

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

Obor : Pojišťovnictví

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Právní odpovědnost z provozu
vozidla

SP - ZO - KPO - 991

Radim Dohnal

Vedoucí práce: Ing. Eva Ducháčková, CSc. – Katedra pojišťovnictví HF TUL

Komentátor práce: Alenka Zuzáková, CSc. – Komerční pojišťovna, a.s.

Seznam stran... 30
Seznam příloh... 3

1999

Radim Dohnal

Datum odevzdání: 20.3.1999

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

Obor : Pojišťovnictví

Transformace pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

BP - PO – KPO – 901

Radim Dohnal

Vedoucí práce : Ing. Eva Ducháčková, CSc. – Katedra pojišťovnictví HF TUL

Konzultant : RNDr. Aleš Zuzaňák, CSc. – Komerční pojišťovna, a.s.

počet stran.....30

počet příloh.....3

Datum odevzdání: 20.5.1999

Technická univerzita v Liberci

Hospodářská fakulta

Katedra pojišťovnictví

Školní rok 1998/99

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student Radim D o h n a l

Obor č. 6397-7 Pojišťovnictví

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona č. 172/1990 Sb o vysokých školách a navazujících předpisů určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu:

Konstrukce pojistného produktu Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorového vozidla

Zásady pro vypracování: 1. Budoucí zákonná úprava

2. Pojistné produkty v EU

3. Pojistný produkt a jeho

a) VPP

b) SU

c) Pojistné

d) Prodej

e) Likvidace

KPO/POJ

42.5.2.1. givl.

V 124/99 Hb

OBSAH

1. ÚVOD	9
1.1 POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA	9
1.2 TRANSFORMACE POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI V ČR	9
2. SROVNÁNÍ BUDOUCÍ A SOUČASNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY	12
2.0 VYMEZENÍ POJM	12
2.1 POVINNOST UZAVŘÍT SMLOUVU	13
2.2 POJISTNÉ ČÁSTKY	14
2.3 POJISTNÉ	14
2.4 POJISTNÁ DOBA	15
2.5 POJIŠTĚNÍ ROZPOČTOVÝCH ORGANIZACÍ	15
2.6 OKRUH POJIŠTĚNÝCH A OSOB KRYTÝCH TÍMTO POJIŠTĚNÍM	16
2.7 POVINNOSTI POJIŠTĚNÉHO	17
2.8 PRÁVA POJISTITELE NA NÁHRADU ČÁSTEK	18
2.9 ZÁNİK POJIŠTĚNÍ	20
2.10 HRANIČNÍ POJIŠTĚNÍ	21
2.11 KONTROLA A SANKCE	22
2.12 KANCELÁŘ	23
2.13 POSLEDNÍ MĚSÍCE PLATNOSTI VYHLÁŠKY	26
2.14 ZMĚNY NEJEN VE FORMĚ POJIŠTĚNÍ	27
3. NĚKTERÉ ASPEKTY TRANSFORMACE	29
3.1 UDĚLOVÁNÍ LICENCÍ	29
3.2 SOUVISLOSTI SE STÁTEM	31
3.2.1 Dopad na SR	31
3.2.2 Podpora sektoru pojišťovnictví	33
3.3 ZLEPŠENÍ REGISTRACE VOZIDEL	34
3.4 VELKÁ PŘÍLEŽITOST	35
3.4.1 Příležitost pro pojišťovny	35
3.4.2 Příležitost pro sjednatele	35
3.5 NOVÉ POJISTNÉ	35
3.6 POČÁTEK SJEDNÁVÁNÍ	36
5. NEDOSTATKY OBOU MODELŮ	37
5.1 NEDOSTATKY MODELU A VYHLÁŠKY 323/98 Sb.	37
5.2 NEDOSTATKY NAVRHOVANÉ ÚPRAVY	37
6. ZÁVĚR	39

Seznam zkratek

CRV	Centrální registr vozidel
ČAP	Česká asociace pojišťoven
ČP	Česká pojišťovna, a.s.
ČR	Česká republika
DM	Deutsche Mark
DP	daň z příjmu
DPFO	daň z příjmu fyzických osob
DPPO	daň z příjmu právnických osob
ES	Evropská společenství
EU	Evropská unie
GF	Garanční fond
GDP	gross domestic product
HN	Hospodářské noviny
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MfD	Mladá fronta dnes
MV	Ministerstvo vnitra
NKÚ	Národní kontrolní úřad
OkÚ	Okresní úřad
OZ	Občanský zákoník
PČR	Policie České republiky
ŘP	řidičské oprávnění
SPZ	státní poznávací značka
SR	státní rozpočet
TP	technický průkaz
VPP	všeobecné pojistné podmínky
VŠE	Vysoká škola ekonomická
ZoP	Zákon o pojišťovnictví
ZPOPV	Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

1. Úvod

1.1 Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Každá lidská činnost je spojena s rizikem způsobení škody. Lze způsobit škodu sobě nebo svým bližním. Může také jít o škodu způsobenou svému okolí. To, že škoda vznikne, nemusí nutně znamenat, že škůdce je osoba lehkomyšlná. Rozsah škod způsobených okolí může být značný. V typickém příkladu uvolnění - přítokové hadice k pračce - bývají škody způsobené okolí rozsáhlejší než škody na vlastním majetku. Někdy bývá problémem solventnost škůdce, pokud je za škodu odpovědný. Výše náhrady škody může, zejména u škod na zdraví a usmrcením v čase nabývat netušených rozměrů. A tak i pro solventního škůdce mohou oprávněné nároky poškozených znamenat citelný zásah do jeho majetku. V případě nemajetných nelze vyloučit ani úplné vyčerpání zdrojů a přitom mizivé uspokojení potřeb poškozených. Tento problém byl důvodem vzniku odpovědnostního pojištění, jako nástroje ochrany zájmů okolí nebo jako nástroj k udržení dobrých sousedských vztahů, jak bývá prezentován některými zástupci pojišťoven.

Nejinak tomu je i v automobilismu, který je již tak rozšířen, že se riziko vzniku škody třetím osobám stává společensky závažné. Značný význam pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla jednak ve vztahu k celému pojišťovníctví a ve vztahu ke společnosti vede ke značné pozornosti na toto odvětví pojišťovníctví.

Tak jako každá činnost mělo i toto pojištění svůj vývoj, má svoje koncepce, normy atd. Tato bakalářská práce si neklade za cíl postihnout všechny možné směry vývoje odpovědnostního pojištění u nás nebo mapování třech základních koncepcí. Snaží se jen provést jednoduchou projekci a nalézt problematická místa v návrhu zákona, ze kterého práce vychází především. Největší část práce je zpracovávána v dubnu 1999, tzn. v době, kdy o vládním návrhu zákona, který odstraní mnoholetý monopol ČP na provozování tohoto pojištění, diskutuje rozpočtový výbor Poslanecké sněmovny.

1.2 Transformace pojištění odpovědnosti v ČR

Minimálně do konce roku 1999 bude v ČR platit vyhláška 492/1991 Sb., podle které se odpovědnost za škody způsobené provozem vozidla pojišťuje ze zákona. To znamená, že se neseписují smlouvy. Pojištění vznikne až zaplacením, kdežto ochrana poškozených je zaručena stále. To je jeden ze znaků, díky kterému lze označit toto pojištění za sociální. Jinak řečeno jde, o zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Tato vyhláška vznikla v roce 1991 (svou konstrukcí má však stále velmi blízko

k roku 1950, kdy vznikla její předchůdkyně), aby reagovala na celospolečenské změny po roce 1989. Je stále poplatná době předešlé, kdy stupeň motorizace byl o mnoho menší než dnes, počet našich výjezdů do zahraničí i naopak byl nesrovnatelně menší. Hodila se k centrálně řízenému hospodářství. Přesto provedené změny byly nedostatečné, zejména ve vztahu k našemu připravovanému vstupu do EU, a tak porada ministrů na dlouhotrvající nátlak ČAP v polovině dubna 1998 rozhodla o demonopolizaci povinného ručení, jak se lidově toto zákonné pojištění nazývá.

Naproti tomu smluvní pojištění vznikne teprve sepsáním smlouvy a může být ukončeno pro její neplacení. Povinné smluvní pojištění nadto je zákonem stanoveno jako povinné pro určitou skupinu osob. Smluvní pojištění umožňuje selekci rizik, stanovení pojistného pro jednotlivé segmenty a tak větší spravedlnost.

Transformace *Zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla* na *Povinné smluvní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla*, tak patří mezi hlavní změny na legislativním poli našeho pojišťovníctví. Současně je také velmi očekávané ze strany hlavně zahraničních pojistitelů a ze strany EU z důvodu harmonizace předpisů. Tato vesměs pozitivní očekávání jsou vyvažována negativními očekávanými státníků na různých úrovních (vnesením zmatků do této oblasti, očekáváním zmenšeného výběru daní, nespokojenosti mezi občany atd.).

Tato práce si neklade za cíl postihnout všechny teoretické aspekty přechodu na nový systém (jako uvažovaný mix koncepcí odpovědnosti za výsledek a za zavinění, zavedení pojistných částek nebo spoluúčastí). Autor chce pouze provést porovnání modelu platného do konce roku 1999 s novou podobou a zcela jednoduchou projekci do budoucna v oblasti hospodaření pojišťoven, dopadů na občany a v souvisejících oblastech mezi těmito problémy. Tato projekce by se měla z největší části zakládat na zkušenostech těch zemí, kde takovouto změnu již uskutečnili, a hlavně ze zemí, které nám jsou ekonomicky, politicky a kulturně nejbližší.

Pokud se zamyslíme nad enormní snahou zkušených zahraničních pojišťoven o zrušení dosud trvajícího monopolu v této oblasti, musí nám být jasné, že z dlouhodobého hlediska provoz tohoto pojištění musí přinášet zisk, a připočteme-li k tomu synergické efekty, musíme s tímto snažením vyjádřit souhlas.

To, jak ovlivní hospodaření pojišťoven přímo, je úkol pro ty, co sestavují vyhlášku o sazbách, pro aktuáry v pojišťovnách, které MF vybere a hlavně pro sjednatele, kteří musí klientům ukázat, že právě jejich pojišťovna je nejlépe ochrání před nepříjemnostmi.

Je velmi pravděpodobné, že v následujících měsících budeme svědky podobných reklamních kampaní, jako byly kampaně na investiční privatizační fondy a zmnohonásobení počtu agentů. Tento obnovený kontakt napomůže sjednání jiných druhů automobilního pojištění a jiných druhů pojištění vůbec nebo alespoň zvýší obecné povědomí o těchto produktech. Nový systém může přinést spory mezi různými pojišťovnami pokud půjde o likvidaci střetu dvou vozidel u různých pojišťoven, na což jsme dosud nebyli zvyklí. Pokud se do sporů přidají i nároky z pojištění právní ochrany, havarijního pojištění, nároky institucí sociálního pojištění a zdravotní péče, půjde do jisté míry o zvýšení složitosti celé situace.

Je důležité, aby pochopili, že nejde o prosté zdražení. A jestli bude platit málo nebo tolik, že se sám nad sebou zamyslí, závisí mimo jiné i na jeho řidičské minulosti a ta hlavně na dodržování pravidel silničního provozu, protože nesprávný způsob jízdy zapříčiňuje 64% nehod řidičů motorových vozidel.

Vzniklá konkurence podpoří růst v pojišťovnictví, je možné, že podpoří i klesající prodej aut, protože již bude znatelným zvýhodněním prodej auta se zaplaceným odpovědnostním pojištěním. Vzniklé odvětví s předepsaným pojistným více než 10 mld. Kč (v roce 98) je již dnes velmi významnou součástí pojistného trhu. Demonopolizací tak dojde k velmi rychlému přerozdělení trhu (opět na úkor ČP). Vznik tohoto trhu a hlavně vstup na něj bude znamenat rovněž významné zakázky pro rozvíjející se reklamní trh. Nelze opomenout fakt, že konkurence v tomto oboru přinese zaměstnání tisícům lidí.

