do jednoho roku trvání). Pojištění obvykle vzniká první den následující po uzavření pojistné smlouvy.

⁵⁵ Paragraf 2 zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

⁵⁶ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 33.

⁵⁷ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 301.

⁵⁸ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 213.

⁵⁹ Paragraf 4 zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon o pojistné smlouvě ukládá pojistiteli povinnost vydat pojistníkovi potvrzení o uzavřeném pojištění, které obsahuje číslo pojistné smlouvy a další podstatné náležitosti. Potvrzení o pojištění se nazývá pojistka (jinak také certifikát).⁶⁰

Je třeba rovněž upozornit na rozdíl mezi termíny pojistná doba a pojistné období, které laici často zaměňují. Pojistné období je období, za které se platí pojistné. Pojistná doba je doba, na kterou bylo pojištění sjednáno.

4.7. Výše pojistného

„Pojistné je cena za poskytovanou pojistnou ochranu, úplata za přenesení negativních finančních důsledků nahodilosti z jednotlivých subjektů na pojistitele.“⁶¹

Stanovení výše pojistného je u odpovědnostního pojištění složitý proces, zejména z důvodu špatné odhadnutelnosti rizikovosti. Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel je uzavíráno ve formě škodového pojištění, u kterého sjednaná částka představuje pouze horní mez pojistného plnění. Dopředu tedy není známa výše pojistného plnění. V případě vzniku škodní události se musí výše škody odhadovat. Výše pojistného je konstruována na základě statistických údajů o škodním vývoji.⁶²

Dle ustanovení obsažených v ZPS a ZPO může zvláštní právní předpis stanovit povinnost pojistitele poskytnout pojistné plnění i v případě, kdy škoda byla způsobena úmyslným jednáním pojistníka nebo pojištěného. Úmyslné jednání pojištěných osob je předmětem pojistné ochrany proto, že pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel je povinné pojištění. Pojistné plnění proto nelze odmítnout. Povinný však následně musí uhradit takto vyplacené pojistné plnění pojistiteli.⁶³

Pojistitel musí výši pojistného vypočítávat na základě pojistně matematických metod, které zohledňují vývoj pojistného rizika včetně tvorby technických rezerv, jak ukládá zákon o pojišťovnictví a příslušné vyhlášky. Do výše pojistného musí být započteny rovněž příspěvky, které se platí ČKP.⁶⁴ Pojistitel je povinen při stanovení výše pojistného zohlednit předcházející škodní průběh pojištění. Pojistitel může

⁶⁰ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 96.

⁶¹ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 51.

⁶² DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 140.

⁶³ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 97-99.

⁶⁴ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 304.

k vypočtenému pojistnému poskytnout slevy či přírážky (bonusy a malusy). Zvýhodnění jsou provozovatelé vozidel jezdících bez nehod a sankce pojistitel uloží těm provozovatelům, kteří pojištěným vozidlem způsobují ostatním škody.⁶⁵

4.8. Minimální limity pojistného plnění

Zákon stanoví minimální limity pro velikost pojistného plnění, které sjednává pojistitel se zájemcem o pojištění. Limity označují minimální částku, na kterou musí být povinná osoba pojištěna pro případ vzniku škody. Tyto limity vycházejí z požadavků Evropské unie⁶⁶ a v současnosti jsou stanoveny pro škodu způsobenou na zdraví nebo usmrcením ve výši 35 000 000 Kč na každého zraněného nebo usmrceného, při škodě na majetku (poškození, zničení nebo ztráta věci a dále ušlý zisk) nejméně 35 000 000 Kč bez ohledu na počet poškozených. Tyto částky jsou minimálními limity, ale v pojistné smlouvě mohou být limity sjednány na vyšší úrovni.

Minimální limity jsou aktualizovány pravidelným přezkumem s přihlédnutím k vývoji indexu spotřebitelských cen (EISC), který vydává Eurostat.⁶⁷

4.9. Územní, věcný a časový rozsah pojistné ochrany

Sjednané pojištění bývá v pojistných podmínkách náležejících k pojistné smlouvě omezeno ve svém územním, věcném a časovém rozsahu.

Územní rozsah pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla je dán územním rozsahem platnosti systému zelených karet. Toto pojištění se tedy nevztahuje pouze na území České republiky, ale i na další, zejména evropské státy.

Časový rozsah pojištění se stanoví dle příčiny vzniku škody, tzv. loss occurrence. Podle tohoto principu vzniká nárok na pojistné plnění jen tehdy, vznikla-li škoda v době platnosti pojistné smlouvy. Poškozený uplatňuje nárok u té pojišťovny, u které měl povinný v době vzniku škody sjednanou platnou pojistnou smlouvu. Hlavní nevýhodou tohoto principu je závazek úhrad nároků poškozených bez ohledu na to, jak

⁶⁵ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 124.

⁶⁶ Konkrétně ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, tzv. Páté motorové směrnice

⁶⁷ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 303.

dlouho po vzniku škody dojde k jejímu vyčíslení. Pojistitel tak může nároky hradit až několik let po vzniku škody. Nevýhodou tohoto principu je nejistota, zda pojistitel bude za tak dlouhou dobu ještě vůbec existovat. Další nejistotou je možná výše závazku v budoucnosti, protože pojistitel se o škodě může dozvědět až s odstupem, kdy původně sjednané limity již nebudou dostačující pro pokrytí škody.⁶⁸

Věcný rozsah pojistné ochrany u pojištění odpovědnosti je vždy taxativně vymezen ve smlouvě. Vypočítávají se zde konkrétní pojistná nebezpečí, která jsou kryta pro případ plnění. Pojistitel nikdy nechrání obecně proti všem rizikům. Konkrétně krytá rizika jsou vypsána v pojistných podmínkách, které tvoří součást pojistné smlouvy. Pojistná rizika, která jsou vyloučena ze základního rozsahu pojištění, lze dále rozdělit. Některá z nich jsou standardně pojistitelná formou připojištění, jiná rizika jsou obtížně pojistitelná a některá jsou z různých důvodů obvykle nepojistitelná.⁶⁹

4.10. Škodní událost

Škodní událostí je dle § 2 písm. h) ZPO událost způsobená provozem vozidla. Pokud je se škodní událostí spojena povinnost pojistitele poskytnout pojistné plnění, jedná se o pojistnou událost. Z jedné škodní události může vzniknout několik pojistných událostí, protože každá škoda na zdraví jedné fyzické osoby je pojistnou událostí.⁷⁰

Nejvyšší soud⁷¹ definuje pojistnou (škodní) událost jako skutečnost, se kterou je spojen vznik povinnosti pojistitele plnit. Tato skutečnost je pak konkrétně definována v pojistné smlouvě a v pojistných smlouvách (v souladu s § 788 odst. 4 ObčZ). Povinné smluvní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je svým charakterem pojištěním odpovědnosti za škody (§ 823 a násl. ObčZ). Vymezení pojistné události se liší u jednotlivých druhů pojištění odpovědnosti za škody. Pojistnou událostí může být tzv. škodní událost, což je okamžik vzniku povinnosti pojištěného nahradit škodu. Pojistnou událost lze v konkrétním případě, tedy v konkrétním pojištění, stanovit na základě pojistné smlouvy a pojistných podmínek.

⁶⁸ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 135-136.

⁶⁹ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 137-138.

⁷⁰ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 301.

⁷¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 6. 2008 sp. zn. 25 Cdo 5175/2008

Pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla se vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištění tak kryje škody, které způsobí kterýkoliv řidič, který vozidlo právě používá.

V případě vzniku pojistné události je ale povinností pojištěného (§ 8 odst. 1 ZPO) ohlásit pojistiteli, že došlo ke škodní události. Tuto povinnost tedy zákon nevztahuje na jiné řidiče vozidla, ale pouze na vlastníka vozidla (u tuzemských aut). Toto ustanovení tak navazuje na čl. 11 odst. 3 LZPS a je prakticky promítnutím ustanovení, které stanoví, že vlastnictví zavazuje.

Vlastník vozidla (pojištěný) je povinen bez zbytečného odkladu a v písemné formě ohlásit pojistiteli vznik škodní události. K ohlášení musí pojištěný předložit příslušné doklady s uvedením skutkového stavu týkajícího se dané škodní události.

