

Vydává Ministerstvo financí České republiky ve spolupráci s Českou národní bankou ve vydavatelství *Economia*, a. s., Praha

© Ministerstvo financí ČR

Adresa redakce: Vinohradská 49
120 74 Praha 2

Tel.: (02) 253 018 nebo: (02) 215 93 614

Fax: (02) 253 728

Šéfredaktor: Ing. Ivan Kočárník, CSc.

Publishers: Ministry of Finance of the Czech Republic in Cooperation with Czech National Bank in Publishing House *Economia*, Prague

© Ministry of Finance of the Czech Republic

Editor's Office: Vinohradská 49
120 74 Prague 2
Czech Republic

Editor in Chief: Ivan Kočárník

OBSAH

František VENCOVSKÝ: Řízení naší měny v prvním Československu (K 70. výročí vzniku Národní banky čs.) 189

Pavel ŠTALMACH: Liberální finanční trh 204

Jiří FOTR: Finanční plánování a jeho počítačová podpora 219

Jaroslav VOSTATEK: Odpovědnostní pojištění motorových vozidel: quo vadis? (1. část) 231

Ze zahraničí

Jarmila FUCHSOVÁ—Marie LÁNIKOVÁ: Informace o některých aspektech systému financování sociálního zabezpečení ve Francii 238

Daňové judikáty

Výběr ze soudních rozhodnutí ve věcech daní č. 7 a 8/96 244

Poznámka

Zdeněk TŮMA—Renata NOVÁKOVÁ: Problém: terminologie 248

CONTENTS

František VENCOVSKÝ: Solving Monetary Policy Issues During the First Republic 189

Pavel ŠTALMACH: Liberal Financial Market 204

Jiří FOTR: Financial Planning and its Computer Support 219

Jaroslav VOSTATEK: Motor Liability Insurance: Quo vadis? (1st Part) 231

Foreign Experience

Jarmila FUCHSOVÁ—Marie LÁNIKOVÁ: Information on Some Aspects of the Social Security Financing in France 238

Tax judicial decisions

Abstract from Court Decisions Concerning Taxation: No 7, 8/96 244

Note

Zdeněk TŮMA—Renata NOVÁKOVÁ: Problem: Terminology 248

Odpovědnostní pojištění motorových vozidel: quo vadis?

Jaroslav VOSTATEK *

1. část

Motorová vozidla, a zejména automobily, se staly jedním ze symbolů naší doby. Z hlediska rizika nebylo náhodou, že původní předpisy pro provoz motorových vozidel ukládaly, aby před vozidlem běžel muž s praporkem. Provoz motorových vozidel je spojen s významnými riziky; to ostatně platilo pro celé dopravní pojištění — sama doprava je zvýšeným rizikem pro všechny účastníky. Pro automobily, pohybující se nemalými rychlostmi, to platí o to více. Většina škod přitom vzniká běžnou neopatrností, což zvýrazňuje rozdíly mezi jednotlivými řidiči a dalšími účastníky silničního provozu.

V roce 1994 se v ČR odpovědnostní pojištění motorových vozidel podílelo na pojistném neživotního pojištění 12 %, kdežto majetkové (havarijní) pojištění motorových vozidel obyvatelstva 3 %. Není nezajímavé, že až do začátku 90. let tomu bylo naopak; např. v roce 1990 přijala Česká státní pojišťovna na pojistném za odpovědnostní pojištění motorových vozidel 468 mil. Kčs a za majetkové pojištění motorových vozidel obyvatelstva 867 mil. Kčs. (Obdobná relace platila i u vyplacených pojistných plnění; obě pojištění byla v uvedeném roce zisková.) Od té doby se jednak podstatně změnilo riziko v obou pojištěních (v odpovědnostním pojištění vícekrát), jednak podstatně poklesla pojištěnost motorových vozidel jako reakce motoristů na podstatné zvýšení pojistného za havarijní pojištění.