To jestli se naplní naznačené, ukáže až delší čas.

2. Srovnání budoucí a současné právní úpravy

Navrhovaná právní úprava sleduje zejména :

- přizpůsobení se evropským standardům a dosažení kompatibility s direktivami ES,
- zabezpečení oprávněných nároků osob poškozených provozem vozidel,
- odstranění monopolního provozování daného druhu pojištění jeho jediným provozovatelem,
- vytvoření možnosti výběru pojistitele,
- zohlednění relevantních skutečností při uzavírání pojistné smlouvy,
- možnosti slev a přírůstků v závislosti na škodovém průběhu pojištění [2].

2.0 Vymezení pojmů

Samotný název zákona se více přiblížil skutečnosti, neboť již nejde o *odpovědnost za škodu způsobenou provozem motorového vozidla*, ale o *odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla*. Tím se odstranil rozpor v pojmenování motorového vozidla, jako každého nekolejového vozidla poháněného vlastním motorem podle vyhlášky 99/1989 Sb. a motorového vozidla, jako každého nekolejového vozidla s vlastním pohonem, jakož i jiné nekolejové vozidlo bez vlastního pohonu, pro které se vydává technický průkaz vozidla, technické osvědčení vozidla nebo obdobný průkaz podle vyhlášky 492/1991 Sb.[1]. Je otázkou, jak se budou řešit nároky poškozených a regresní nároky pojišťoven pokud je škoda způsobena vozidlem na veřejně přístupné komunikaci a přitom nemá povinnost toto pojištění sjednat.

Zákon ustanovuje povinnost před provozováním vozidla na jakékoliv veřejně přístupné komunikaci uzavřít toto pojištění, ledaže by bylo této povinnosti zproštěn tímto zákonem. To znamená, že pokud je vozidlo provozováno výlučně na místě, které nelze označit ani jako dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupnou účelovou komunikaci, nemá povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Toto ustanovení může znamenat změnu pro majitele malotraktorů, kolových sekaček atd. Obecně lze říci, že došlo ke změně z povinnosti, platit pojištění pro všechny majitele nekolejových motorových a přípojných vozidel, na povinnost uzavřít pojištění za všechna vozidla pohybující se po veřejně přístupných komunikacích.

Škodnou událostí se v tomto zákoně myslí událost, v jejímž důsledku došlo ke vzniku škody. Z této události, může vyplynout povinnost pojistitele nahradit vzniklou škodu, tak vzniká pojistná událost. Je tedy možné, že z jedné škodné události vznikne více událostí

pojistných (přestože ji bohužel nedefinuje). Podobně jako Občanský zákoník i tento zákon nedefinuje, co je to provoz vozidla. Rozsudek Nejvyššího soudu z roku 1972 vymezuje chod vozidla jako chod motoru, jeho jízdu, jakoukoliv manipulaci s ním, tedy i couvání. Zákon počítá se schvalováním všeobecných pojistných podmínek tak, jak se doposud děje u všech smluvních pojištění. Po novelizaci Zákona o pojišťovnictví se i tyto VPP přestanou schvalovat. Tím naši deregulaci pojišťovnictví velmi urychlíme, neboť se vyhneme jednotným VPP jak tomu bylo v Německu.

V pojistné smlouvě se lze odchýlit od tohoto zákona, jen pokud tak nedochází ke snížení nebo omezení rozsahu nároků poškozeného, tzn. jen ve prospěch pojištěných resp. poškozených. Toto ustanovení se může stát nástrojem, jak za stejné minimální pojistné nabídnout pojistníkovi neadekvátní krytí a stát se tak postupem času nesolventním. Tato otázka se ukazuje jako mnohem závažnější při kombinaci s havarijním pojištěním, kdy pojistitel je oprávněn nabídnout jakoukoliv slevu na pojistném za např. havarijní pojištění při současném uzavření odpovědnostního pojištění [15].

2.1 Povinnost uzavřít smlouvu

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu má vlastník nebo spoluvlastník tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského vozidla, který se neprokáže zelenou kartou a přitom jeho pojištění odpovědnosti není zaručeno Kanceláří pojistitelů cizího státu[23].

Povinnosti plní vlastník, pokud zákon nestanoví jinak (např. řidič u hraničního pojištění).

Pojistitel je povinen bezprostředně po uzavření pojistné smlouvy týkající se tuzemského vozidla vydat evidenční doklad o uzavření pojistné smlouvy a zelenou kartu, přičemž náležitosti tohoto dokladu budou obsaženy až v prováděcí vyhlášce. Tady se nabízí doporučení nevyvíjet další nálepky, protože by se onálepkování mohlo stát ještě nepřehlednějším a krádeže předních skel by se staly ještě výnosnější. Zvolený způsob označení by měl v každém případě poskytovat informaci, u které pojišťovny je škůdce pojištěn i pokud by zemřel. Možná varianta přidělení SPZ až po sjednání smlouvy a její odebrání v případě, že vozidlo nebude pojištěno, je jednoznačně nejvíce viditelná. Toto řešení je nejvíce konzistentní ve vztahu k cizozemcům, jejichž vozy se nemusí prokazovat zelenou kartou [23]. Lze ji kritizovat pro vysoké náklady na databázi a Policii, která odebírá nebo vydává značky. Naproti tomu riziko padělání existuje u SPZ i u známek [22]. S politováním nutno konstatovat, že zákon neukládá povinnost pojištěnému nebo řidiči mít u sebe doklad

o pojištění. Doufejme, že vyhláška tuto povinnost uloží. Mimo to by mělo dojít k novele Zákona o PČR, kde by měla být stanovena povinnost kontrolovat zaplacení pojištění.

2.2 Pojistné částky

Zákonný model pojistné částky nikdy neznal. Přestože neexistence pojistných částek nepatrným způsobem pojištění zdražuje, jejich zavedení sleduje spíše než zlevnění produktu, jeho nižší náročnost na zajištění, případně odstranění rizik nebezpečných pro pojišťovny, které budou chtít ušetřit na zajištění.

Zákon upravuje pojistné částky zvlášť pro škody na zdraví a pro škody majetkové. Minimální pojistná částka pro škodu na zdraví nebo usmrcením musí být 18 milionů Kč pro každého poškozeného, a to pro všechny jeho nároky z této škody vyplývající. Pro věcnou škodu a ušlý zisk je stanoven limit pojistného plnění 5 milionů pro všechny nároky jednoho nebo více poškozených. U škod na zdraví se tedy může stát, že pojistitel bude uvedenou pojistnou částku vyplácet více osobám a plnění za tyto škody bude mnohonásobně vyšší než u věcných škod a ušlého zisku, kde ono násobení není možné. Uvedené pojistné částky lehce převyšují pojistné částky stanovené směrnicemi ES pro toto pojištění a samozřejmě dodržují zásadu, že život je důležitější než majetek, což ignoroval například návrh zákona od ruského MF z poloviny roku 1996 [16].

2.3 Pojistné

Pojistné by mělo být stanoveno tak, aby byla zabezpečena splnitelnost závazků z tohoto pojištění, dostatečná tvorba technických rezerv podle vyhlášky 52/1994 Sb. a úhrada příspěvku Kanceláři. Návrh zákona z roku 1998 počítal mimo jiné s 3% ziskem a 20% režijními náklady (v zákonném modelu 7% [2]). O tyto položky by mělo pojistné stoupnout především (bliž graf v příloze). Pravidla pro výpočet pojistného stanoví Ministerstvo financí vyhláškou. Tato ustanovení by měla předcházet dumpingovým cenám jednak pouze v rámci tohoto pojištění, pak i v souvislosti s dalšími druhy pojištění, zejména havarijním. Součástí pravidel má být i minimální a maximální pojistné pro prvních pět let ode dne účinnosti. Ono omezení je důležité pro společenskou závažnost tohoto pojištění. Na druhou stranu má své odpůrce, kteří se obávají negativního vlivu na soutěživost pojistitelů, kdy se předpokládá, že první rok budou pojišťovny prodávat pojištění za stejné minimální pojistné. Toto ustanovení má být také překážkou při důsledném prosazování bonusů v dalších letech.

2.4 Pojistná doba

Minimální pojistná doba je stanovena na jeden měsíc s ohledem na administrativní náklady spojené se sjednáním (zejména u cizozemského vozidla). To je velice příznivé pro některé motocyklisty, kteří dříve platili pojistné na celý rok, přestože provozovali svůj motocykl pouze v letních měsících. Je otázkou nakolik se pro ně fakticky změní výše pojistného, neboť podskupina motocyklů dlouhodobě nebyla ztrátová[36], a tak je pravděpodobně možné, že kratší doba provozu motocyklů již je započtena v dnešním pojistném. Problémem při důsledném uplatňování této možnosti může být vysoká náročnost na registrační subjekty zejména Dopravní inspektoráty. V jarních měsících, když by se hromadně přihlašovali motocyklisté, by patrně na tomto úřadu vznikaly fronty. Jinou externalitou může být to, že provozovatelé po skončení platnosti krátkodobé pojistky budou vozidlo dále provozovat, ovšem už nepojištěné. Ustanovení o krátkodobém pojištění je obdobou ustanovení zákonného pojištění, kdy se za vozidlo vyrobené do roku 1952 platilo čtvrtinové pojistné a za vozidlo historické se zvláštní SPZ pojistné ve výši jedné dvanáctiny pojistného podle skupin vozidel.

2.5 Pojištění rozpočtových organizací

Protože solventnost státu je nezpochybnitelná, stejně jako v mnoha zemích EU platí za škody způsobené vozy státních rozpočtových organizací stát [35]. Toto ustanovení možná šetří rozpočtovými prostředky, určitě ale zvyšuje pojistné pro ostatní pojistníky, protože stejné fixní náklady je třeba rozdělit mezi méně pojistek. Podobně jako v zákonném pojištění nemají povinnost uzavírat toto pojištění státní rozpočtové organizace a do konce roku 1998 hradilo Ministerstvo financí škody i za vozy obecní. K tomuto kroku bylo bezpochyby přikročeno, proto aby se ušetřila určitá suma ze SR. V prvním čtení při projednávání návrhu zákona se objevil návrh, abychom se spolehli i na platební schopnosti obcí, což je dle mého soudu mnohdy stejně nebezpečné jako spolehnouti se na aktiva občanů.

Vozy příspěvkových organizací se pojišťují samy na základě povinného smluvního i dnes na základě zákonného pojištění. Státní vozidla obdrží zelenou kartu k vozidlu na základě dohody mezi Ministerstvem financí a pojistitelem. Jak již bylo zmíněno, za vozidla státních rozpočtových organizací hradí vzniklou škodu MF. Ve vztahu mezi MF, poškozeným a rozpočtovou organizací podobné vztahy, jako by místo MF figuroval pojistitel. Podobně i rozsah plnění a právo MF na náhradu vyplacených částek je stejné, jako když škodu hradí pojistitel. Zákon dokonce umožňuje, aby činnosti spojené s náhradou škody hrazenou MF vykonával pověřený pojistitel. Tady lze spekulovat, zdali MF tuto možnost využije, zdali tím

pověří ČP, kde má stále významný podíl (přestože v Komerční pojišťovně a v ČS-Živnostenské pojišťovně má zprostředkovaně zatím větší podíl. Podle tohoto zákona tím nelze pověřit Kancelář.

Tato vozidla obdrží pro výjezdy do zahraničí zelenou kartu od pojistitele, se kterým se na tom MF dohodne. Případnou škodu nahradí pojistitel, který vydal Zelenou kartu nebo Kancelář. MF uhradí tomu, kdo škodu nahradil, částku vyplaceného pojistného plnění včetně nákladů spojených s vyřízením pojistné události.