Další povinnosti pojištěného se vztahují k poškozenému a stanoví je § 8 odst. 3 ZPO. Pojištěný je povinen bez zbytečného odkladu doložit poškozenému na základě jeho žádosti údaje, které poškozený potřebuje, aby mohl uplatnit právo na plnění podle § 9 odst. 1 ZPO. Pojištěný musí sdělit poškozenému minimálně své jméno a bydliště či firmu a sídlo, je-li vlastníkem vozidla. Pokud pojištěný není vlastníkem vozidla, pak poškozenému sdělí tyto údaje o osobě, která vozidlo vlastní. Poškozený má dále právo na informaci o obchodní firmě a sídle pojistitele, případně sídle jeho pobočky v České republice. Dále je pojištěný povinen sdělit poškozenému číslo pojistné smlouvy a státní poznávací značku vozidla, kterým byla škoda způsobena (jedná-li se o vozidlo, které podléhá evidenci vozidel).

4.11. Pojistné plnění

Pojistné plnění je dopředu uhrazená úplata za přenesení negativních finančních důsledků nahodilosti ze subjektu na pojišťovnu.⁷²

Jedná se o náhradu pojistitele v případě vzniku pojistné události. Jde o náhradu škody, kterou platí pojistitel poškozenému. Nárok na plnění má oprávněná osoba, tedy pojištěný. Nárok pojištěného spočívá v právu na poskytnutá odškodnění poškozenému. Odškodnění za pojištěného provede pojistitel. Pokud pojištěný sám uhradil odškodnění

⁷² DAŇHEL, Jaroslav. *Kapitoly z pojistné teorie*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002, s. 37.

poškozenému přímo, pak má pojištěný nárok na refundaci, tedy na úhradu vyplacené částky od pojišťovny. Nárok na pojistné není nárokem poškozeného. Poškozený nemá nárok na náhradu škody vůči pojistiteli, může ho uplatňovat pouze proti osobě, která mu za škodu odpovídá, tedy vůči pojištěnému. Škoda mu může být vyplacena až ve chvíli, kdy pojištěný s výplatou vysloví souhlas.⁷³

Také dle judikatury⁷⁴ vztah odpovědnosti za škodu vzniká mezi poškozeným a škůdcem. Poškozený nemá právo požadovat náhradu škody na pojistiteli, který mu škodu nezpůsobil. Pojišťovna není odpovědná za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, její povinností je pouze plnit za svého pojištěnce, který uplatnil právo, aby pojišťovna poškozenému plnila za něj. Závazek pojistitele nahradit poškozenému škodu za svého pojištěnce je závazek pojistitele vůči pojištěnci, nikoliv vůči poškozenému. Poškozený totiž není s pojistitelem škůdce v právním vztahu pojištění odpovědnosti za škodu. U nároku poškozeného na náhradu škody je pasivně legitimovaným subjektem škůdce. Pojištěný škůdce má z pojistného vztahu právo, aby za něho pojišťovna nahradila poškozenému škodu, kterou způsobil provozem motorového vozidla.

Náhrada obvykle probíhá ve formě peněžní náhrady, která je u odpovědnostního pojištění představována náhradou škody. Pojistitel může náhradu vyplatit i ve formě naturálního plnění, příkladem je asistenční služba u havarijního pojištění.⁷⁵

Plnění představuje náhradu škody, která vznikla na vozidle poškozeného. Ke stanovení výše skutečné škody na automobilu se vyjádřil Nejvyšší soud České republiky⁷⁶, který stanovil, že škoda představuje rozdíl mezi obecnou cenou automobilu před vznikem škody a hodnotou jeho zbytků.

Karfíková⁷⁷ upozorňuje, že zákon nedává jednoznačnou odpověď na to, jaké všechny skutečnosti musí nastat, aby pojistiteli vznikla povinnost poskytnout pojistné plnění z pojištění. Ze ZPS vyplývá, že v době trvání pojištění musí dojít ke škodní (pojistné) události, aby vznikla povinnost pojistitele vyplatit pojistné plnění. Pojistnou událost zákon chápe jako nahodilou skutečnost, ale dále ji již nijak nespecifikuje. Obvykle tak dochází k bližšímu vymezení tohoto pojmu v pojistné smlouvě a v pojistných podmínkách.

⁷³ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 263.

⁷⁴ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 15. 11. 2007 sp. zn. 32 Cdo 3111/2007

⁷⁵ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 37.

⁷⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 9. 2008 sp. zn. 25 Cdo 977/2007

⁷⁷ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 264.

Obsahem pojistného plnění je škoda způsobená na zdraví nebo usmrcením. Dále se hradí škoda vzniklá poškozením, zničením nebo ztrátou věci, souhrnně nazývaná jako věcná škoda. Vedle toho má poškozený nárok na ušlý zisk a také na úhradu nákladů účelně vynaložených na právní zastoupení při uplatňování těchto nároků. Škoda na zdraví, věcná škoda a ušlý zisk se hradí v penězích. Maximální částku, kterou je možné proplatit, stanoví limity pojistného plnění, které jsou stanoveny v pojistné smlouvě. Dále má dle § 444 ObčZ poškozený nárok na jednorázové odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění. Tento paragraf rovněž vypočítává výše jednorázového odškodnění pro pozůstalé blízké osoby v případě vzniku škody usmrcením. Poškozený má rovněž právo na úhradu nákladů vynaložených na zdravotní péči, které vykáže příslušná zdravotní pojišťovna. Konečně má poškozený nárok také na regresní úhradu nákladů předepsaných k úhradě pojištěnému z nemocenského pojištění. Všechny tyto náhrady spadají do limitu pojistného plnění pro škody na zdraví nebo usmrcením.⁷⁸

4.12. Zánik pojištění

Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel na rozdíl od ostatních smluvních pojištění nemůže být přerušeno (§ 18 ZPS a § 3 ZPO), může pouze zaniknout. Toto pravidlo zvyšuje ochranu osob potenciálně ohrožených škodou, která by jim mohla vzniknout jednáním subjektu, který musí být povinně pojištěn.⁷⁹

Jedinou výjimkou, kdy je možné trvajícím pojištění přerušit (§ 18 ZPS) i u pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla, je případ, kdy tato možnost byla dohodnuta v pojistné smlouvě. Pojistník je v případě přerušeni povinen před počátkem přerušeni pojištění prokázat pojistiteli, že odevzdal státní poznávací značku a osvědčení o registraci vozidla příslušnému orgánu evidence. V době přerušeni pojištění nevzniká pojistníkovi povinnost platit pojistné a zároveň pojistiteli nevzniká povinnost plnit. Pokud dojde v době přerušeni pojištění ke vzniku škody, bude taková škoda

⁷⁸ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 308 až 309.

⁷⁹ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 97.

hrazena z garančního fondu. Vznik škody v době přerušeno pojištění vede k sankcím pro vlastníka i osobu, která je za vznik škody zodpovědná.⁸⁰

Pojištění odpovědnosti uzavřené podle ZPO může zaniknout na základě některého z důvodů, které jsou taxativně vymezeny v § 12. Některé z důvodů zániku pojištění se shodují s obecnými důvody zániku pojištění, jak jsou vymezeny v ZPS (§ 19 - 25). Jiné z důvodů zániku pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel jsou speciální a souvisí s předmětem pojištění, tedy s vozidlem.

Mezi obecné způsoby zániku pojištění, které upravuje i *lex generalis*, zákon o pojistné smlouvě, patří zánik výpovědí, dohodou nebo uplynutím doby, na kterou bylo pojištění odpovědnosti sjednáno.

Ostatní důvody zániku pojištění jsou specifické, lze je tedy uplatnit pouze právě u zániku pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Prvním důvodem zániku pojištění je změna vlastníka vozidla. V tomto případě pojištění zaniká dnem, kdy je změna vlastnictví vozidla nahlášena pojistiteli, tedy pojišťovně. K zániku pojištění dochází také v případě zániku pojištěného vozidla, přičemž zánik vozidla je definován jako nezvratná změna znemožňující jeho provoz. Dalším důvodem pro zánik pojištění je vyřazení vozidla z evidence vozidel. Pojištění vozidla zaniká i v případě, že dojde ke krádeži vozidla, konkrétně okamžikem nahlášení odcizení vozidla Policii České republiky.

Pojistník má povinnost nahlásit vznik kterékoliv z výše uvedených skutečností (prodej, zánik, odcizení vozidla a další) pojistiteli.

Posledním možným důvodem zániku pojistného je nezaplacení pojistného. Nezaplacení pojistného dle § 12 písm. e) ZPO z provozu motorových vozidel je ale upraveno odlišně od nezaplacení pojistného dle § 20 ZPS. Dle ZPO musí pojistitel zaslat upomínku k zaplacení pojistného. Tato upomínka musí být doručena pojistníkovi a musí obsahovat upozornění na zánik pojištění odpovědnosti v případě neuhrazení dlužného pojistného. Povinností pojistitele je stanovit lhůtu k doplacení dlužného pojistného, a to v délce minimálně jeden měsíc s tím, že tuto lhůtu jde před jejím uplynutím dohodou s pojistníkem dodatečně prodloužit.