Vznik a vývoj odpovědnostního pojištění motorových vozidel

Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorových vozidel je nejdůležitějším druhem odpovědnostního pojištění. Vzhledem k jeho významnosti i s ohledem na jeho propojení zejména s havarijním pojištěním motorových vozidel však toto pojištění není primárně začleňováno do pojištění odpovědnosti za škodu, ale do odvětví pojištění motorových vozidel. Význam odpovědnostního pojištění motorových vozidel je dán rizikem, které má při dnešním rozsahu využívání motorových vozidel již z tohoto důvodu značný sociální význam.

Dopravní prostředky všeho druhu jsou zdrojem zvýšeného rizika. V ekonomické a právní praxi se to projevilo nejdříve ve vztahu k železnicím. Ještě na začátku 19. století občanské zákoníky ve všech vyspělých zemích uznávaly jen

* Prof. Ing. Jaroslav Vostatek, CSc., Ministerstvo financí ČR

Redakce příspěvek obdržela v lednu 1996.

jednu základnu odpovědnosti za škodu — *odpovědnost za zavinění*, resp. subjektivní odpovědnost; opíraly se tak v zásadě o vzory římského práva. Bylo to období, kdy ještě nebyl vynalezen parní stroj a v dopravě v zásadě neexistovaly „anonymní“ škody. Prvním vážným průlomem do výlučnosti odpovědnosti za zavinění byl pruský zákon o železnicích z roku 1838. Na našem území se prosadila *odpovědnost za výsledek*, resp. objektivní odpovědnost v zákoně o ručení železnic za tělesné poškození a zabití lidí způsobené na železnicích z roku 1869.

Škody vzniklé cestujícím při železničních nehodách jsou dnes ve většině států uhrazovány z prostředků dopravce, event. z odpovědnostního pojištění (z obecného odpovědnostního pojištění nebo z odpovědnostního pojištění dopravních prostředků). U nás nejsou železnice od 1. 7. 1964 zahrnuty v odpovědnostním pojištění motorových vozidel. České dráhy nejsou pojištěny a městské dopravní podniky uzavírají pojištění odpovědnosti za škodu z provozu podniku, které kryje i odpovědnost z provozu kolejových vozidel.

Odpovědnost za výsledek se začala prosazovat také u úhrady škod vznikajících při provozu automobilů a dalších silničních motorových vozidel. Nejprve se tak stalo v císařském Rakousku; tzv. autozákonem z roku 1908. Rozšíření odpovědnosti za škodu podstatně zvýšilo úlohu pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorových vozidel; to začalo krýt odpovědnost nad rámec daný dřívějším občanským zákoníkem. Do této doby bylo možné charakterizovat obsah odpovědnostního pojištění motorových vozidel jako pojistné zabezpečení provozovatele pro případ platební schopnosti při vzniku škod jím zaviněných.

Zostřené zákonodárství vedlo k postupnému přetváření odpovědnostního pojištění motorových vozidel na pojistné zabezpečení pro případ škod způsobených provozem motorových vozidel. Důležitým mezníkem v tomto vývoji byly státní zásahy směřující k finančnímu zabezpečení nároků poškozených. Jde zejména o zavádění povinného pojištění, které vešlo v platnost v první zemi — v Dánsku — v roce 1919. V Československu bylo povinné pojištění zavedeno tzv. velkým autozákonem z roku 1935, pomineme-li již dřívější povinné odpovědnostní pojištění pro živnostenskou autodopravu (1932). Alternativou k čs. povinnému odpovědnostnímu pojištění motorových vozidel podle zákona z roku 1935 bylo složení kauce. Povinné pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorových vozidel má dnes přes 80 % zemí světa; téměř v třetině těchto zemí se toto pojištění však nevztahuje na věčné škody.