V souvislosti se zmiňovanou možností MF uzavřít dohodu s některým z pojistitelů je vhodné připomenout, že záměrem je úspora rozpočtových prostředků, neboť nebude nutno zřizovat zvláštní útvar pro likvidaci škod.

Zákon připomíná, že Ministerstvo má právo na úhradu, vyplacené částky za škodu způsobenou rozpočtovým vozidlem, za takových podmínek, jako ji má pojistitel vůči pojištěnému, avšak pouze v rozsahu podle Zákoníku práce. K vzniku tohoto nároku je potřeba splnit postupně několik podmínek. Nejprve podmínka vzniku práva na náhrady škody poškozeného podle principu odpovědnosti za výsledek, pak musí Ministerstvo škodu nahradit a poté musí prokázat zaměstnancovo zavinění (je třeba také prokázat, že škoda vznikla v souvislosti s plněním pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním). Ministerstvo má právo na náhradu celé částky, pokud zaměstnanec škodu způsobil úmyslně, pod vlivem alkoholického nápoje nebo jiné omamné látky nebo v případě užití služebního vozidla k soukromým účelům.

2.6 Okruh pojištěných a osob krytých tímto pojištěním

Pojištění se stejně jako v zákonném modelu vztahuje, jak na odpovědnost provozovatele, tak na řidiče nebo toho, kdo použil vozidlo provozovatele bez jeho souhlasu nebo proti jeho vůli. Nevztahuje se však na škody utrpěné řidičem vozidla škůdce, na majetkové škody manžela pojištěného a osob žijících s pojištěným ve společné domácnosti v době vzniku škodné události. Pojištěný pak pravděpodobně bude přeřazen do nižší bonusové třídy.

Pojištění se nevztahuje na škodu na vozidle škůdce. Pokud jde o věcnou škodu na přepravovaných věcech, pojistitel hradí jen osobám, které nežili v době škodné události s pojištěným v jedné domácnosti, škodu na věcech, které měli v době škodné události na sobě nebo při sobě. Pojistitel nehradí majetkovou škodu vzniklou mezi motorovým a nemotorovým vozidlem, která tvoří jednu jízdní soupravu. Pokud jde o odtah v nouzi, nedošlo k žádné změně, tzn. pokud mají oba sjednané pojištění, hradí se škoda na obou vozidlech. Pojistitel

nehradí škodu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla (ať je motor v běhu či nikoliv). Pojistitel nehradí náklady na poskytování léčebné péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví řidiče vozidla, jehož provozem ke škodné události došlo. Zde došlo k rozšíření pojistné ochrany. V zákonném pojištění se nehradily tyto náklady také, pokud nebyla zjištěna osoba odpovědná za způsobenou škodu. Nehradí se škoda vzniklá při motoristických soutěžích, při kterých není řidič povinen dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích. Tak jako je povinen pojistitel hradit škody vzniklé manželovi pojištěného nebo osobám žijícím s pojištěným ve společné domácnosti jen v rozsahu škod na zdraví a usmrcením, tak i pokud byla škoda způsobena vlastníku nebo osobě, která s vozidlem oprávněně nakládá jako s vlastním nebo se kterým oprávněně vykonává právo pro sebe a tato osoba sama vozidlo neřídila, je pojistitel povinen uhradit jen škodu na zdraví nebo usmrcením. Stejně krytí je pojištěnému poskytnuto i pro výjezdy do zahraničí. Předpokládá se, že seznam cizích států, kde je odpovědnost kryta bez povinnosti uzavírat hraniční pojištění, bude stejný jako ve vyhlášce 492/1991 Sb. (všechny evropské státy a Maroko, Tunisko, Írán, Irák a Izrael).

Pojištěný má právo, aby za něj pojišťovna nahradila prokázané a oprávněné nároky poškozených. Hradí se škody na zdraví nebo usmrcením; věcné škody vzniklé poškozením, zničením, ztrátou věci nebo jejím odcizením, pozbyla-li fyzická osoba možnost ji opatrovat; ušlý zisk; účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování předešlých nároků.

2.7 Povinnosti pojištěného

Pojištěný je povinen bez zbytečného odkladu oznámit pojistiteli vznik škodné události, předložit k tomu příslušné doklady a dále postupovat podle pokynů pojistitele. Dále je povinen písemně oznámit, že bylo proti němu uplatněno právo na náhradu škody, že byl proti němu uplatněn nárok na náhradu škody u soudu, pokud se o tom dozví, nebo že bylo v souvislosti se škodní událostí zahájeno správní nebo trestní řízení. V případě škodní události je pojištěný povinen bez zbytečného odkladu doložit poškozenému na jeho žádost nezbytné údaje pro uplatnění práva na náhradu škody (jméno, přímení, bydliště nebo obchodní jméno a sídlo, státní poznávací značku, pokud jde o vozidlo podléhající evidenci vozidel, dále místo podnikání pojistitele se kterým má uzavřenou předmětnou pojistnou smlouvu a číslo pojistné smlouvy). Stejně údaje je povinen poskytnout i poškozenému, který dále může uplatnit svůj nárok vůči Ministerstvu financí nebo vůči České kanceláři pojistitelů pokud jde o :

- škodu na zdraví nebo usmrcením způsobenou provozem nezjištěného vozidla,
- škodu způsobenou nepojištěným vozidlem,
- škodní událost pojištěnou u pojistitele, který je v úpadku a nemůže uhradit tuto škodu,
- škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, které je pojištěno hraničním pojištěním,
- škodu způsobenou vozidlem, jehož řidiči nevzniká povinnost sjednat hraniční pojištění,

S lítostí musíme konstatovat, že zákonodárci nepamatují na případy, kdy pojištěný poskytne nepravdivé informace tzn. nemyslí na sankce, zejména pokud poškozený doloží poškozenému nepravdivé údaje, a tak bude řízení o náhradě škody ztíženo a bude nutno kontaktovat Kancelář.

Splatnost pojistného plnění se z velké části blíží OZ. Tzn. je splatné do patnácti dnů po skončení nutných šetření (mimo to je definuje povinnost poskytnout plnění do patnácti dnů od obdržení pravomocného rozhodnutí soudu o výši náhrady škody). Pokud by pojistitel nestihnul ukončit šetření do jednoho měsíce po tom, co se o pojistné události dozvěděl, je povinen poskytnout poškozenému na jeho písemnou žádost plnění odpovídající rozsahu jeho uplatněných nároků nebo okolnostem odpovídající zálohu (podle OZ jen přiměřenou zálohu na žádost). Vzhledem k možným souvislostem s přestupky, případně trestnými činy, umožňuje zákon pojistitelům nahlížet do spisů orgánů činných v trestním řízení nebo projednávajících přestupky, pokud nebude ohroženo řízení o trestném činu nebo projednávání přestupku.

2.8 Práva pojistitele na náhradu částek

Podobně jako zákonný model pamatuje i tento zákon na regres pojistitele vůči pojištěnému nebo pojistníkovi (zde ovšem vždy v plné míře) proti tomu z nich, který se provinil , pokud jde o tyto případy :

- pojištěný způsobil škodu úmyslně,
- pojistník uvedl vědomě nepravdivé nebo neúplné údaje, které byly podstatné pro uzavření smlouvy nebo byly příčinou vzniku škody (vychází z OZ),
- pojištěný nesplnil bez závažného důvodu oznamovací povinnost PČR podle §38 odst.3 písm.a) 99/1989 Sb. a toto nesplnění vyústilo v ztíženou možnost pojistitele řádně šetřit (subjektivní jednoměsíční lhůta),

- pojištěný se prohřešil některým z následujících způsobů vůči základním povinnostem týkajících se provozu na pozemních komunikacích, přičemž tento prohřešek byl v příčinné souvislosti se vzniklou škodou :
 - provozoval vozidlo, jehož technický stav nebyl v souladu s požadavky na bezpečnost silničního provozu, obsluhujících osob nebo přepravovaných,
 - provozoval vozidlo, jehož technická způsobilost k provozu nebyla schválena,
 - řídil vozidlo a byl pod vlivem alkoholu, omamných, psychotropních látek nebo léků označených zákazem řídit motorové vozidlo (Zde je stejná praxe jako dříve. To znamená prokázané požití alkoholického nápoje, jehož projevem podle nálezu Ústavního soudu je každé zezelenání zkušebního „balonku“),
 - řídil vozidlo, ačkoliv nebyl držitelem řidičského oprávnění, s výjimkou škody nastalé při odborném výcviku v autoškole (Tady stejně jako dříve dochází k nepříznivé podpoře řidičů po provedení dopravního přestupku, kdy řidič je držitelem řidičského oprávnění do doby, kdy PČR pravomocně rozhodne o odebrání ŘP),
 - řídil vozidlo, přestože mu byl uložen zákaz řídit vozidlo,
 - nebo předal vozidlo osobě, které bylo prokázáno porušení některé ze dvou předcházejících (I zde nastala nepatrná změna. Dříve měla pojišťovna právo na regres vůči pojištěnému, pokud svěřil řízení vozidla osobě, která neměla platný ŘP nebo o ní věděl, že požíla návykovou látku definovanou stejně jako v tomto zákoně).

Tak ve srovnání s předchozí právní úpravou dochází k přitvrzení i ke zmírnění regresních nároků. Nepříznivou změnou je textace předešlého ustanovení, kdy je nutno, aby prohřešek *byl v příčinné souvislosti se vznikem škody*. Tak se může velmi jednoduše stát, že opilý škůdce bude tvrdit, že příčinou vzniku škody nebyla jeho opilost, ale náledí. Nutno poznamenat, že toto problémové ustanovení už bylo jednou z našeho práva odstraněno.

V zákonném pojištění existovalo právo pojišťovny na náhradu až 50% vyplaceného plnění pokud pojištěný neohlásil škodu pojišťovně do 15 dnů po události, která by mohla být důvodem vzniku práva na plnění pojišťovny. V povinném smluvním pojištění sice existuje povinnost pojištěného bez zbytečného odkladu nahlásit pojišťovně, že došlo k pojistné události, avšak zákon nestanoví žádné sankce ani regresní nároky pokud pojištěný svou povinnost nesplní.

V případě neprodleného neohlášení nehody PČR zákonný model stanovil regres ve výši až poloviny částek vyplacených z důvodu škody způsobeného provozem motorového vozidla.

V povinném smluvním pojištění má pojistitel v tomto případě právo na náhradu toho, co za pojištěného plnil.

Pokud byl pojištěný v prodlení s placením pojistného v době platnosti zákonného pojištění, provozovatel vozidla měl povinnost doplatit dlužné pojistné včetně 40% penále za každý načatý dlužný měsíc. Pokud při silniční kontrole bylo zjištěno, že provozované vozidlo nemá zaplacené zákonné pojištění, má příslušník PČR právo na uložení blokové pokuty ve výši odpovídající sazbám platných před jejich značným zvyšováním. Toto a velmi mizivá frekvence kontrol měly za důsledek onu nízkou proplacenost. V případě způsobení škody vozidlem, které bylo v prodlení s placením pojistného, měla pojišťovna právo na náhradu až poloviny vyplacených částek. V povinném smluvním pojištění se počítá s pokutou až 20 000 Kč pokud je provozováno vozidlo bez pojištění odpovědnosti a s právem Kanceláře na plnou náhradu toho, co za nepojištěné vozidlo plnila.