I po zániku pojištění však přetrvávají určité povinnosti pojistitele i pojistníka. Pojistitel je povinen na žádost vydat pojistníkovi potvrzení o době trvání pojištění a o

⁸⁰ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, s. 301 až 302.

průběhu škodných událostí (tzv. škodný průběh). Povinností pojistníka je bez zbytečného odkladu vrátit pojistiteli zelenou kartu, kterou mu pojistitel vydal. Pokud pojistník nesjednal novou pojistnou smlouvu, je dále povinen vrátit příslušnému orgánu evidence do 14 dní tabulku se státní poznávací značkou a osvědčení o technickém průkazu.⁸¹

Každý majitel vozidla, který má sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel, má právo změnit poskytovatele pojištění (pojistitele), tedy podat výpověď u pojistitele stávajícího. Právo na změnu pojistitele má každý pojištěný šest týdnů před výročím smlouvy (den odpovídající dni, kdy bylo pojištění uzavřeno). Toto právo má pojištěný rovněž 30 dní ode dne, kdy mu pojistitel zaslal informaci o změně výše pojistného. Po vzniku pojistné události mají právo výpovědi smlouvy obě strany (pojištěný i pojistitel), a to do tří měsíců od pojistné události. Pojištěný má právo vypovědět pojistiteli smlouvu, pokud prodá pojištěné vozidlo, nebo je mu vozidlo ukradeno, a také v případě, kdy je vozidlo ekologicky zlikvidováno.⁸²

⁸¹ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 125.

⁸² NOVÁKOVÁ, Jolana a Zuzana KOHOUTOVÁ. Povinné ručení: Čtyři kroky, jak změnit pojišťovnu a ušetřit. *IDnes.cz: Finance* [online]. 16. března 2012 [cit. 2012-03-18]. Dostupné z: http://finance.idnes.cz/povinne-ruceni-ctyri-kroky-jak-zmenit-pojistovnu-a-usetrit-plp-/poj.aspx?c=A120306_1744017_poj_sov

5. Fakultativní pojištění motorových vozidel

Jak již bylo zmíněno výše, dobrovolné smluvní pojištění vychází pouze ze shodné vůle obou stran, tedy pojistitele a pojistníka. Trvání dobrovolných pojištění je závislé na pravidelném hrazení pojistného. Pokud chybí platby za pojistné, dojde k přerušení pojištění po dvou měsících od jejich splatnosti. Po dobu přerušení pojistného nemá osoba oprávněná nárok na plnění z pojistných událostí, ke kterým došlo v období, kdy bylo pojištění přerušeno. Po dobu přerušení pojištění zároveň pojistník nemá povinnost hradit pojistné.⁸³

5.1. Havarijní pojištění

Základem havarijního pojištění je krytí rizika havárie. Havárie je definována jako událost, která působila na vozidlo náhle a mechanicky.⁸⁴ Havarijní pojištění je dobrovolné smluvní pojištění motorových vozidel, které kryje škody na autě pojištěného. Pojištění umožňuje kryt jak škody, které řidič vozidla nemohl ovlivnit, tak i škody, které vznikly z důvodu částečného nebo úplného zavinění řidiče vozidla. V případě nezaviněné dopravní nehody jsou škody hrazeny z pojištění odpovědnosti motorového vozidla viníka nehody, za předpokladu, je-li viník znám.

Pojištění pro případ poškození, zničení nebo odcizení motorového vozidla, které bývá označováno jako „havarijní pojištění“, je specifické tím, že se neurčuje zdroj pojištěného rizika. Pojistné podmínky naopak stanoví, že k poškození nebo zničení může dojít na základě jakékoliv události, pokud ji pojistné podmínky nevylučují. Nejčastějším důvodem poškození nebo zničení vozidla je dopravní nehoda, ale může k němu dojít i jedním pojištěným, který nezvládne řízení vozidla. K pojistné události kryté havarijním pojištěním však může dojít i v době, kdy vozidlo není v provozu. K poškození nebo zničení vozidla může dojít zásahem třetí osoby (například úmyslné poškození karoserie) nebo v důsledku některé živelní události.⁸⁵

Havarijní pojištění umožňuje také pokrýt škody způsobené vandalismem nebo živelními katastrofami. V rámci havarijního pojištění nelze pojistit škody způsobené

⁸³ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 99.

⁸⁴ DANĚL, Jaroslav. *Kapitoly z pojistné teorie*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002. s. 87.

⁸⁵ VELEBOVÁ, Eva. *Smluvní a zákonné pojištění*. Přepřacované 1. vyd. Praha: Linde, 1993, s. 135.

funkčním namáháním, nesprávnou údržbou nebo opravou nebo přirozeným opotřebením. Vyloučena je také náhrada škody způsobené pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.⁸⁶

Existuje celá řada přírodních událostí, které se dají označit jako živelní události a které tedy tvoří pojistná rizika havarijního pojištění. Mezi nejobvyklejší živelní události patří zemětřesení. Vedle toho je celá řada živelních událostí způsobena vodním živlem. Jde například o povodeň, kterou pojišťovací praxe chápe jako přechodné výrazné zvýšení hladiny vody v toku, při kterém dojde k zaplavení určitých územních celků vodou, která se vylila z koryt řek či z nádrží, nebo tato koryta a hráze protrhla. Další živelní událostí, kterou způsobuje voda, je záplava, která je chápána jako zaplavení území po dlouhotrvajících deštích nebo při tání sněhu, přičemž toto území nemá přirozený odtok, a proto dojde ke vzniku vodní plochy s klidnou hladinou. Škodu na motorových vozidlech často způsobuje další živelní událost, krupobití. To je jev, při kterém dojde ke zmrznutí atmosférických srážek, které dopadem na pojištěnou věc způsobí škodu. Další živelní událostí je požár, ale pouze takový, který byl způsoben ohněm, který vznikl mimo vymezené ohniště, nebo se z něj vlastní silou rozšířil. Za živelní událost se považuje rovněž výbuch, kterým pojišťovnictví rozumí jak explozi, tak i tzv. implozi, nebo úder blesku, tedy elektrický výboj atmosférické elektřiny z bouřkových mraků. Škodu může způsobit i vichřice, tedy pohyb vzduchu, který dosahuje určitého stupně, jenž stanoví pojistné podmínky. K poškození motorového vozidla může dojít rovněž při sesuvu půdy, zřícení skal nebo zemin. Ty jsou považovány za živelní katastrofu i v případě, kdy k nim dojde v souvislosti se stavebním nebo průmyslovým provozem. V takovém případě odpovědnost za škodu přechází na provozovatele. Motorová vozidla může značně poškodit také pád stromů, stožárů nebo jiných předmětů. Škody na vozidle může způsobit i tíha sněhu nebo námraza.⁸⁷

Podle rozsahu krytých rizik lze pojištění rozdělit na ta, která kryjí pouze jednotlivě určené riziko nebo několik stanovených rizik, ale nejčastější je pojištění All Risks, které kryje všechna výše zmíněná rizika. Havarijní pojištění je obvykle sestaveno

⁸⁶Havarijní pojištění. In: *Klik pojištění.cz* [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z: <http://www.klikpojisteni.cz/havarijni-pojisteni>

⁸⁷ VELEBOVÁ, Eva. *Smluvní a zákonné pojištění*. Přepřacované 1. vyd. Praha: Linde, 1993, s. 130-131.

právě na principu All Risks nebo na tzv. stavebnicovém principu, kdy si pojistník navolí pojistná rizika, která chce do pojištění zahrnout.⁸⁸

Havarijní pojištění můžeme sjednat v plné a v omezené formě. Plné havarijní pojištění obsahuje riziko živelní, vandalismu, odcizení a havárie. Oproti tomu omezené havarijní pojištění obsahuje pouze riziko živelní a riziko odcizení vozidla. K havarijnímu pojištění můžeme také doplňkově sjednat připojištění cestovních zavazadel, připojištění nadstandardní výbavy vozidla nebo úrazové pojištění osob cestujících v pojištěném vozidle.⁸⁹ Jak však poznamenává J. Daňhel⁹⁰, riziko odcizení je v současné době tak vysoké, že ho pojišťovny v rámci havarijního pojištění v základu příliš nenabízejí. Je však možné si ho připojistit zvlášť.