Zásada odpovědnosti za výsledek se v praxi prosazovala postupně — ať již formou zákonů, nebo „jen“ soudních výroků (precedentů). V počátcích povinného pojištění měla ještě v mnohém rozhodující úlohu represivní funkce odpovědnosti za škodu, a to i vysloveně na úkor funkce kompenzační. V Československu v tomto směru původně existovala celá řada podstatných výluk z pojištění: např. pojištěním nebyla kryta jízda bez řidičského průkazu, opilost, neplacení pojistného, nezjištěný pachatel, jízda bez vědomí provozovatele nebo proti jeho vůli. Ke zmírnění dopadu těchto výluk z pojištění byl zřízen „Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly“. Fond tohoto druhu existuje dnes asi v polovině zemí světa — ve většině zemí Evropy a částečně také v Severní a Latinské Americe.

K podstatnému prohloubení zásady odpovědnosti za výsledek došlo v Československu v roce 1951: byly odstraněny uvedené výluky, dále byla zrušena většina pojistných částek a podstatně byla omezena individualizace pojistného. Souběžně se přešlo k formě zákonného pojištění. Reforma odpovědnostního pojištění motorových vozidel z roku 1951 v mnohém jednorázově uskutečnila to, co ve vyspělých zemích západní Evropy trvalo v dalším období i něko-

lik desítek let. Zavedení vzniku pojištění ze zákona při souběžném provozu pojištění monopolní Státní pojišťovnou a navíc v podmínkách policejního režimu výrazně zjednodušilo celý provoz tohoto pojištění. To nepochybně přispělo k zásadnímu zvýraznění sociálních aspektů v odpovědnostním pojištění motorových vozidel. Z ekonomického hlediska lze dokonce hovořit o nabytí kvalit sociálního pojištění.

V dalším období se v Československu dále — již pozvolna — prohlubovalo uplatňování zásady odpovědnosti za výsledek. Např. před více než 20 lety rozhodl Nejvyšší soud, že provozovatel odpovídá také za škodu vzniklou kamenem, který odlétne od kola neidentifikovaného vozu a rozbije sklo u jiného auta. Výše plnění se u nás začala přibližovat odškodňování pracovních úrazů. Na druhé straně je třeba podotknout, že se u nás odškodňování pracovních úrazů a nemocí z povolání odchylovalo od standardních pravidel tohoto odškodňování v tržní ekonomice — převýšením rozsahu odškodňování podle občanského zákoníku. (Podrobněji viz další text.)

I při stále větším důrazu na zásadu odpovědnosti za výsledek v odpovědnostním pojištění motorových vozidel zůstala v platnosti obecná zásada odpovědnosti za zavinění. Prakticky se jedná především o řidiče motorového vozidla, který podle § 420 občanského zákoníku odpovídá za škodu, kterou svým jednáním zavinil. Oběť takové dopravní nehody má nárok na stejná plnění (náhrady) jako při uplatnění zásady odpovědnosti za výsledek. Pravděpodobně z tohoto důvodu nevystupovaly v praxi do popředí rozdíly v obou jinak obecně odlišných konceptech.

K dalším zásadnějším změnám v odpovědnostním pojištění motorových vozidel došlo u nás až po „sametové revoluci“, a to od roku 1992. Tyto změny lze vcelku charakterizovat jako významné odstranění zaostávání v rozvoji tohoto pojištění za vyspělými zeměmi Evropy. K zaostání v předchozích desetiletích došlo k důsledku strnulosti, nepřizpůsobování zákonného pojištění z roku 1951. Jde o období vývoje i v jiných soukromých pojištěních: nejprve jsme (převážně v 50. letech) získali značný předstih před tržními ekonomikami a pak následovalo dlouhé období bez dalšího potřebného přizpůsobování.