2.9 Zánik pojištění

Pojištění zaniká mimo důvodů jmenovaných v OZ, také změnou vlastníka tuzemského vozidla. Toto vychází z požadavku na důslednou diferenciaci pojistného mimo jiné podle kvalit řidiče. Pokud by totiž pojistná smlouva platila až do konce doby, za kterou má původní pojištěný zaplacené pojistné, pro pojišťovnu by bylo nerentabilní takové počínání špatného řidiče, který by si pořizoval vozidlo a vždy před koncem pojistné doby by jej prodal a zakoupil vozidlo se zaplacenou pojistkou na dlouhou dobu dopředu. Řidič způsobující poměrně hodně škod by se takto nikdy nepropadl do nižší bonusové třídy, protože by nesjednal pojištění na sebe. Zde dochází k dílčí změně, neboť v zákonném pojištění touto změnou pojištění nezanikalo a vypořádání alikvotní části pojistného bylo na prodávajícím a kupujícím. Podle nové úpravy má původní vlastník právo na nespotřebované pojistné od počátku měsíce následujícího po měsíci zániku pojištění do konce doby, po kterou bylo pojistné uhrazeno, pokud nedošlo k pojistné události v době, na kterou bylo pojistné zaplacené. Pojištění také zaniká dnem, kdy vozidlo přestalo jako vozidlo fyzicky existovat. To může být způsobeno nejčastěji živelní událostí. Pojištění dále zaniká dnem vyřazení tuzemského vozidla z evidence vozidel. Pokud jde o odcizení vozidla, pojištění zaniká okamžikem odcizení. Pokud by nešlo dobu odcizení přesně určit, považovalo by se vozidlo za odcizené, jakmile PČR přijme oznámení o odcizení vozidla. Podle zmiňovaného OZ zaniká pojištění mimo jiné, pokud není pojistné za první pojistné období zaplacené do tří měsíců nebo za další pojistná období do šesti měsíců. Zákon je podstatně přísnější. Podle něj zaniká

uplynutím třiceti dnů od doručení upomínky pojistitele k zaplacení dlužného pojistného, nebylo-li v této lhůtě dlužné pojistné zaplaceno. Pojistníkovi vzniká právo na vrácení nespotřebovaného pojistného i podle předcházejících skutečností. Pojistník je povinen oznámit pojistitelovi bez zbytečného odkladu skutečnosti, které by mohli mít za důsledek zánik pojištění vyjma zániku pro neplacení nebo výpovědi podle OZ. Stěží si lze představit případ, kdyby pojistník tuto skutečnost neoznámil, když mu vzniká právo na nespotřebované pojistné.

Po zániku pojištění je pojistník povinen odevzdat pojistiteli doklad o pojištění odpovědnosti a zelenou kartu. Do doby než tuto povinnost splní, není pojistitel povinen vydat doklad o době pojištění a škodném průběhu, ani vrátit pojistníkovi nespotřebované pojistné.

2.10 Hraniční pojištění

Zřizuje se institut hraničního pojištění (pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla na území ČR). Stejně jako v zákonném modelu mají při vstupu cizozemského vozidla na naše území povinnost sjednat pojištění ti řidiči, kteří nejsou schopni prokázat se mezinárodní kartou automobilového pojištění (zelenou kartou) nebo jehož pojištění odpovědnosti je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Zkrátila se minimální pojištěná doba z jednoho měsíce na 15 dnů. Dříve inkasovala pojistné pohraniční celnice a odváděla je té organizační jednotce ČP, v jejímž obvodu cizozemské motorové vozidlo vstoupilo na území ČR. Činnosti spojené s uzavíráním hraničního pojištění ovšem může na základě smlouvy vykonávat jménem Kanceláře jí pověřená osoba. Pro cizince to prakticky velkou změnu znamenat nemusí. Došlo také ke zpřesnění osoby, která má povinnost platit pojistné za hraniční pojištění. Povinnost se nově přisuzuje řidiči, když dříve to byl ten, kdo měl při vjezdu nebo při výjezdu vozidlo ve skutečné moci. Pokud jde o výši pojistného, zákon jednoznačně nespecifikuje, jestli bude pojistné za hraniční pojištění dražší než pojištění pro tuzemská vozidla. Na druhou stranu říká jednoznačně, že pokud při výjezdu z ČR nebo při kontrole policisty není řidič schopen prokázat se dokladem o hraničním pojištění, je povinen zaplatit Kanceláři pojistné odpovídající trojnásobku pojistného, které mělo být zaplaceno, nejméně však 10 000 Kč. Vyhláška v tomto případě stanovovala dvojnásobek, bez minimálního pojistného. Nutno podotknout, že vyhláška pro rok 1992 stanovovala pojistné za hraniční pojištění odpovídající jednomu roku 120 krát větší než pojistné za tuzemské vozidlo (pro rok 1999 již jen 17 krát větší). To jestli budou cizozemská vozidla více nebo méně než nyní znevýhodněna oproti

tuzemským vozidlům, nám řekne snad až prováděcí vyhláška. Oba modely neumožňují vrácení nespotřebovaného pojistného za hraniční pojištění pro jeho převážně krátkodobý charakter.

2.11 Kontrola a sankce

Jedním z velmi kritizovaných nedostatků zákonného pojištění byla skutečnost, že neexistovala účinná kontrola proplacenosti, tzn. nebyl nástroj, jak kontrolovat, jestli provozovatel má zaplacené pojistné jinak než v případě škodné události. Jinou možností byla namátková kontrola. Jen tisíce z nich prokázali nezaplacení pojistného, když se mluví o tom, že není zaplacené za každé páte registrované vozidlo[33] [4]. Otázkou zůstává, kolik z oněch 1,29 milionu vozidel (5,29 mil registrovaných a 3,5 milionů platících) opravdu jezdí a v připravovaném modelu se pravděpodobně nechá vyřadit z evidence. Prameny MV a ČP se velmi rozcházejí v počtu provozovaných vozidel. Zákon zavádí ono velmi podstatné porovnávání údajů o pojištěných vozidlech v registru Kanceláře se seznamem vozidel podle CRV, tak aby se zmenšil podíl těch, kteří provozují vozidlo, ale neplatí pojištění. Bohudík nedošlo k zcela zbytečnému přenesení kompetencí z MV, vedoucí CRV na MD, což by se vymykalo běžné praxi ve vyspělých zemích a prodlužovalo letargii zákonného pojištění [34]. Jednou měsíčně se mají porovnávat údaje týkající se tohoto pojištění v CRV s údaji Kanceláře. Pojistitelé, kteří provozují pojištění, předávají údaje o nově uzavřených smlouvách kanceláři každý měsíc. Údaje o zaniklých pojištěních jsou povinni předat bez zbytečného odkladu. MV do 15 dnů předá kanceláři údaje o těch vozidlech, která figurují v seznamu CRV ale ne v registru Kanceláře. Pokud CRV zjistí porušování povinností stanovených tímto zákonem (zejména provoz nepojištěného vozidla), oznámí tuto skutečnost příslušnému správnímu orgánu, který je příslušný k zahájení šetření. Zákon je důsledný i v přihlašování vozidel, kdy vozidlo nebude vzato do evidence vozidel nebo v něm provedena změna dokud nebude předložen doklad o pojištění. To vychází ze zkušenosti ze zemí, kde povinný smluvní model funguje již delší dobu. Tam se totiž ukazuje, že největší podíl na způsobených škodách mají novější vozidla[5]. Prokázání existence pojištění jako podmínka pro přihlášení vozidla je v tomto ohledu vhodnější než pro odhlášení. Vzhledem k SR jako garantu výplaty škod způsobených vozy státních rozpočtových vozidel, tato podmínka pro tyto vozy neplatí.

Vozidla, která nesplňují podmínky dané tímto zákonem nemohou být dále provozována na pozemní komunikaci. Vlastník musí v tomto případě odevzdat přidělenou SPZ a osvědčení

o TP, pokud do sedmi dnů nesjedná nové pojištění odpovědnosti. Všechna tato opatření by měla na vlastníky vyvíjet dostatečný tlak, aby neprovozovali nepojištěná vozidla.

Pokud provozovatel přesto provozuje nepojištěné vozidlo nebo poruší-li povinnost podle předcházejícího odstavce je příslušný správní úřad oprávněn uložit mu pokutu až 20 000 Kč. Provozováním vozidla se myslí i ten případ, kdy vozidlo figuruje v CRV (přestože nejedí), ale není pojištěno. Pro uložení pokuty je určena jednoroční subjektivní lhůta a dvouletá objektivní lhůta. Příslušným správním orgánem je s výjimkou Prahy, Plzně, Brna a Ostravy OkÚ. Mimo práva pojistitele na úhradu vyplacené částky jde o jediné sankce vůči pojištěnému.

2.12 Kancelář

Zřizuje se Česká kancelář pojistitelů (zkráceně Kancelář), která je právnickou osobou. Zákon ovšem nespecifikuje komu patří její rezervy, což pravděpodobně nemusí být problémem, protože zejména zpočátku bude třeba příspěvky jí spíše platit. Pokud by došlo k neadekvátnímu přeplnění prostředků GF, šlo by pravděpodobně o chybu shromáždění členů a řešením by bylo schválení příštích ročních příspěvků v menší výši. Kancelář vykonává tyto úkoly :

- spravuje GF
- provozuje hraniční pojištění
- zabezpečuje plnění úkolů souvisejících s jejím členstvím v Radě kancelářů
- uzavírá dohody s kancelářemi pojistitelů cizích států a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod
- spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti
- vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti

Z GF se platí pokud jde o:

- škodu na zdraví nebo usmrcením způsobenou provozem nezjištěného vozidla,
- škodu způsobenou nepojištěným vozidlem,
- škodní událost pojištěnou u pojistitele, který je v úpadku a nemůže uhradit tuto škodu (Zde se nabízí otázka zdali by nestačila insolvence pojistitele. Je totiž možné, že pojistitel dlouhodobě neplatí, přestože na něj ještě nebyl vyhlášen konkurs. V případě, že by se situace zlepšila, GF by mohl vymáhat zaplacenou náhradu na pojišťovně. Pravdou ovšem je, že takto by se zvýhodňovalo pojištění této odpovědnosti před jinými druhy pojištění, což by bylo možná žádoucí.)

- škodu způsobenou provozem vozidla se zahraniční SPZ.

Členství pojistitele je přímo spjato s platností povolení k provozování pojištění odpovědnosti, s tím doplňkem, že pojistitel je povinen bezodkladně oznámit vznik členství Kanceláři. Členství logicky zaniká také nabytím právní moci rozhodnutí ministerstva, kterým bylo odňato povolení k podnikání v pojišťovnictví. Plná informovanost Kanceláře o členství pojišťoven je dána i povinností MF oznámit jí nabytí právní moci rozhodnutí o udělení resp. odnětí povolení k provozování pojištění odpovědnosti.

Každý člen je povinen platit Kanceláři příspěvky, které se použijí jen k tvorbě GF a k zabezpečení činnosti Kanceláře. Nesmíme ovšem zapomenout na to, že Kancelář má právo na náhradu toho, co za pojištěné případně za pojistitele platila, a že má příjmy z hraničního pojištění.

Prostředky v GF nesmí klesnout v standardizovaném období pod úroveň 20% vyplacených v předchozím účetním období. Zákon předpokládá splnění tohoto požadavku až od 1.7.2001, do té doby stačí splnění ukazatele na úrovni 3% resp. 5%. Zde je na místě otázka, zdali budou pro GF únosná ona minimální tři procenta, když práva a povinnosti ČP vzniklá za zákonného pojištění přecházejí na GF. Zdali nebude pro členy Kanceláře neúnosné platit mimořádné příspěvky určené shromážděním členů nebo Ministerstvem, které na to má právo, zdali by neměl stát spíše formou návratné půjčky alespoň zčásti doplnit tu část rezerv, která bude v roce 2000 potřeba na úhradu závazků ze zákonného pojištění. Ony mimořádné příspěvky mají svůj smysl, neboť členové Kanceláře ručí za její závazky v poměru podle výše svých příspěvků. To znamená, že jednotliví pojistitelé musí ve své činnosti v oblasti pojištění odpovědnosti promítnout i možné závazky vyplývající z tohoto ručení.