Odcizení chápe pojišťovací právo jako stav, kdy věc vyšla z faktické dispozice pojištěného subjektu. Termín odcizení se neshoduje se žádným z trestněprávních označení skutkové podstaty trestných činností dle trestního zákoníku (zákon č. 40/2009 Sb.). Tato skutečnost umožňuje pojišťovací praxi zařadit pod termín odcizení činy naplňující různé skutkové podstaty, jako krádež, zpronevěra, podvod, loupež, neoprávněné užívání cizí věci nebo zatajení věci.⁹¹

Havarijní pojištění vozidel se obvykle sjednává s okamžitou účinností. Pojištění se tedy vztahuje už i na škodní událost, která vznikne bezprostředně po uzavření pojistné smlouvy.⁹²

V rámci havarijního pojištění je nabízeno také pojištění asistenčních služeb. Jde o reálnou pomoc při poruše vozidla nebo při havárii. V rámci asistenčních služeb bývá obvykle nabízen například odtah nepojízdného vozidla, uskladnění nepojízdného vozidla nebo úhrada práce mechanika. Některé pojišťovny nabízejí v rámci svých asistenčních služeb rovněž náhradní vozidlo, dále telefonické tlumočení nebo úhradu právních služeb.

Havarijní pojištění stojí na principu pojištění nové hodnoty. Pojišťovna hradí pojistné plnění ve výši nákladů na opravu, ale pouze do výše ceny samotného motorového vozidla před vznikem pojistné události (tzv. časová cena, což je aktuální hodnota vozidla, která vychází ze stáří a opotřebení vozidla). U konstrukce havarijního

⁸⁸ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 122, 124.

⁸⁹ ZUZANÁK, Aleš. *Právní rádce pojištěných*. 1. vyd. Praha: Linde Praha, 1996. s. 45.

⁹⁰ DAÑHEL, Jaroslav. *Kapitoly z pojistné teorie*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002. s. 87.

⁹¹ VELEBOVÁ, Eva. *Smluvní a zákonné pojištění*. Přepřacované 1. vyd. Praha: Linde, 1993, s. 132-133.

⁹² ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, s. 99.

pojištění se obvykle uplatňuje spoluúčast pojištěného, která snižuje výši pojistného, ale zároveň snižuje i velikost pojistného plnění. Na výši pojistného u havarijního pojištění mají vliv i další faktory na straně vozidla i na straně řidiče vozidla.⁹³ Faktory vycházející z parametrů vozidla, jako jeho typ, stáří, pořizovací cena nebo zabezpečovací zařízení, se dají považovat za objektivní. Oproti tomu kritéria na straně řidiče mohou být vnímána subjektivně a při jejich posuzování může dojít k diskriminaci určitých skupin řidičů. Pojišťovny posuzují například věk řidiče, jeho pohlaví nebo délku vlastnictví řidičského průkazu. Můžeme si klást otázku, zda je spravedlivé, aby tyto skutečnosti ze života řidiče měly vliv na výši jeho pojistných plateb. Ze strany pojišťoven je pochopitelné, že navyšují ceny pojistného u rizikových skupin pojistníků. Na druhou stranu je sporné, zda vůbec lze řidiče takto dělit do skupin. Zda platí, že mladí řidiči, kteří nevlastní řidičský průkaz dlouhou dobu, jsou horšími řidiči. Havarijní pojištění je dobrovolné a je uzavíráno na základě souhlasného projevu vůle obou stran. Na druhou stranu pojišťovny mají tyto podmínky velmi podobné, a pokud majitel vozidla chce havarijní pojištění uzavřít, nemá příliš širokou možnost výběru. Smlouvy o havarijním pojištění jsou totiž smlouvy formulářové, kdy pojistitel (pojišťovna) stanoví základní rámec pojistné smlouvy, kterému se pojistník (majitel motorového vozidla) musí přizpůsobit, pojišťovna smlouvu neupravuje podle jeho přání.

U havarijního pojištění se cena pojistného vypočítává dle ceny nového vozidla na počátku pojištění. Postupem času však cena vozidla klesá (tzv. amortizace), proto má pojištěný právo nechat si přepočítat od pojistitele výši pojistného. Se zvyšováním stáří vozu cena pojistného klesá.⁹⁴

⁹³ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 124.

⁹⁴ NOVÁKOVÁ, Jolana a Zuzana KOHOUTOVÁ. Povinné ručení: Čtyři kroky, jak změnit pojišťovnu a ušetřit. *IDnes.cz: Finance* [online]. 16. března 2012 [cit. 2012-03-18]. Dostupné z: http://finance.idnes.cz/povinne-ruceni-ctyri-kroky-jak-zmenit-pojistovnu-a-usetrit-plp-poj.aspx?c=A120306_1744017_poj_sov

5.2. Strojní pojištění

Dalším typem fakultativního smluvního pojištění je pojištění strojní. Strojní pojištění se řadí mezi takzvaná technická pojištění, kam patří také pojištění montážní, pojištění stavební nebo pojištění elektronických zařízení.

Strojní pojištění kryje škody vzniklé provozem strojů. Vedle toho pokrývá škody způsobené havárií strojů. Škoda způsobená strojem může vzniknout na základě špatné obsluhy stroje nebo nedbalostí obsluhy. Pojišťovny proplácejí rovněž náhradu škody způsobenou vadou stroje, a to po uplynutí záruční doby. Uplatnit u pojistitele lze rovněž škody způsobené selháním měřicích a regulačních zařízení, zkratem nebo dalšími technickými příčinami.⁹⁵

⁹⁵ DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, s. 125-126.

6. Právní regulace pojištění motorových vozidel v kontextu evropského práva

V souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie dne 1. května 2004 se na našem území stal závazným právní systém Evropské unie. Smlouva o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“), jeden ze základních dokumentů tohoto společenství, upravuje volný pohyb zboží a osob jako jeden ze základních pilířů Evropské unie. Článek 45 SFEU upravuje volný pohyb osob, který je dále zakotven ve směrnici Evropského parlamentu č. 2004/38/ES, o právu občanů Unie a jejich rodinných příslušníků svobodně se pohybovat a pobývat na území členských států. Články 34 - 36 SFEU zabezpečují volný pohyb zboží., respektive zákaz omezování dovozu, vývozu a tranzitu zboží.

K zjištění volného pohybu zboží a osob byl vytvořen Schengenský systém, který odstranil nutnost hraničních kontrol při přechodu státní hranice uvnitř Evropské unie. Schengenská smlouva byla podepsána v roce 1985, ale k otevření hranic došlo v prvních zemích až v roce 1995 a tento systém se stále rozšiřuje na další státy.

Právě v souvislosti s uvolňováním hranic mezi zeměmi Evropské unie vyvstala nutnost sjednocení právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Dodnes bylo vydáno celkem pět směrnic upravujících problematiku pojištění motorových vozidel, které jsou označovány jako „motorové směrnice“. Motorové směrnice byly implementovány všemi členskými státy Evropské unie.

6.1. První motorová směrnice

První motorová směrnice byla vydána již v roce 1972 jako směrnice Rady č. 72/166/EHS, o sblížení právních předpisů členských států týkajících pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění. Díky této směrnici byly na hranicích zrušeny pravidelné kontroly pojištění odpovědnosti z provozu vozidla při přechodu hranic mezi členskými státy. Toto ustanovení se však vztahuje pouze na vozidla, která mají obvyklé stanoviště na území jiného členského státu. Od hraničních kontrol se upustí i u vozidel pocházejících ze třetích zemí, jejichž pojištění už bylo zkontrolováno

na hranicích jiného členského státu. Pro takové případy však vyhradila směrnice členským státům právo provádět namátkové kontroly.

Na druhou stranu ale směrnice zakotvuje povinnost každého členského státu zajistit, aby odpovědnost z provozu vozidla, které má na jeho území obvyklé stanoviště, byla kryta pojištěním.⁹⁶ Obvyklým stanovištěm vozidla je nejčastěji stát, na jehož území je vozidlo evidováno. Tato směrnice v čl. 4 zakotvila jako jediný uznávaný doklad o sjednaném pojištění na území členského státu tzv. zelenou kartu.

6.2. Druhá motorová směrnice

Druhá motorová směrnice byla přijata dne 30. prosince 1983 jako Druhá směrnice Rady č. 84/5/EHS, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Tato směrnice byla přijata ke zvýšení ochrany zájmů poškozených. V době přijetí směrnice stále existovaly značné rozdíly v právní úpravě pojištění mezi členskými státy v rozsahu povinnosti uzavřít pojištění a rozdíly byly i v celé řadě dalších aspektů právní úpravy pojištění odpovědnosti.

Druhá směrnice předně stanovila, že povinné pojištění odpovědnosti, které bylo zakotveno první motorovou směrnicí č. 72/166/EHS, musí zahrnovat krytí věcných škod i krytí škod na zdraví poškozených. Významným přínosem Druhé směrnice bylo stanovení minimálních částek pojistného plnění, které mohou členské státy požadovat při sjednávání pojištění odpovědnosti. Tyto částky byly stanoveny u škody na zdraví na 350 000 ECU (European Currency Unit, evropská zúčtovací jednotka definovaná nařízením EHS č. 3180/78) u jednoho poškozeného a jedné nehody, u věcné škody na 100 000 ECU na jednu nehodu bez ohledu na počet poškozených. Státy si mohly rovněž vybrat variantu s minimální celkovou částkou škody na zdraví krytou pojištěním 500 tisíc ECU na nehodu, nebo minimální celkovou částku 600 000 ECU na nehodu, která by zahrnovala veškerou škodu na zdraví a věcnou škodu u jedné nehody bez ohledu na počet poškozených.⁹⁷

⁹⁶ Čl. 3 směrnice Rady č. 72/166/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění

⁹⁷ Čl. 1 odst. 2 Druhé směrnice Rady č. 84/5/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Druhá směrnice rovněž uložila členským státům povinnost zřídit organizaci, která bude poškozeným poskytovat náhradu škody způsobenou nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost, a to do výše minimálního povinného pojištění.

6.3. Třetí motorová směrnice

V roce 1990 byla vydána Třetí směrnice Rady č. 90/232/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Klíčovým přínosem Třetí směrnice je zavedení jediného pojistného, které musí krýt škody způsobené na území kteréhokoliv členského státu.

Třetí směrnice také rozšířila krytí odpovědnosti za škody na zdraví na všechny osoby cestující v motorovém vozidle, mimo řidiče. Toto ustanovení je důležité zejména pro hromadnou přepravu cestujících.

6.4. Čtvrtá motorová směrnice

Dne 16. května 2000 byla přijata směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/26/ES, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS, obecně známá jako Čtvrtá motorová směrnice. Směrnice zlepšuje práva poškozených, kterým v důsledku nehody způsobené v jiném členském státě, než má dotyčný bydliště či sídlo, vznikne právo na náhradu škody na zdraví či na majetku. Takovému poškozenému vzniká díky této směrnici přímý nárok vůči pojišťovně, u které je pojištěno vozidlo osoby odpovědné za škodu. Pojišťovna je povinna jmenovat v každém členském státě, kde získala povolení k podnikání, tzv. škodního zástupce, který vyřizuje přímý nárok poškozeného vůči pojišťovně. Daná pojišťovna musí poškozenému učinit nabídku odškodného ve lhůtě 3 měsíců od podání žádosti.

6.5. Pátá motorová směrnice

Pátá motorová směrnice je zatím předposlední směrnicí Evropské unie v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Byla přijata dne 11. května 2005 pod názvem Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Tato směrnice pozměnila a doplnila znění předchozích motorových směrnic. Došlo k rozšíření okruhu poškozených, stanovených Třetí motorovou směrnicí v čl. 1a, kteří mohou nárokovat náhradu škody z provozu motorových vozidel. Náhradu škody mohou tedy nárokovat také chodci a cyklisté.

Další významnou změnou bylo navýšení minimální částky pojistného krytí, vyžadované Druhou motorovou směrnicí. Došlo k nárůstu minimálního limitu pojistné částky na 1 000 000 EUR u věcné škody v rámci jednoho nároku bez ohledu na počet poškozených. U škody na zdraví došlo k navýšení minimálních nároků na 1 000 000 EUR na každého poškozeného, nebo 5 000 000 EUR na jeden pojistný nárok bez ohledu na počet poškozených.

6.6. Kodifikovaná směrnice

Nejnovější směrnice byla vydána dne 16. září 2009 jako směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES, o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění. Tato směrnice nahradila všech pět dosud vydaných motorových směrnic. Veškerá dosud platná právní úprava pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel v Evropské unii byla sjednocena do tohoto dokumentu.

Závěrem lze shrnout, že hlavním cílem všech výše rozebraných právních předpisů je sjednocení právní úpravy této oblasti v Evropské unii. Směrnice přináší lepší a jednodušší podmínky získání pojistné ochrany pro motoristy a na druhé straně poškozeným přináší snazší získání náhrady škody.

Motorových vozidel v Evropské unii stále přibývá. Zároveň motoristé stále častěji cestují přes hranice své země, v prostoru Evropské unie. Tyto aspekty stále

zvyšují riziko vzniku nehody a s ní související škody. Proto je nezbytné, aby evropská právní úprava zahrnovala všechny aspekty odpovědnosti za škodu motorových vozidel. Jednotná a jednoduchá pravidla zabezpečují vysokou ochranu zájmů obou stran, tedy povinného i poškozeného, ve vztahu odpovědnosti za škodu.

7. Mezinárodní systém pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel

7.1. Systém zelených karet

Evropský systém pojištění odpovědnosti motorových vozidel je obecně známý pod pojmem „systém zelených karet“. Základním cílem tohoto systému je zajistit poškozeným z dopravních nehod náhradu škody způsobenou provozem motorového vozidla, které má obvyklé stanoviště na území jiného státu.

Zelená karta je jediným platným mezinárodním dokladem o sjednaném pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Zelenou kartu vydává pojišťovna, u níž má pojištěný sjednané pojištění. Tento doklad umožňuje vozidlu vstup na území jiného členského státu, aniž by jeho provozovatel musel uzavírat v tomto státě další pojištění. V současné době je systém tvořen všemi evropskými státy i několika mimoevropskými zeměmi, například Tureckem, Izraelem, Marokem nebo Tuniskem.

Počátky zelenokaretního systému začaly vznikat v Evropě již na konci čtyřicátých let. Počet aut v tomto období značně rostl, což vedlo i ke stále vyšším počtům dopravních nehod. Poškozený se mohl domoci škody pouze v případě, že viník nehody pocházel ze stejného státu jako poškozený. Jakmile viník nehody pocházel z jiného státu, neměl už poškozený žádné prostředky, jak se domoci náhrady vzniklé škody. Vystala tak potřeba ochránit i tyto poškozené, aby měli jistotu, že se vždy domůžou náhrady škody, která jim vznikla.

Nepříznivou situaci začala v roce 1947 řešit Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (E.C.E. UN). Výsledkem bylo dne 25. ledna 1949 přijetí doporučení č. 5 Podvýboru pro silniční dopravu při Výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů.⁹⁸ Doporučení vyzývá státy, aby uložily pojistitelům provozujícím pojištění odpovědnosti motorových vozidel povinnost dohodnout se o vytvoření systému jednotných pravidel, na základě kterých budou jejich pojištění odpovědnosti dostatečně krýt i škodu způsobenou v ostatních

⁹⁸Pre-1949. In: *Council Of Bureaux* [online]. [cit. 2012-03-03]. Dostupné z: <http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-61.html>

státech, kde je toto pojištění povinné.⁹⁹ Tato pravidla byla schválena na Mezinárodní konferenci o pojištění motorových vozidel v Londýně a zároveň s tím byla zřízena Rada kanceláří (Council of Bureaux), která od té doby sdružuje jednotlivé národní kanceláře pojistitelů.¹⁰⁰

Zelenokaretní systém byl spuštěn 1. ledna 1953 na základě rezoluce č. 43 Evropské hospodářské komise. Zastoupení v Radě získalo Československo v roce 1956 prostřednictvím Československé státní pojišťovny, zatím jako neplnoprávný člen. Plnoprávným členem se ČSSR stalo až v roce 1977.

V roce 1972 byla mezi šesti kanceláři členských států EU uzavřena Dodatková dohoda, a to na základě požadavku První motorové směrnice. Ta stanoví, že „každá národní kancelář v souladu s vlastními vnitrostátními právními předpisy o povinném pojištění zaručí vyřízení nároků souvisejících s nehodami, k nimž došlo na jejím území a které byly způsobeny vozidly s obvyklým stanovištěm na území jiného členského státu, ať už tato vozidla jsou, či nejsou pojištěna.“¹⁰¹ Za tímto opatřením byla snaha o odstranění kontrol povinného pojištění vozidel na státních hranicích mezi členskými státy Evropského společenství. K Dodatkové dohodě postupně přistupovaly další státy, a to v souvislosti s rozšiřováním členů Evropského společenství.

V roce 1991 byly bilaterální dohody nahrazeny jedinou multilaterální dohodou, která stanovila jednotné podmínky pro všechny členské státy zelenokaretního systému. Devatenáct národních kanceláří podepsalo Multilaterální dohodu o zárukách mezi kanceláři. Tato dohoda unifikuje a nahrazuje všechny dosud existující bilaterální smlouvy v oblasti zelenokaretního systému.¹⁰²

7.2. Ostatní karetní systémy

Ostatní karetní systémy mají podobný účel jako systém zelených karet a sdružují státy v jednotlivých regionech světa.