Jako každá právnická osoba, tak i Kancelář má své orgány. Těmi jsou

- shromáždění členů
- správní rada
- kontrolní komise
- výkonný ředitel

Shromáždění členů je nejvyšším orgánem Kanceláře. Shromáždění členů se podobá nejvíce členské schůzi družstva. Kancelář se vůbec velmi podobá družstvu. Každého jednání ministerstva je oprávněn účastnit se pověřený zástupce MF, kterému musí být na jeho žádost uděleno slovo.

Shromáždění členů má v kompetenci:

- volit resp. odvolávat členy správní rady a kontrolní komise

- určovat výši ročních a mimořádných příspěvků členů
- schvalovat rozpočet Kanceláře
- rušit resp. měnit rozhodnutí správní rady
- schvalovat účetní závěrky Kanceláře
- rozhodovat o věcech, které si vyhradí
- přijímat statut Kanceláře po jeho předchozím schválení MF

Pětičlenná správní rada podobná představenstvu družstva má za úkol :

- volit/odvolávat ze svých členů předsedu správní rady
- jmenovat/odvolávat výkonného ředitele a jeho zástupce
- spravovat majetek Kanceláře
- schvalovat vnitřní organizační předpisy Kanceláře a jejich změny
- schvalovat zřízení/zrušení sekcí Kanceláře
- zajišťovat publikační, dokumentační a jiné činnosti

Kompetence kontrolní komise a výkonného ředitele vyplývají již z názvu.

Plnění z GF bylo již zmíněno. Pokud se poškozený domáhá plnění za škodu na zdraví nebo usmrcením způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za které odpovídá nezjištěná osoba, je třeba, aby poškozený povinen předložil při uplatňování nároku na náhradu škody potvrzení orgánu PČR, že škoda byla způsobena provozem nezjištěného vozidla. Kancelář poskytuje plnění všech druhů škod stejně jako jednotliví pojistitelé s výjimkou věcné škody a ušlého zisku v případě nepojištěného vozidla, kde je integrální franšíza 5000 Kč. To je jeden z nástrojů, jak zamezit tomu, aby se z GF nestal největší likvidátor v zemi. Vychází hlavně z předpokladu relativně vysoké administrativní náročnosti vyřizování malých škod. Věcné škody způsobené nezjištěným vozidlem se stejně jako dnes nehradí vůbec.

Jak už bylo jednou zmíněno, Kancelář má právo na náhradu částek, které platila poškozeným, vůči škůdcům resp. pojistitelovi s výjimkou vozidla pojištěného hraničním pojištěním. Tím sice vůbec není zabezpečeno, ale alespoň umožněno udržení stabilní hladiny peněžních prostředků v GF. GF nehradí ty škody, které by nehradili jednotliví pojistitelé a nároky zdravotních pojišťoven, institucí nemocenského a důchodového pojištění pokud jde o škodu na zdraví nebo usmrcením způsobenou provozem nezjištěného vozidla.

Činnost GF stejně jako jednotlivých pojistitelů je podřízena výkonu státního dozoru zejména v těch oblastech, které mají vliv na výši příspěvků členů a tím na výši pojistného. Stejná je i výše maximální možné pokuty.

Zákon dále specifikuje povinnost uzavřít toto pojištění k 1.1.2000. V případě sporu, zdali u konkrétní události postupovat podle zákonného nebo tohoto pojištění, rozhodující je datum vzniku škodné události. V období před 1.1.2000 jsou pojistitelé povinni předat do pěti pracovních dnů po skončení kalendářního měsíce údaje o pojištěních vzniklých za celý předchozí měsíc a údajích v nich obsažených. Toto ustanovení vychází z poměrně logické snahy Kanceláře o průběžné mapování situace ve sjednávání s cílem podniknutí případných kroků. Tyto údaje mohou být ovšem zneužitelné některou silnější členskou pojišťovnou k jejímu prospěchu.

2.13 Poslední měsíce platnosti vyhlášky

Účinnost tohoto zákona s výjimkou paragrafů o sankcích při porušení povinnosti odevzdat SPZ v případě zániku pojištění a ustanovení rušících některá ustanovení jiných zákonů v souvislosti s demonopolizací se předpokládá dnem vyhlášení. To znamená, že pojistitelé jsou oprávněni sjednávat pojistné smlouvy již ode dne, kdy nabude právní moci rozhodnutí MF o poskytnutí licence k provozování tohoto pojištění. Do čtyř měsíců od nabytí účinnosti zákona svolá MF první shromáždění všech členů Kanceláře. Jak již bylo zmíněno v předchozím textu pojistitelé mají povinnost naplnit GF k 1.1.2000 na úroveň 3% plnění ze zákonného pojištění vyplacených v roce 1999. Připočteme-li k tomu povinnost úhrady nákladů na činnost Kanceláře za rok 1999 již do měsíce od prvního shromáždění a nemalé náklady na zavedení produktu, je zřejmé, že rozjezd tohoto pojištění nebude levný. I z tohoto pohledu nelze doporučit udělování licencí malým ústavům. Zákon nepamatuje na klíč, podle kterého shromáždění členů stanoví výši příspěvků zejména pro letošní a příští rok. Lze to nahradit zálohami a jejich každoročním vyúčtováváním. Přesto se toto může stát předmětem sporů, neboť opravdu není, informací podle kterých by se mohla Kancelář řídit.

V tisku se spekovalo, kdo a jakou formou uhradí závazky vzniklé ze zákonného pojištění. Mluvílo se o 160 až 180 Kč připočítaných ke každoročnímu pojistnému v následujících čtyřech letech. Zákon tento problém vyřešil velice jednoduše a jasně: všechna práva a povinnosti ČP vzniklá ze zákonného pojištění přecházejí dnem 1.1.2000 na Kancelář, přestože tato práva a povinnosti vykonává a uplatňuje jménem Kanceláře ČP a na její účet. Všechny rezervy vytvořené z pojistného za zákonné pojištění přijatého do konce roku 1999 převede ČP na zvláštní účet Kanceláře. V případě, že tyto prostředky nestačí k úhradě závazků vzniklých ze zákonného pojištění, doplní tyto prostředky Kancelář z příspěvků jejích členů. Vzhledem k vysoké pravděpodobnosti toho, že prostředky stačit nebudou, dojde

k tomu, že jednotliví pojistitelé je budou muset doplnit sami a toto doplnění budou muset zaplatit pojistníci tak jako tak. Do jednoho měsíce po prvním zasedání musí ČP předat seznam těch, kteří uhradili pojistné na rok 1999, a statistické údaje o vývoji zákonného pojištění za posledních pět let. Druhá část poslední věty je podle mého názoru příliš benevolentní k ČP, protože ona už mnoho let ví, že konec jejího monopolu je už jen otázkou času, a údaje proto již začala sbírat. Ostatní pojišťovny bez těchto údajů nemohou začít s prodejem pojištění ani se školením prodejců, protože nemohou spočítat jednotlivé sazby podle svých marketingových plánů, což by zvýhodňovalo ČP.

Zákon by měl nabýt účinnosti dnem vyhlášení. To znamená, že čistě teoreticky je možno uzavírat pojištění tímto dnem. Prakticky je nutné znát minimální sazby pojištění a pokud možno i statistický soubor předmětného pojištění za posledních 5 let, aby pojišťovna mohla uskutečnit svou marketingovou strategii. Nejdůležitější je ovšem to, které pojišťovny povolení dostanou. Na to má MF 3 měsíční lhůtu od podání žádosti. Sečteno a podtrženo, pro hladký průběh je nutno součinnosti MF, pojistitelů, Kanceláře a ČP.

2.14 Změny nejen ve formě pojištění

Demonopolizace je sice nejhlavnějším motivem vzniku ZPOPV, ale vzhledem k širším aspektům a nutnosti změny zastaralé vyhlášky dochází v právní úpravě k dalším změnám souvisejících i nesouvisejících se změnou formy.

Došlo ke změně povinnosti platit pojištění z těch, kteří mají nekolejové motorové nebo přípojné vozidlo na ty, co provozují vozidlo po veřejně přístupné komunikaci.

Změnou je i vznik povinnosti uzavřít pojištění za smluvní pojistné. Zatímco dříve si každý musel pojistné spočítat sám a pouze zaplatit.

Významnou, ovšem ne příliš častou změnou je zavedení pojistných částek. Náhrada škody nad ně vzniká ovšem až občansko-právní cestou.

Pro některé pojištěné, zejména motocyklisty bude důležitá nejkratší pojistná doba, protože oni svoje stroje určitě neprovozují celý rok, platili ovšem na celý rok.

Pojištěnému vznikají nové povinnosti. Je povinen oznámit pojišťovně, že bylo proti němu uplatňováno právo na náhradu škody nebo, že bylo v souvislosti se škodnou událostí bylo zahájeno správní nebo trestní řízení. Velmi podstatnou změnou je i povinnost oznámit poškozenému všechny podstatné údaje.

Vzniká až 100% regres pokud pojištěný uvedl vědomě nepravdivé nebo neúplné odpovědi, které byla pro uzavření smlouvy podstatná.

3 Pojišťovna musí prokázat příčinou souvislost mezi porušením povinnosti a vznikem škody. Je definována dvacetitisícová sankce při zjištění provozování nepojištěného vozidla nebo neodevzdání SPZ v termínu, naproti 50% regresu ovšem v případě pojistné události.

4 V zákonném modelu pojištění končilo jenom vyřazením z evidence vozidel. Podstatnou změnou je zánik pojištění změnou v osobě vlastníka tuzemského vozidla.

5 U pojištění cizozemců došlo ke zpřesnění plátce z osoby, která má vozidlo v moci na řidiče a výběrčí instituce z pohraniční celnice na Kancelář.

Pokud jde o právo na navrácení nespotřebovaného pojistného, to bylo možné pouze v případě trvalého vyřazení z evidence. Rozšířením možností zániku pojištění se rozšířily i možnosti navrácení nespotřebovaného pojistného.

3. Některé aspekty transformace

Tato změna, přesto že je očekávána již velmi dlouho, může být pro mnoho lidí nepochopitelná a jejich jediným poznatkem bude další zdražování. Na druhou stranu někteří novináři nebo pojistitelé a především její agenti vytvářejí v pojištěných neadekvátní pozitivní očekávání v podobě sníženého pojistného hned od počátku. Tyto dva extrémní přístupy je na místě korigovat, neboť pro nezanedbatelnou část našich občanů stále jde o jediné pojištění, které platí, popřípadě v nákladovém vyjádření je pro ně nejvýznamnější položka. Zákodníci a především pracovníci MF, kteří budou připravovat vyhlášku, by k jejímu sestavování v dnešní době recese a nerostoucích reálných mezd měli přistupovat pečlivě. Je důležité pamatovat na to, že sazby pro rok 99 stačí na úhradu všech škod vzniklých v letošním roce a částečně doplňují i schodek v rezervách ČP.

Poučení z historie našich ekonomicky blízkých sousedů je mírně problematické. Maďarsko i Polsko k této změně přikročilo již před osmi lety, v době, kdy jejich GDP klesal o 12 % resp. o 7,6% [24], přesto GDP per capita byl u nás vyšší [25] a stupeň jejich motorizace je o mnoho nižší než zde. Také je velice dobře možné, že naše motorizace na úrovni 30,1 osobních automobilů na 100 obyvatel je vůči maďarským 22,0 a polským 13,6 uměle nadsazena v důsledku odhadovaných 15% registrovaných, ale nejezdicích vozidel (přičemž v Maďarsku se již dostali k západoevropským 3%). Otázkou je také, zdali pro účely statistiky způsobených škod je rozdíl zda je vozidlo registrováno, nejezdí a neplatí zákonné pojištění nebo je vyřazeno z provozu, nejezdí a pojistné také neplatí. V tomto ohledu nelze vyloučit to, že naše motorizace byla a je velmi blízká té maďarské [26]. V Maďarsku rok před zavedením tohoto pojištění došlo ke značnému nárůstu pojistného. Ostatní tranzitivní ekonomiky povinné pojištění odpovědnosti nemají nebo mají dosud v zákonné podobě (alespoň pokud je mi známo). Podle výše uvedených údajů se jeví Maďarsko jako model bližší.