⁹⁹ Interní pravidla COB. In: *Council Of Bureaux* [online]. Kréta, 30.5.2002 [cit. 2012-03-03]. Dostupné z: <http://cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-185.html>

¹⁰⁰ 1949. *Council of Bureaux* [online]. [cit. 2012-03-03]. Dostupné z: <http://cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-206.html>

¹⁰¹ čl. 2. odst. 2. Směrnice Rady č. 72/166/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění

¹⁰² The Nineties. In: *Council of Bureaux* [online]. [cit. 2012-03-03]. Dostupné z: <http://cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-211.html>

Prvním z nich je systém oranžových karet, do nějž náleží státy Blízkého východu a Severní Afriky. Pro příklad lze uvést Libanon, Sýrii, Irák nebo Egypt.

Systém bílých karet zahrnuje státy Střední Asie jako Kyrgyzstán nebo Kazachstán.

V Jihovýchodní Asii se uplatňuje systém modrých karet (Malajsie, Laos, Thajsko, Indonésie a další).

Růžové karty se vydávají ve státech Střední Afriky, jako je Čad, Středoafriická republika nebo Kamerun.

V systému hnědých karet jsou sdruženy státy Západní Afriky, mezi nimi i Senegal, Ghana, Nigérie nebo Togo.

Posledním systémem jsou žluté karty vydávané v oblasti Východní Afriky (Etiopie, Tanzanie, Keňa a další).

Závěrem lze konstatovat, že mezinárodní systémy pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel fungují pouze v některých regionech světa. Žádný mezinárodní systém dosud není zaveden v regionu Severní ani Jižní Ameriky a v oblasti Východní Asie.

Potenciál pro zavedení dalšího mezinárodního systému spatřuji pouze v oblasti Jižní Ameriky, která je tvořena mnoha státy, jejichž geografické podmínky umožňují přeshraniční pohyb vozidel. Po bližším prozkoumání výše uvedených karetních systémů jsem dospěl k závěru, že ostatní regiony, které nemají zavedený žádný karetní systém, jsou tvořeny velkými, relativně samostatnými státy, jejichž velikost nepředpokládá častý přeshraniční pohyb vozidel (Čína, Indie, USA, Austrálie).

8. Česká kancelář pojistitelů

Česká kancelář pojistitelů (dále jen „ČKP“) byla zřízena v souvislosti s přechodem na systém smluvního pojištění odpovědnosti. Licenci k provozu pojištění odpovědnosti motorových vozidel má celá řada pojistitelů. ČKP vznikla proto, aby tyto jednotlivé pojistitele zastřešovala.

ČKP je tedy profesní organizací pojistitelů, která vznikla na základě pokynu První motorové směrnice, č. 72/166/EHS. ČKP byla zřízena zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů. Pro účely tohoto zákona je ČKP považována za tuzemskou pojišťovnu, a proto se pro její činnost přiměřeně použijí ustanovení zákona č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů.

Členy ČKP jsou subjekty, kterým ČNB udělila povolení k provozování tohoto pojištění. Členové jsou povinni platit příspěvky a ručí za závazky ČKP podle výše svých příspěvků.¹⁰³

ČKP poskytuje jiným členským státům informace o vozidlech, které mají obvyklé stanoviště na území České republiky, v případě, kdy poškozeným je osoba s bydlištěm nebo sídlem v jiném členském státě. ČKP sdělí jinému členskému státu informace o vozidle, které má obvyklé stanoviště v České republice, nebo pokud došlo ke škodní události na území České republiky.¹⁰⁴

Paragraf 18 odst. 2 ZPO taxativně vymezuje působnost ČKP. Jejím úkolem je správa garančního fondu, který je tvořen z pojistného za hraniční pojištění. Do garančního fondu přispívají členské pojišťovny ČKP formou členských příspěvků. Výše těchto příspěvků se určuje podílem jednotlivých pojišťoven na trhu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, který se měří počtem pojištěných vozidel v příslušných kategoriích.¹⁰⁵ Z garančního fondu jsou vyplácena plnění poškozeným, jejichž škoda na majetku či na zdraví je způsobena například provozem nezjištěného vozidla, za které

¹⁰³ ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, s. 120.

¹⁰⁴ KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, Student (Leges), s. 321.

¹⁰⁵ Obecně o ČKP. In: *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [cit. 2012-03-01]. Dostupné z: http://www.ckp.cz/onas/onas_obec.php

odpovídá nezjištěná osoba, nebo také škoda, způsobená provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti.¹⁰⁶

Vedle správy garančního fondu ČKP také provozuje hraniční pojištění. Hraniční pojištění musí uzavřít každý řidič, který nevlastní platnou zelenou kartu - nemá tedy sjednané platné pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla platné na území cizího státu, do něhož chce vstoupit. Hraniční pojištění se sjednává na dobu 15 dní. Splnění povinnosti uzavřít hraniční pojištění kontroluje Policie ČR, která vozidlu bez platného hraničního pojištění nepovolí další jízdu a udělí mu pokutu ve výši minimálně 10 000 Kč.¹⁰⁷

ČKP rovněž v souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie zahájila dne 1. května 2004 činnost informačního střediska. Informační středisko pro poškozené vzniklo na základě §15a ZPO a v souladu se Čtvrtou motorovou směrnicí Evropské unie (2000/26/EC). Úkolem informačního střediska je poskytovat informace o pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných na území České republiky a o škodních zástupcích, které jmenovali zahraniční pojistitelé pro území České republiky. V případě potřeby získání informací o vozidlech registrovaných na území jiného členského státu zelenokaretního systému spolupracuje ČKP s národní kanceláří daného státu. Informační středisko rovněž pomáhá poškozeným navazovat kontakty potřebné k vyřízení náhrady škody.¹⁰⁸

ČKP také uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů cizích států, s informačními středisky a s dalšími orgány pověřenými v jiných členských státech vyřizováním žádostí o náhradní plnění a následně zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod.

¹⁰⁶ § 24 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

¹⁰⁷ Hraniční pojištění. In: *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [cit. 2012-03-01]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/motoriste/hraobec.php>

¹⁰⁸ Informační středisko pro poškozené. In: *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [cit. 2012-03-03]. Dostupné z: https://ic.ckp.cz/ICwww/servlet?_page=info&lngID=1

9. Návrhy de lege ferenda

Oblast pojištění motorových vozidel prošla v posledních desetiletích výrazným rozvojem. Díky tomu je dnes tato oblast důkladně upravena celou řadou aktuálních a moderních právních předpisů. Domnívám se, že v oblasti pojištění motorových vozidel proto není příliš míst, kde by bylo nutné právní úpravu doplňovat, měnit či zdokonalovat. Přesto jsem při psaní diplomové práce narazil na několik oblastí, ve kterých ještě vidím potenciál ke zlepšení.

Jednou z oblastí, kde lze doporučit zlepšení stávajícího právního stavu, je oblast mezinárodních karetních systémů. Jde o výborný nápad, který je přínosný pro majitele vozidel všech členských států. Přesto vidím zbytečnou překážku v rozdělení světa do několika těchto systémů. Toto regionální rozdělení považuji za zbytečné a domnívám se, že mezinárodní karetní systémy by v budoucnu měly být sjednoceny, a to zejména v oblastech, které jsou si geograficky blízké. Za přínosné považuji zejména sjednocení karetních systémů v Africe.

Dále se domnívám, že by bylo potřeba změnit kritéria, na základě kterých se určuje výše pojistného u havarijního pojištění. Současná kritéria se dají označit za diskriminační. Domnívám se, že věk řidiče není rozhodujícím faktorem, který má vliv na jízdní kvality řidiče. Násbírané roky zkušeností z řízení nesouvisí se stylem jízdy a s opatrností řidiče. Podle mého názoru by bylo efektivnější, kdyby se u stanovení výše pojistného vycházelo spíše z jízdní historie řidiče. Pojišťovny by mohly mít přístup k počtu bodů, které mají řidiči v rámci bodového systému a k přehledu přestupků, za něž body obdržely. Z bodového systému by pojišťovna mohla lépe vyčíst řidičovu kázeň na silnici a podle toho stanovit výši pojistného. Tento návrh byl před několika lety představen ministerstvem vnitra, nicméně nebyl aplikován do praxe. Hlavním důvodem pro odmítnutí návrhu tehdy byla nedořešená ochrana osobních údajů a také problematika dvojího trestání řidiče. Za nesprávnou jízdu by řidič byl trestán jak odnětím bodů, tak zvýšením pojistného. Já se s tímto argumentem však neztotožňuji. Systém „dvojího trestání“ by lépe rozlišil řidiče dodržující pravidla od těch, kteří je porušují. Řidiči, kteří jezdí podle pravidel, by byli odměněni a tento systém by zároveň motivoval ostatní řidiče k tomu, aby také jezdili podle pravidel. Tento systém by byl náročný na koordinaci spolupráce Policie České republiky, která by musela poskytovat

data soukromým pojistitelům. Spolupráci by musel řídit státní orgán dohledu. To by sice zatížilo veřejné finance, ale domnívám se, že příznivé důsledky, které by tento systém mohl mít na snížení počtu nehod, by tyto výdaje mohl vykompenzovat.

Závěr

Pojištění motorových vozidel je významnou oblastí práva, a to z celospolečenského hlediska. Motorová vozidla jsou dnes již běžnou součástí většiny obyvatel a důsledky jejich provozu mohou zasáhnout každého z nás. Počty motorových vozidel se neustále zvyšují a v souvislosti s tím houstne provoz na silnicích. Vyšší počet vozidel na silnicích zvyšuje riziko vzniku havárie. Důsledky dopravních nehod mohou mít závažné důsledky na životy lidí. Mohou poškodit jejich majetek, ale také mohou narušit lidské zdraví, nebo dokonce způsobit smrt člověka. Právě tyto skutečnosti byly podnětem pro rozvoj různých druhů pojištění, jejichž rozboru se věnovala tato diplomová práce.

Historie vývoje pojištění motorových vozidel je poměrně mladá. Zajímavý vývoj tohoto pojištění přibližuje kapitola první. Institut pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel se začal rozvíjet až v souvislosti rozvojem automobilismu na konci dvacátých let 20. století, kdy byl rovněž vydán první právní předpis upravující oblast pojištění motorových vozidel na našem území. Roku 1930 vydalo hlavní město Praha vyhlášku, ve které stanovilo povinnost provozovatelů autodrožek sjednat si povinné ručení. Práva poškozených z provozu motorových vozidel začala být na celém území českých zemí chráněna v roce 1935 v souvislosti s vydáním velkého automobilového zákona. V době První republiky existovala řada pojišťoven, které nabízely širokou nabídku pojistných produktů. Po roce 1948 byl však pojistný trh monopolizován a pojištění nově nabízela pouze jedna pojišťovna. Tento stav trval až do roku 1989. V roce 1999 bylo pojištění odpovědnosti motorových vozidel převedeno z režimu zákonného pojištění do režimu smluvního. Od té doby se začal trh pojištění motorových vozidel rozvíjet. Dnes na trhu existuje celá řada subjektů, které mají licenci od České národní banky k poskytování různých typů pojištění.

Pojištění motorových vozidel je důležitá problematika pro každého majitele a řidiče motorového vozidla. S koupí nebo provozováním vozidla je dnes spojena celá řada povinností, které musí majitel vykonat. Mezi tyto povinnosti patří například registrace vozidla v centrální evidenci nebo právě zřízení pojištění odpovědnosti z jeho provozu, tzv. povinného ručení. Proto se domnívám, že podrobnější přehled o této problematice by měl mít každý majitel či řidič motorového vozidla. Bohužel souhrnný přehled informací, který by umožnil majitelům motorových vozidel komplexní

zorientování se v problematice pojištění motorových vozidel, chybí. Majitelé vozidel tak jediné informace získají u konkrétních pojišťoven, které nabízejí dané druhy pojištění motorových vozidel.

V současné době je pojištění motorových vozidel detailně upraveno v celé řadě právních předpisů, o kterých pojednává druhá kapitola. Základní zásady stanoví ústavní zákony, podrobně je problematika upravena v dílčích zákonech, které jsou doplněny podzákonými právními předpisy. Významnou roli v dnešní podobě pojištění motorových vozidel sehrála Evropská unie, která se už od začátku 70. let snažila tuto oblast harmonizovat ve všech členských státech. Předpisy Evropské unie se v souvislosti s přistoupením České republiky v roce 2004 staly závazné i pro nás a výrazně ovlivnily podobu pojištění motorových vozidel v České republice. Nejvýznamnější předpisy evropského práva pro oblast pojištění motorových vozidel rozebírá kapitola šestá. Druhá kapitola kromě rozboru právních předpisů obsahuje také exkurz do právní úpravy pojišťovnictví. Tato kapitola čtenáři objasňuje základní pojmy z oblasti pojišťovnictví, se kterými diplomová práce dále pracuje.

Třetí kapitola uvádí do problematiky pojištění odpovědnosti, a to v obecné rovině dle právní úpravy stanovené v občanském zákoníku. Na tento úvod navazuje čtvrtá kapitola, která se podrobně zabývá povinným pojištěním motorových vozidel. Práce v jednotlivých podkapitolách určuje, kdo má povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti. Pojištění odpovědnosti vzniká na základě smlouvy, která má celou řadu náležitostí, jimž se práce podrobně věnuje. Vysvětluje, jakým způsobem se stanoví výše pojistného a za jakých podmínek vzniká nárok na pojistné plnění. Dále mimo jiné upravuje také způsoby zániku pojištění.

Pátá kapitola se zabývá dobrovolnými typy pojištění motorových vozidel. Tyto druhy pojištění může majitel vozidla uzavřít na základě vlastní vůle a není to jeho povinností. Smyslem těchto pojištění je ochrana majetku pojištěného. Povinné pojištění totiž kryje pouze škody, které pojištěný způsobí na majetku nebo zdraví jiným osobám. Pojištěnému však z povinného pojištění nevzniká nikdy nárok. Právě k ochraně majetku pojištěného slouží instituty dobrovolného pojištění. Chrání motorové vozidlo proti škodě, kterou může utrpět v důsledku havárie nebo některou z přírodních událostí.

Sedmá kapitola poukazuje na mezinárodní systémy pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel, které fungují v jednotlivých regionech světa. Tyto

mezinárodní systémy zjednodušují kontrolu povinného ručení u motorových vozidel pohybujících se za hranice domovského státu.

Osmá kapitola upozorňuje na existenci České kanceláře pojistitelů, která je profesní organizací zastřešující všechny instituce poskytující pojištění motorových vozidel v České republice.

V samotném závěru práce přináším své vlastní návrhy na zlepšení současné právní úpravy v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Díky diplomové práci jsem se detailně seznámil s veškerou právní úpravou týkající se pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Zjistil jsem, že právní úprava v tomto odvětví se vyvíjí daleko rychleji než v ostatních právních odvětvích. Částky, které mají krýt vzniklou škodu na zdraví či majetku, jsou neustále aktualizovány a navyšovány tak, aby lépe odpovídaly zvyšujícím se cenám motorových vozidel i jejich dílů a rostoucí ceny práce. Zvyšují se i náklady na léčbu a stoupá ohodnocení ceny života.

Psaní této práce mě přivedlo k mnoha zajímavým otázkám, nad kterými jsem se musel zamyslet. Zjistil jsem, že oblast pojištění motorových vozidel je mnohem obsáhlejší, než jsem původně předpokládal. K vytvoření této práce rozhodně nepostačovala znalost právních předpisů České republiky, ale k pochopení problematiky bylo potřeba podrobně studovat komentáře a výklady z odborných publikací. Jsem rád, že jsem díky psaní této diplomové práce měl příležitost se všemi relevantními zdroji seznámit. Nyní se v oblasti pojištění motorových vozidel orientuji mnohem lépe, než dříve, a své nově nabyté znalosti uplatním i ve své praxi.

Resumé

Diese Arbeit hat sich als Ziel gesetzt die Problematik der Versicherung der Kraftfahrzeuge auf dem Gebiet der Tschechischen Republik komplex aufzuklären. Am Anfang behandelt der Autor die historische Entwicklung des Versicherungsinstrumentes, dessen Wurzeln wir bereits in den Zeiten des alten römischen Reiches identifizieren können. In der Neuzeit beschäftigt sich der Autor bereits vor allem mit der Entwicklung der Versicherung der Kraftfahrzeuge. Der zweite Teil der Arbeit befasst sich mit der aktuellen rechtlichen Regelung der Versicherung der Kraftfahrzeuge. Zu Beginn stellt man vor, in welchen gültigen Rechtsvorschriften diese Versicherung verankert ist. Weiterhin klärt die Arbeit das Institut der Verantwortung für einen Schaden anhand des Bürgerlichen Gesetzbuches auf. Das vierte und fünfte Kapitel bildet den dominanten Teil dieser Arbeit. Diese Teile der Arbeit zählen die Arten der Versicherungen auf, die man als fakultative oder obligatorische unterscheiden kann. Der bedeutendste Teil der Arbeit widmet sich der obligatorischen Haftpflichtversicherung. Erläutert werden alle Aspekte die mit dem Abschluss, der Dauer und der Auflösung der Versicherung zusammenhängen. Das fünfte Kapitel befasst sich mit der Kasko- und Maschinenversicherung als einer Form der fakultativen Versicherung. Der folgende Teil der Arbeit beschreibt das Institut der Versicherung eines Fahrzeuges im Kontext des Rechtes der Europäischen Union. Die Diplomarbeit vergisst nicht die wichtige Rolle und bedeutenden Beitrag der einzelnen Richtlinien im Gebiet der Versicherung der Kraftfahrzeuge zu erwähnen. Das siebte Kapitel der Arbeit konzentriert sich auf das internationale System der Versicherung bezogen auf die Verantwortung des Betreibens eines Kraftfahrzeuges. In diesem Teil beschreibt der Autor nicht nur das Funktionieren der Systeme in Europa, sondern auch in anderen Kontinenten, vor allem in Afrika. Der Autor vergisst nicht auch eine wichtige Institution für diese Problematik, die Tschechische Agentur der Versicherer, zu erwähnen. Im letzten Teil der Diplomarbeit erlaubt sich der Autor einige Vorschläge für die Verbesserung der gegenwärtigen rechtlichen Lage zu beschreiben.

Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje

BAKEŠ, Milan. *Finanční právo*. 5., upr. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009, 548 s. ISBN 978-80-7400-801-6.

BUŠTA, Pavel a Vladimír PŘIKRYL. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: s komentářem a souvisejícími předpisy*. 4., aktualiz. vyd. Praha: Venice Music Production, 2010, 156 s. ISBN 978-80-902948-9-9.

DAŇHEL, Jaroslav. *Kapitoly z pojistné teorie*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002, 139 s. ISBN 80-245-0306-9.

DAŇHEL, Jaroslav. *Pojistná teorie*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 2005, 332 s. ISBN 80-864-1984-3.

DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003, 178 s. ISBN 80-861-1967-X.

JÁNOŠÍKOVÁ, Petra, Petr MRKÝVKA a Ivan TOMAŽIČ. *Finanční a daňové právo*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009, 525 s. ISBN 80-738-0155-8.

KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. *Pojišťovací právo*. 1. vyd. Praha: Leges, 2010, 351 s. Student (Leges). ISBN 978-808-7212-455.

KARFÍKOVÁ, Marie. *Základy pojišťovacího práva*. 1.vyd. Praha: Orac, 2001, 301 s. ISBN 80-861-9927-4.

SCHELLE, Karel a Milan HRADEC. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. 1. vyd. Praha: Eurolex Bohemia, 2006, 122 s. ISBN 80-868-6152-X.

SCHELLE, Karel. *Vývoj právní úpravy pojišťovnictví*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1994, 282 s. ISBN 80-210-1014-2.

SLOVENSKÁ AKADÉMIA VIED (BRATISLAVA). ÚSTAV ŠTÁTU A PRÁVA. *Dejiny štátu a práva na území Československa v období kapitalizmu: 1. díl. 1848-1918*. 1. vyd. Bratislava: Vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 1971.

ŠKOPOVÁ, Věra. *Pojistné právo*. Přepřacované 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1997, 180 s. ISBN 80-707-9488-7.

VELEBOVÁ, Eva. *Smluvní a zákonné pojištění*. Přepřacované 1. vyd. Praha: Linde, 1993, 237 s. ISBN 80-856-4713-3.

ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. 1. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2010, 220 s. ISBN 978-807-4180-613.

ZUZAŇÁK, Aleš. *Právní rádce pojištěných*. 1. vyd. Praha: Linde Praha, 1996, 95 s. ISBN 80-720-1002-6.

Právní předpisy

Ústavní zákon České národní rady č. 1/1993 Sb. ze dne 16. prosince 1992, Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb. ze dne 16. prosince 1992 o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku České republiky, ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.

Nařízení (EHS) 3180/78

Smlouva o fungování Evropské unie

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

Směrnice 73/239/EHS, o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přístupu k činnosti v přímém pojištění jiném než životním a jejího výkonu

První směrnice Rady 79/267/EHS, o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se přístupu k činnosti v přímém životním pojištění a jejího výkonu

Druhá směrnice Rady č. 84/5/EHS, o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Třetí směrnice Rady č. 90/232/EHS. o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

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

Směrnici Evropského parlamentu č. 2004/38/ES, o právu občanů Unie a jejich rodinných příslušníků svobodně se pohybovat a pobývat na území členských států

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

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES, o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění

Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (zákon č. 946/1811 Sb.z.s., obecný občanský zákoník rakouský, ve znění pozdějších předpisů)

Císařský patent č. 253/1852 ř.z.

Zákon č. 134/1867 ř.z.

Zákon č. 501/1917 ř.z., o smlouvě pojišťovací

Zákon č. 11/1918 Sb. a n.

Zákon č. 198/1932 Sb., o dopravě motorovými vozidly

Zákon č. 81/1935 Sb.

Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích

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

Zákon č. 162/1968 Sb.

Zákon č. 6/1993 Sb., o České národní bance, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 166/1993 Sb., o Nejvyšším kontrolním úřadu, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 58/1995 Sb., o pojišťování a financování vývozu se státní podporou a o doplnění zákona č. 166/1993 Sb., o Nejvyšším kontrolním úřadu, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů

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

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

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů

Nařízení ministerstva vnitra, spravedlnosti, obchodu a financí č. 31/1896 ř.z.,
o zakládání, zařízení i hospodaření pojišťoven (pojišťovací regulativ)

Nařízení vlády č. 36/1933 Sb.

Nařízení vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích

Vyhláška Ministerstva financí České socialistické republiky č. 123/1974 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel provozovaného Českou státní pojišťovnou

Vyhláška Ministerstva financí Slovenské socialistické republiky č. 124/1974 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel provozovaného Slovenskou státní pojišťovnou

Vyhláška ministerstva financí č. 11/1983 Sb., o pojistných podmínkách pro pojištění majetku

Vyhláška Ministerstva financí č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, ve znění pozdějších předpisů

Judikatura

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 30. 3. 2004 sp. zn. 25 Cdo 1277/2003

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 23. 9. 2008 sp. zn. 25 Cdo 977/2007

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 15. 11. 2007 sp. zn. 32 Cdo 3111/2007

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 1. 7. 2008 sp. zn. 25 Cdo 990/2008

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 17. 6. 2008 sp. zn. 25 Cdo 5175/2008

Internetové zdroje

1949. *Council of Bureaux* [online]. [cit. 2012-03-03]. Dostupné z:
<http://cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-206.html>

Havarijní pojištění. In: *Klik pojištění.cz* [online]. [cit. 2012-03-02]. Dostupné z:
<http://www.klikpojisteni.cz/havarijni-pojisteni>

Hraniční pojištění. In: *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [cit. 2012-03-01]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/motoriste/hraobec.php>

Informační středisko pro poškozené. In: *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [cit. 2012-03-03]. Dostupné z: https://ic.ckp.cz/ICwww/servlet?_page=info&lngID=1

Informační středisko pro poškozené. In: *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [cit. 2012-03-03]. Dostupné z: https://ic.ckp.cz/ICwww/servlet?_page=info&lngID=1

International Motor Insurance Card System. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-, 22.2.2012 [cit. 2012-03-02]. Dostupné z:
http://en.wikipedia.org/wiki/International_Motor_Insurance_Card_System#Orange_car_d_system

Interní pravidla COB. In: *Council Of Bureaux* [online]. Kréta, 30.5.2002 [cit. 2012-03-03]. Dostupné z: <http://cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-185.html>

NOVÁKOVÁ, Jolana a Zuzana KOHOUTOVÁ. Povinné ručení: Čtyři kroky, jak změnit pojišťovnu a ušetřit. *IDnes.cz: Finance* [online]. 16. března 2012 [cit. 2012-03-18]. Dostupné z: http://finance.idnes.cz/povinne-ruceni-ctyri-kroky-jak-zmenit-pojistovnu-a-usetrit-plp-/poj.aspx?c=A120306_1744017_poj_sov

Obecně o ČKP. In: *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [cit. 2012-03-01]. Dostupné z: http://www.ckp.cz/onas/onas_obec.php

Pre-1949. In: *Council Of Bureaux* [online]. [cit. 2012-03-03]. Dostupné z:

<http://www.cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-61.html>

Složení vozového parku v ČR: souhrnné registrace k 31.12.2011. In: *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. [cit. 2012-03-11]. Dostupné z:

<http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>

The Nineties. In: *Council of Bureaux* [online]. [cit. 2012-03-03]. Dostupné z:

<http://cobx.org/en/index-module-orke-page-view-id-211.html>