3.1 Udělování licencí

Velice důležitý bude způsob podle kterého MF vybere jen správné pojistitele. Toto je důležité zejména ve vztahu k solventnosti pojistitele, což by mělo být nejpodstatnější hledisko pro státní dozor. Vzhledem ke značnému sociálnímu významu tohoto pojištění a možné značné variabilitě pojistných plnění a z toho plynoucí insolvenční, má svůj význam i kontrola zajištění ve vztahu k vlastním zdrojům (nezisková vzájemnostní pojišťovna v Maďarsku v důsledku své kapitálové slabosti musí 70% svého pojistného utratit na zajistné). Je nutno si uvědomit, že toto pojištění bude alespoň z počátku regulováno podle nynějšího Zákona o

pojišťovnictví, který má blíže k materiálnímu dozoru. V tomto ohledu nelze očekávat tak jednoduchou podmínku udělení licence k provozování tohoto pojištění jako v Maďarsku, kde jedinou podmínkou byla kauce jedna miliarda Forintů (3 miliony DM). Hlavním hlediskem bude základní jmění, mimoto musíme počítat i se schvalováním VPP a prověřováním personálních předpokladů. Nabízí se otázka, zdali mají odpovědní pracovníci MF uvěřit slibům akcionářů žádajících pojišťoven o tom, že v případě přidělení licence navýší vlastní jmění významným způsobem.

Obezřetnost státního dozoru zpočátku (povolovací činnost) lze snad označit za důležitější než v průběhu trvání pojištění. Pracovníci státního dozoru by měli odpovědně rozhodnout i o počtu udělených licencí, protože příliš mnoho kontrolovaných subjektů by se určitě odrazilo na kvalitě i na ceně. Pro případ insolvence (mimo jiné) máme sice zřízen GF, nesmí se z něj ovšem stát největší likvidátor škodných událostí, zejména zpočátku, kdy nebude mít příliš prostředků.

Co se týče maximálního a minimálního pojistného stanoveného vyhláškou MF, jde o kompromis mezi maďarským a polským modelem. V Maďarsku je pojistné stanovováno MF. Naproti tomu v Polsku pojistné je plně liberalizované [28], což může být jedním z důvodů krachu pojišťovny Westa již v roce 1991 a dalších dvou v letech následujících. Pramen uvádí jako hlavní důvod velmi nízký kapitál a pravděpodobně špatně spočítané technické rezervy zároveň s velmi rychlým rozvojem [29]. Podkapitalizovaným pojišťovnám by s ohledem na dnešní politický přístup k regulaci finančních služeb a k prohlašovaným zásadám licence k provozování tohoto druhu pojištění neměla být poskytnuta. Zde je namístě zastavit se nad konstrukcí nároků na náhradu škody podle ZPOPV u nás a v Polsku v případě úpadku pojišťovny.

V ČR má v případě úpadku pojistitele poškozený nárok na odškodnění u GF v plné výši. Pokud by v ustálené době poklesly prostředky v GF pod úroveň 20% vyplacených pojistných plnění v předchozím účetním období, nařídí MF členům Kanceláře (jednotlivým pojistitelům) zaplatit mimořádný příspěvek. V případě likvidace pojistitele jsou nároky GF uspokojovány podle ZoP až po splnění nároků z životního a úrazového.

V Polsku plní nárok na náhradu škody z Pojištění z titulu civilní odpovědnosti vlastníků motorových vozidel za škody, vzniklé v důsledku provozu těchto vozidel, Fond ochrany pojistníků v plné výši. Z této trpké polské zkušenosti pravděpodobně vychází ti, kteří usilovně prosazují minimální pojistné jako nástroj proti úpadkům.

Onen velmi rychlý rozvoj může být zejména pro menší pojišťovny určitým problémem. Pokud si jako příklad vezmeme jednu významnou zahraniční pojišťovnu, která chce získat

během dvou let jeden milion těchto pojistných smluv a přitom má ke konci roku 1998 v kmeni 430 tisíc smluv, potom by cílový stav představoval nárůst na více než trojnásobek. Čímž by se také podstatně změnila struktura jednotlivých pojištěných rizik. Záleželo by na přístupu té, které pojišťovny k pojistnětechnickému riziku, tzn. kolik tohoto poměrně nesourodého rizika by přenesla na zajišťovnu a jakým způsobem. Toto odpovědnostní pojištění má navíc vysokou škodní frekvenci. Tyto okolnosti budou na pojišťovny klást zvýšené nároky na jejich sjednatele, na inkaso, na informační systém a na likvidaci. Bylo by tristní, kdyby u kterékoliv pojišťovny po strmém růstu následoval neméně strmý pád.

3.2 Souvislosti se státem

Vzhledem k tomu, že toto ztrátové pojištění je doposud provozováno se „státním prohlášením o jeho odpovědnosti“ [30] za vzniklé závazky a připravovaná změna vrhne toto podnikání do tržního prostředí, bude tato změna mít hodně společného se státem.

Velkou změnou bude i ten fakt, že pojistné nebude stanovováno jednotně. Sazby se budou pohybovat mezi minimálním a maximálním pojistným, čímž se MF trochu oprostí od politické odpovědnosti, kdy musel být dlouhodobě soubor vozidel se zdvihovým obsahem motoru 1000-1350 cm³ ztrátový a vzniklá ztráta se částečně kompenzovala zdražováním pro nákladní vozidla. Toto zvýhodňování majitelů vozidel s obsahem motoru 1000-1350 cm³ je dáno skutečností, že tento soubor představuje 36% všech vozidel a patří tam valná většina vozidel značky Škoda.

3.2.1 Dopad na SR

Nesnadno měřitelný a ještě hůře předpověditelný bude dopad na hospodaření SR. To bude nejvíce způsobeno nižším výběrem daní z příjmů v důsledku zvýšení nákladů pramenícího v pravděpodobně zvýšeném pojistném a vyšším výběrem pojistného na sociální pojištění. To nakolik se pojistné zvýší, jsou zatím jen spekulace. Skutečnou výši budou vědět snad jen aktuáři jednotlivých kandidujících pojišťoven až ČP zveřejní údaje o škodním průběhu z minulých let. Poslední slovo bude ovšem mít až vyhláška MF. Vzhledem k individuálním sazbám v povinném smluvním pojištění lze vývoj poklesu DP jen odhadovat. Při tomto nivelizovaném odhadu by došlo poklesu příjmů SR díky poklesu daňového základu o navýšené pojistné v roce 2000 oproti 1999 o 374 milionů Kč [3]. Jiný pramen, vycházející z jiné politické i ekonomické reality uvádí při maximalistické verzi nárůstu pojistného pokles až o 1,2 mld Kč [2]. Tento nesoulad je způsoben hlavně zcela jiným očekávaným průměrným pojistným.

Na druhou stranu lze očekávat trochu příznivější pokles výnosů, nebo jeho rozpuštění do delšího časového období v důsledku klesajícího GDP a z toho plynoucích klesajících zisků podnikatelských subjektů. Ono rozpuštění by se mělo týkat umořování ztrát minulých let.

Dále půjde o navýšení výdajové stránky v důsledku zvýšených nároků tělesně poškozeným osobám, kterým se hradí pojistné na ZPOPV. Zde dochází jednak k pozvolnému nárůstu těchto osob (v řádech několika procent ročně), ale hlavně jde o nárůst pojistného. Dopad je odhadován na 227 milionů [3] resp. 368 milionů Kč[2].

Je třeba také kalkulovat s počátečními náklady pojistitelů na zavedení předmětného pojištění, které lze odhadovat na 184 mil. Kč [2][3]. Určitým výdajem pojistitelů budou i příspěvky na společné úkoly Kanceláře od jednotlivých pojistitelů. To přinese snížení základu daně z příjmů o 350 milionů Kč.

S určitostí vzniknou náklady v souvislosti s výměnou údajů mezi Centrálním registrem vozidel, který povede MV, a Kanceláři. Jsou odhadovány na 100 až 150 mil. Kč v letech 1999 až 2000[3]. Tyto náklady mohou být kompenzovány zvýšením správních poplatků za správné evidenční úkony[2]. Nesmíme opomenout ani náklady na rozšíření kompetencí okresních úřadů resp. magistrátů vybraných měst a na zvýšené nároky na pracovníky MF pověřenými dozorem nad pojišťovnictvím.

V prvním roce pojišťovny v tomto pojištění pojistitelé nevytvoří pravděpodobně žádný zisk, kdežto sjednatelé si významným způsobem přilepší (otázkou je zda a o kolik se jim díky tomu zvýší základ daně). Na SR bude mít vliv i tvorba a užití rezerv. Mělo by docházet k větší tvorbě rezerv a k jinému umisťování než dnes. SR by hlavně z toho měl profitovat, neboť je obecnou tezí, že při nenadsazeném pojistném se na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vydělává jen díky výnosům rezerv a potom zpráva NKÚ mluví o nenaúčtovaných výnosech z rezerv ve výši 1 mld. Kč. Pokud sesumarizujeme předešlé předpoklady dojdeme (za předpokladu neutrálního dopadu na hospodaření pojišťoven) k závěru, že v roce 2000 bude tato změna stát SR stamiliony až dvě miliardy. V následujících letech bude dopad pravděpodobně příznivější. Snad nebude třeba dále budovat informační systém pro výměnu informací. Zúčastněné pojišťovny by měli začít vykazovat zisk v tomto pojištění a dojde snad také k nárůstu zisku v jiných pojistných odvětvích, která by se měla dočkat synergických efektů.

V dlouhém období by dopad na SR měl být více než proporcionální. To znamená, že vynaložené náklady a pokles ve výběru daní v jednotlivých letech by měl být vyrovnán zvýšeným výběrem sociálního pojištění, DPFO a také DPPO, v pojišťovnictví i v souvisejících oborech.

Se SR souvisí i otázka krytí rent těch, kteří budou poškozeni na zdraví nebo na smrti poškozeného v době do 31.12.1999. Protože nový zákon a odškodnění z něj se týká jen pojistných událostí nastalých od 1.1.2000 a rezervy vytvářené ČP až od roku 1993 na pokrytí všech nároků stačit nebudou. Už dlouhou dobu se mluví o tom, že bude nutno vybírat od každého motoristy 120 až 160 Kč jako příplatek k pojistnému v letech 2000 až 2004. Zákon počítá s tím, že schodek bude uhrazen formou zvýšeného pojistného v následujících letech. Určil, že všechna práva a povinnosti ze zákonného pojištění po 31.12.1999 přecházejí na Kancelář. Na členech kanceláře pak bude, kolik peněz a jak dlouho bude pro tento účel od jednotlivých členů vybírat. U nás se tedy stát nebude přímo spolupodílet na této úhradě. Pravdou ovšem zůstává, že zmenšenému daňovému základu se nevyhneme. Pojišťovny logicky o tento příspěvek zvýší pojistné. Kolik bude zmenšení činit, se můžeme skutečně jen dohadovat. Jen hádat můžeme také rozložení onoho zmenšení daňového základu v čase. Nelze s jistotou určit jestli v důvodové zprávě počítají s pojistným včetně tohoto navýšení, a kolik bude činit toto navýšení. Pokud by důvodová zpráva s úhradou rezervy počítala, pak by snížení daně činilo tolik, kolik bude na konci roku 1999 činit schodek. S politováním nutno konstatovat, že poslední číslo platilo k 31.12.1997 a činilo 4,658 mld Kč. Předpokládalo se, že v roce 1998 vzroste o další dvě mld. Kč, kdežto v letošním roce se schodek snižuje.

V Maďarsku tento problém vyřešili jinak. Stát jednoduše tento schodek Kanceláři uhradil. Je to řešení technicky méně náročné, pro SR ovšem náročnější. Přestože původní návrh zákona v Česku byl sestavován v příznivějším fiskálním prostředí, počítal s plnou úhradou schodku Ministerstvem financí.

3.2.2 Podpora sektoru pojišťovnictví

Hovoří se o tom, že tato demonopolizace bude významným prorůstovým faktorem pojišťovnictví. Díky tomu lze v dlouhém období počítat s vytvářením marginálního zisku v participujících pojišťovnách.

Mimo to se zejména menší pojišťovny dočkají synergických efektů, kdy předepsaných 1000,- Kč v tomto pojištění může přinést dalších mnoho set korun předepsaného pojistného v jiných pojištěních. Aby se tento synergický efekt mohl projevit v celé šíři, bylo by vhodné nechat na sjednání relativně hodně času (alespoň od října do prosince). S politováním nutno konstatovat, že četné zprostředkovatelské firmy (i k jejich škodě) se chystají jen na sjednávání předmětného pojištění a obrovský potenciál ve formě uskutečněné návštěvy vhodné cílové skupiny pojištěných nechají ležet ladem.

Tato očekávaná pozitiva mohou být vyvážena možným nekvalifikovaným prodejem nebo špatně podaným vysvětlením ze strany centrálních orgánů.

3.3 Zlepšení registrace vozidel

Velmi kritizovaným nedostatkem zákonného modelu je špatná registrace vozidel. Vyhláška neumožňuje ani nepřikazuje ČP porovnávat údaje o pojištěných vozidlech s údaji v registru CRV. Jediné srovnání bylo provedeno v roce 1996, když ČP předložila seznam 3,5 milionu vozidel, která mají zaplacenou MV. MV ji následně předložilo seznam 1,5 milionu motoristů, kteří sice jsou v evidenci ČP, ale ne v CRV. ČP tedy obeslala 1,5 milionu motoristů a zjistila, že jde zejména o vozidla, která již nejsou v evidenci PČR[4]. Tím MV přímo popřelo samo sebe.

Pokud jde o odhad poměru neplatičů na všech vozidlech, daleko lépe zjistitelný by byl poměr způsobených škod neplatiči ku všem škodám. Jeho výtkou může být možný nesoulad poměru nepojištěných škod ku poměru nepojištěných vozidel kvůli tomu, že nepojištění provozovatelé škodu neohlásí spíše než ti pojištění.

V žádném případě nelze říci, že by ČP měla zájem na tom, aby docházelo k takovýmto zmatkům, zdánlivému nebo prokázanému nedovýběru pojistného. Vždyť pro ni zvlášť v letošním roce musí být každý kontakt na potencionálního klienta cenný. Jde pouze o systémovou chybu neexistence komunikace mezi ČP a MV.

Návrh zákona předpokládá pravidelné měsíční srovnávání údajů v evidenci Kanceláře s údaji v CRV. Tak lze zjistit, že vozidlu pojištění zaniklo a nebylo do sedmi dnů od zániku obnoveno nebo nebylo podle tohoto zákona ještě nikdy pojištěno. V těchto případech má vlastník za povinnost vrátit SPZ a osvědčení o TP příslušnému orgánu evidence. Pokud to nesplní, příslušný správní orgán (nejčastěji OkÚ) je oprávněn uložit mu pokutu ve výši až 20 000 Kč. Stejný postup nastane i v případě, když PČR zjistí, že vozidlo je provozováno bez pojištění. Tyto kontroly by měli být snazší, takže i častější. Již v zákoně by měla být stanovena povinnost mít u sebe potvrzení o existenci pojistné ochrany. Zákon v podobě z prvního čtení v Parlamentu tuto povinnost nestanovil. Navíc prováděcí vyhláška by měla zpřesnit náležitosti dokladu o pojištění a také by se nemělo stát, že bude provozováno nepojištěné vozidlo s SPZ. Zjednodušeně je možno konstatovat, že jednotlivé pojišťovny budou mít sílu a zájem na tom, aby registr vozidel odhaloval neplatiče.

Dnes je řidič povinen mít u sebe potvrzení o zaplacení. Řidiči znají situaci sdělí policistovi, že ústřížek ztratili, čímž je událost skončena.

3.4 Velká příležitost

Je možné, že demonopolizace ve spojení s daňovou podporou životního pojištění a penzijního připojištění (případně s novelizací ZoP a OZ) bude důvodem pro označení příštího roku jako většího zlomu pro české pojišťovnictví než rok 91, kdy byl přijat ZoP.

3.4.1 Příležitost pro pojišťovny

Zamyslíme-li se nad neustálou snahou některých hlavně zahraničních pojišťoven o demonopolizaci, musí nám být zřejmé, že tak nečiní ze snahy o pomoc ČR, nýbrž s cílem zisku. Pro pojišťovny zejména zahraniční, které mají dostatek zkušeností s demonopolizací z jiných evropských zemí, je toto obrovská příležitost, jak někdy i zdvojnásobit svůj podíl na trhu. Negativním důsledkem budou asi příliš velké marketingové akce, kdy potencionální pojištění budou vystaveni mnohočetnému útoku reklamních médií způsobem podobným předkolům Kupónové privatizace.

Jak už bylo jednou zmíněno, nejdůležitější bude první rok, kdy dojde k rozdělení trhu. V Maďarsku se tržní podíly téměř nezměnili, pouze s výhradou vzniku neziskové pojišťovny.

3.4.2 Příležitost pro sjednatele

Jeden z návrhů prováděcí vyhlášky počítá se 7% jako podílem provizí na celkovém pojistném, což by mělo být závazné pro všechny pojišťovny a neměli by získávat tržní podíl cestou neúměrných provizí. Ať v konečné verzi bude tato cifra jakákoliv, nelze počítat s řádově stokorunovými provizemi pro sjednatele už na nejnižších úrovních (o to spíše u zprostředkovatelů), jak klame například leták nejmenované firmy v příloze. Jiný návrh prováděcí vyhlášky v kalkulaci minimálního pojistného nepočítá mimo jiné ani s provizí.

Pravdou ovšem zůstává, že vzhledem k možné hromadnosti uzavírání pojistek půjde o velkou příležitost i pro úplné nováčky.

3.5 Nové pojistné

Snad nejdiskutovanějším problémem je růst pojistného. Zpočátku se spekulovalo až o trojnásobku stávajícího pojistného, což se už dnes vyplnilo (pokud vyjdeme ze sazeb v roce 1996). Vůbec existence těchto prohlášení určitým způsobem zpomalovala proces demonopolizace. V posledním roce se na druhou stranu příliš zdůrazňuje efekt bonusů za bezeškový průběh. Důsledkem těchto zmatků může být i zjištění, že stejné množství motoristů očekává růst i pokles sazeb[37].

Pojistné pro letošní rok plně postačuje a dokonce z něj lze doplňovat deficit v rezervách. V tomto ohledu by se pojistné mělo nutně zvýšit pouze o tříprocentní přírůstek, a sedmiprocentní náklady na sjednání a o příspěvek na doplnění starých rezerv. A tak je v současné době možné označit výroky o nutnosti růstu pojistného za nefér.

Tato citlivá problematika leží na bedrech MF, které se nutně musí oprostít od politické odpovědnosti za sazby za nejvýznamnější soubor vozidel 1000 až 1350ccm. Trvání disproporce mezi jednotlivými soubory by totiž mohla vést k nezájmu o pojištění některých segmentů.

3.6 Počátek sjednávání

Je obecně uznávaným faktem, že sjednání je nejdůležitější součástí pojištění. Velmi často bývá prvním i posledním kontaktem s pojišťovnou, protože pojistníci VPP čtou velmi málo. Při prvním kontaktu má pojistník možnost získat podstatné informace a sjednatel může odpovědět profesionálně, zamlženě nebo i záměrně lživě. Lze tedy říci, že na kvalitě sjednávání záleží alespoň tolik jako na managementu pojišťovny. Tak, jak se budou udílet licence na provozování, měli by i sjednatelé být kontrolováni a licencováni nezávislou institucí.

Letos i v posledních letech zde vzniklo velké množství zprostředkovatelských firem, které svůj úspěch chtějí postavit hlavně na demonopolizaci. Pokud tyto fungují na zaměstnanecké bázi, je zde předpoklad dostatečných znalostí produktu i zákona. Jiná situace je ovšem u MLM firem, kteří nabídnou spolupráci každému. Některé firmy zakládají úspěch svých sjednatelů na co největším počtu podřízených. Oni totiž deklarují, že než sjednat produkty je výhodnější hledat pracovníky, které budou ve struktuře zaznamenáni pod ním. Přičemž každý nový si nechá sjednat jen několik produktů na sebe, což je u některých firem podmínkou registrace. Tato praxe má blíže k pyramidovým hrám, než k prodeji pojištění. Jiné firmy nabízejí svým klientům tzv. pasivní registraci, což znamená, že za každého zákazníka, se kterým oni sepiší smlouvu, získají slevu (schéma v příloze). A na to lidé slyší. Díky těmto snahám se sice nestane, že by někdo nebyl ani jednou osloven s nabídkou tohoto pojištění. Ale druhou stranou mince bude velmi nízká kvalita prodeje a riziko defraudace inkasovaného pojistného.

5. Nedostatky obou modelů

5.1 Nedostatky modelu a vyhlášky 323/98 Sb.

Základním nedostatkem je to vůbec to, že jde o zákonné pojištění, které neumožňuje motivaci řidičů k menším škodám hlavně jejich řidičskými schopnostmi, což je v současné době nevyhovující. Velkým nedostatkem je i skutečnost, že pojištění je provozováno jediným provozovatelem, který souběžně podniká v příbuzných oborech a je tak někdy zvýhodňován a někdy znevýhodňován. Problematickým místem se ukázal i proces stanovování pojistného, kdy záleželo na MF nakolik vyhoví ČP při změně pojistného a jakým způsobem to rozdělí mezi jednotlivé segmenty. Přestože jde o povinné pojištění, projevují se zde některé znaky monopolu podle ekonomické teorie. Jde především o pomalé služby či nepotvrzené informace o neoprávněném navyšování pojistného. V souvisejících předpisech není ukotvena povinnost PČR kontrolovat proplacenost.

Nedostatky samotné vyhlášky jsou především tyto:

- diferenciace pojistného pouze podle obsahu motoru (ne podle druhu paliva, stáří vozidla i řidiče, škodního průběhu a dalších),
- neexistující kontrola proplacenosti a z toho pramenící velké procento černých pasažérů,
- neexistence pojistných částek.

5.2 Nedostatky navrhované úpravy

Demonopolizace se bude odehrávat hlavně v přijetí ZPOPV a zrušení vyhlášky 323/98 Sb., potom se také zruší některá ustanovení ZoP a Zákona o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a vydá se prováděcí vyhláška. Nepočítá se s uložením povinnosti PČR kontrolovat proplacenost.

Tisk č.150 má tyto nedostatky:

- vazba plnění z GF za insolventního pojistitele na jeho úpadek (Pojišťovna Morava byla dva roky před odebráním licence insolventní a konkurs na ni byl vyhlášen až za dalších 9 měsíců po odebrání licence.),
- není ustanovena povinnost pojištěného mít u sebe potvrzení o existenci pojistky,
- navrhované minimální pojistné je pouze půlkou cesty k zajištění solventnosti pojistitelů, protože není řešena vazba na příbuzné druhy pojištění, neumožňuje o mnoho lepší diferenciaci pojistného než vyhláška, strnulost pojistného může zapříčínovat ztráty[46],

- není zřejmý klíč podle kterého se určují příspěvky pojistitelů Kanceláři,
- není naznačeno řešení, jak zajistit vznik pojistné smlouvy i pro velmi rizikové klienty,
- neexistují sankce při poskytnutí nesprávných údajů poškozenému,
- návrat před 1.1.92 představuje ustanovení o právu pojistitele na úhradu vyplacené částky, kdy pojišťovna bude muset prokázat, že porušení vyjmenovaných povinností bylo v příčinné souvislosti se vznikem škody, zatímco vyhláška z roku 1991 příčinnou souvislost nevyžaduje.

6. Závěr

O nutnosti existence pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, či spíše o jeho povinné existenci ať jde o vznik ze zákona či o povinné smluvní pojištění nepochybuje snad nikdo. A v současné době příprav našeho vstupu do EU vyjadřují všichni souhlas s nutností demopolizace.

Zrušení monopolu ČP na provozování předmětného pojištění bezesporu patří mezi nejvýznamnější změnu v našem pojišťovnictví.

Dochází k celé řadě změn významných pro pojištěné, kteří by tomu měli věnovat více pozornosti než jen při sjednávání.

Demonopolizace má dopad i na celkovou situaci v pojišťovnictví, v prodeji automobilů a velmi významný je i dopad na SR.

Seznam literatury

1. Velebová, E.: Smluvní a zákonné pojištění, Linde, Praha, 1993
2. Důvodová zpráva k návrhu Zákona o povinném smluvním pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ČAP, Praha, 1998
3. Důvodová zpráva k návrhu Zákona o povinném smluvním pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (tisk č.150), PSP ČR, Praha, 1999
4. Kontrolní závěr z kontroly „ Hospodaření s prostředky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla“ a stanoviska ČP k hlavním zjištěním, <http://www.cpoj.czech/stanovisko.htm>
5. Interní materiál Hungária Biztosító Rt., Praha, 29.3.1999
6. Ducháčková, E.: Pojišťovnictví, VŠE, Praha, 1997
7. Vostatek, J.: Sociální a soukromé pojištění, Codex Bohemia, 1996
8. Doležal, J.: Pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. [Diplomová práce]. Praha 1999.- VŠE
9. Vyhláška 492/91 Sb. ve znění pozdějších změn
10. Návrh zákona poslanců Karla Machovce a Bohuslava Sobotky o povinném pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, PSP ČR, 1998
11. Pracovní návrhy prováděcích vyhlášek MF, MF ČR, 1999
12. Bálek V.: Povinné ručení po telefonu, Profil, ČP, 1999, č.1
13. Zita, J.: Povinně pojištěný svět, Profil, ČP, 1998, č.3-4
14. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, Partner, Generali Pojišťovna, 1998, č.4
15. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, Partner, Generali Pojišťovna, 1998, č.5
16. Návrh zákona o povinném pojištění občanské odpovědnosti majitelů aut, motocyklů a jiných dopravních prostředků, Strachovoje dělo, Moskva, 1996, č.5
17. Tarifkace autodopravního pojištění s použitím moderních statistických metod, Strachovoje dělo, Moskva, 1996, č.11
18. Di Nardo, Köhne, T.: Solidargemeinschaft oder vollkommene Individualisierung, Die Mfz-Haftpflichtversicherung nach dem 1.1.1996, Schweizerische Versicherungs-Zeitschrift, 1996, č.11 a 12
19. Fekete, I.: Informácia k úprave sadzieb poistného v zákonomnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenou prevádzkou motorového vozidla, Zvesti, Bratislava, 1998, č.6

20. Zákonné a havarijní pojištění, Banky a finance, Praha, 1997, č.1
21. Změny v zákonném pojištění motorových vozidel v české republice, ZŠ, Praha, 1993, č.2
22. Černý, J.: Pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. [Diplomová práce]. Praha 1998.- VŠE
23. Multilaterální dohoda o zárukách mezi národními kanceláři pojistitelů, Madrid, 15.3.1991
24. Proč se HDP pohybuje v cyklu, HN, 5.1.1999
25. O termínu se mluví se střízlivým realismem, HN, 7.1.1999
26. Bušta, P.: Ze statistik počtu krádeží automobilů, Pojistný obzor, 1998, č.11,
27. ODS prodlužuje monopol, HN, 31.3.1999
28. Dopis z Ministry of Finance, Poland, 12.2.1999
29. Kolísání polského pojistného trhu, Pojistný obzor, 1996, č.10,
30. Allianz loni vydělala čtvrt miliardy korun, HN, 5.2.1999
31. Mnoho polopravd o Kočárníkovi a ČP, MfD, 12.5.1998
32. Firmy chtějí tlačit na trh energií, HN, 29.3.1999
33. Pojistné za povinné ručení nemá zapláceno každý pátý majitel vozidla, MfD, 30.9.1998
34. Dr. Harald Mayer-Rönne, Nekonečný příběh, G-Magazín, 1998, č.2, str.14
35. Stát neplatí za auta povinné ručení, MfD, 23.1.1999
36. Šrůta, M.: Transformace systému pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. [Diplomová práce]. Praha 1999.-VŠE
37. Dvě třetiny řidičů netuší, zda zůstanou věrni ČP, Právo, 16.3.1999
38. Fišerová, J.: Česká pojišťovna chce být pro své klienty seriózním a zodpovědným pojistitelem, Business world, 1996, č.5
39. Nařízení Ministra financí ze dne 9.12.1992 ohledně VPP povinného pojištění z titulu civilní zodpovědnosti vlastníků motorových vozidel za škody vzniklé v důsledku provozu těchto vozidel, Varšava, 1992
40. Ježdík, J.: Ingerence státu do pojištění, Akcie, burza, kapitál, 1995, č.3
41. Motorists in trouble without stickers, Insurance research letter, 1994, č.7
42. Fekete, I.: , Insurance research letter, 1994, č.7
43. Fekete, I.: Prechod zo systému zákonného poistenia na systém povinne zmluvný, Poistné rozhľady, 1996, č.1
44. Uninsured refugees pose s problem, Insurance research letter, 1993, č.12
45. Spolupráca SP so zmluvnými autoservismi, Zvesti, 1996, č.2
46. Structural changes, The Review, 1996, č.9

47. Fekete, I.: Vyhláška 423/91 Sb. MF SR, Zvesti, 1997, č.4
48. Informe actuarial sobre determinación de las primas der riesgo la base gue elevo las primas, ActuAseg, 1992, č.36
49. Vostatek, J.:Odpovědnostní pojištění motorových vozidel: qou vadis?, Finance a úvěr, 1996, č.4
50. Tesařík, J.:Oběti devíti měsíců roku 1998, Pojistný obzor, 1998, č.11
51. Charypar, J.:Návrh ČAP na převod zákonného pojištění na povinně smluvní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, Pojistný obzor, 1997, č.6
52. Krajovič, Z.:Likvidace pojistných událostí na motorových vozidlech, Pojistný obzor, 1998, č. 4
53. Kohout, M.: Pojištění motorových vozidel v zemích EU, Pojistný obzor, 1996, č.11
54. Two groups hit by rising costs, The Guardian, 3.4.1999
55. Driven by their own weird logic, The Guardian, 23.1.1999
56. Certificate of motor insurance – Cornhill Insurance

Články z HN, MfD, Právo, Ekonom, Svět motorů, Profit a Ekonomix

Seznam příloh

Nabídka spolupráce nejmenované společnosti z května 1999

Předpokládaná struktura nákladů ve standardizovaném období

RBNS – rezerva na pojistná plnění za škody ohlášené, ale nevyřízené

IBRN – rezerva na pojistná plnění za škody vzniklé, ale neohlášené

Struktura vozidel v roce 1996



POVINNÉ RUČENÍ ZDARMA

jde

Je více než pravděpodobné, že jste Vy nebo někdo z rodiny majitelem jednoho nebo více motorových vozidel. Motorových vozidel je u nás totiž v evidenci téměř šest milionů. Počínaje každým majitelem musí zaplatit tzv. "povinné ručení". Do letošního roku každý vlastník musel "povinné ručení" zaplatit u České pojišťovny, protože měla na toto pojištění právo. Tato situace se změní a od následujícího roku bude muset každý motorista zaplatit "povinné ručení" nikoliv pouze u České pojišťovny, ale u některé z těch určených pojišťoven. Tedy k zásadnímu přerozdělení trhu s tímto pojištěním, a to je

neopakovatelná šance právě pro Vás !!!

to bude probíhat

Každá z pojišťoven, která obdrží licenci na toto pojištění se bude snažit získat co nejvíce klientů. Vždyť jde o velikost 11 miliard korun (11 000 milionů!!!). Jistým specifickým bude fakt, že k ohromnému přesunu k různým pojišťovnám dojde během krátkého období několika měsíců. Zajistit si významný podíl na trhu proto pouze vyčleněním části peněz z těchto 11 miliard korun na provize velkým skupinám sjednávatelů. Provize za sjednání pojištění za jeden běžný automobil se podle našich odhadů bude pohybovat okolo 40 set korun.

vaše účast na projektu

Tento druh účasti Vám umožní ukrojit si část z neopakovatelné finanční akce tohoto století.

hládkáte?

Účast v projektu je u naší společnosti zcela zdarma!

Je nutné se co nejdříve zaregistrovat do projektu pomocí přiloženého registračního lístku na základě kterého Vám bude přiděleno identifikační číslo nutné k výplatě provizí a k možnosti zapojování dalších partnerů.

skládáte?

Nejvýhodnější "povinné ručení" na základě analýzy existujících nabídek pojišťoven.

... která provede rozbor v tu dobu na trhu

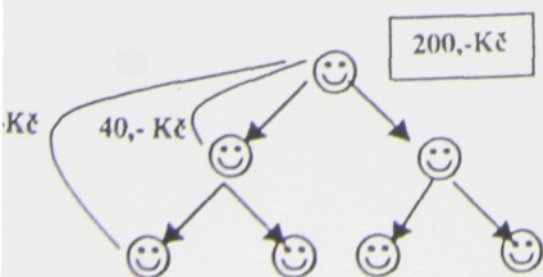
Snížení platby "povinného ručení" za Váš automobil formou provize od

Máte možnost získat provizi za "povinné ručení" automobilů Vašich známých a automobilů firemních, pokud s nimi toto "povinné ručení" sjednáte. Touto provizí můžete získat mnohonásobně vyšší částku než kolik stojí "povinné ručení" Vašeho vlastního vozidla.

Provize z "povinného ručení" budete dostávat každoročně, vždy po další splátce pojistného na následující pojistný rok.

Získáte možnost organizovat zapojování dalších partnerů do tohoto projektu a tím si zajistit další výraznou provizi.

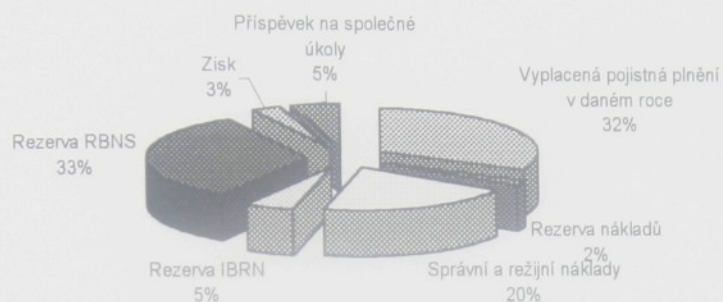
Váša Vaše provize v tomto projektu vychází pouze ze tří úrovní, což je její obrovskou výhodou. Předpokládaná provize za Vámi uzavřené "povinné ručení" běžného automobilu (Škoda) bude cca 200,- Kč. Pokud toto "povinné ručení" uzavře Vámi získaný partner, pak z takovéto smlouvy obdržíte celých 40,- Kč. Z "povinného ručení" uzavřeného partnerem Vašeho přímého spolupracovníka pak obdržíte dalších 30,- Kč.



A jak získat více jak 70 000,- Kč ?



Předpokládaná struktura nákladů



Struktura vozidel v roce 1996