Původní koncept odpovědnostního pojištění motorových vozidel byl důsledným pojištěním odpovědnosti provozovatele (většinou majitele) za škody vzniklé při provozu jeho vozidla, navíc s tím, že muselo jít o provoz konaný s jeho vědomím — ne-li přímo souhlasem. Pokud vozidlo řídil někdo jiný než provozovatel, odpovědnost za výsledek nesl provozovatel — přestože je to zpravidla řidič, kdo způsobí nehodu nebo kdo za ni ve smyslu zákona odpovídá. Je to tedy svým způsobem jakoby podle teze: kdybys neměl auto, nemohl bys s ním tvůj syn havarovat. Tato konstrukce je na druhé straně praktická z hlediska sjednávání pojištění a placení pojistného. Provozovatel vozidla je evidován a je zpravidla dostižitelný, navíc je ještě většinou vozidlo po nehodě majetkovou hodnotou, kterou lze případně zabavit k uhrazení vzniklé škody. Naznačená slabina konceptu pojištění provozovatele motorového vozidla se projeví zejména v případě, kdy je sám provozovatel poškozen provozem motorového vozidla. Většinou se tak děje, když provozovatel je coby fyzická osoba v době nehody spolujezdcem (může však být i chodcem). Existují samozřejmě i případy, kdy řidič provozovatele při nehodě poškodí či zničí jiný majetek provozovatele. Většinou za tyto škody provozovatel nemůže, je však možný i pravý opak: jde o případy typu mluvení za jizdy s řidičem či nařizení jizdy s vozidlem s technickou závadou či za riskantních podmínek.

Vyhláškou Ministerstva financí ze 14. 11. 1991 byl provozovatel zařazen mezi osoby, jimž náleží pojistné plnění — pokud vozidlo sám neřídil. Příslušný

odstavec vyhlášky zní: „Za škodu způsobenou jinému se považuje také škoda na zdraví nebo smrt provozovatele motorového vozidla, kterým byla škoda způsobena, pokud toto motorové vozidlo v době vzniku skutečnosti, kterou byla škoda způsobena, sám neřídil.“ Toto značné rozšíření rozsahu pojištění má své opodstatnění v uvedených skutečnostech, současně je však třeba vidět, že tím dochází k odškodňování provozovatelů i v případech jejich odpovědnosti za škodu. V tomto směru jde o posun k principům sociálního pojištění.

K dalšímu rozšíření rozsahu pojištění od roku 1992 došlo zrušením tzv. příbuzenské klauzule. V klasickém pojetí odpovědnosti za škodu neručí škůdce za škodu způsobenou svým příbuzným. Tyto osoby tvoří se škůdcem jednu hospodářskou a sociální jednotku a podle klasických zásad odpovědnosti za škodu zde odškodnění v základním případě (kdy nejde např. o záměrný čin) není smysluplné, neboť by šlo o kompenzaci v rámci jedné hospodářské jednotky. Podle předchozí právní úpravy pojišťovna nehradila škodu, pokud za ni pojištěný odpovídá svému manželu nebo příbuzným v řadě přímé anebo osobám, které s ním žily ve společné domácnosti. Tato tzv. příbuzenská klauzule má obecně své oprávnění, ale na druhé straně se jeví jako nespravedlivé, aby příbuzný poškozený při nehodě neměl stejné právo na odškodnění újmy na zdraví či majetku jako autostopař nebo jiná cizí (popř. i vzdáleně příbuzná) osoba. Podle nové právní úpravy zůstala příbuzenská klauzule platná jen pro škody na věcech. Jde o zásadní koncepční otázku, resp. změnu: u škod na zdraví to i pro příbuzné znamená, že se realizoval posun od konceptu odpovědnostního pojištění směrem ke konceptu sociálního úrazového pojištění. Škody na věcech příbuzných zůstaly v kategorii sociálně méně významného problému, kde není třeba uplatňovat zásadu odpovědnosti za výsledek.

Za neméně zásadní zlepšení se považuje nové ustanovení vyhlášky, podle něhož vzniká poškozenému přímý nárok na pojistné plnění vůči pojišťovně v případě smrti pojištěného nebo zániku pojištěné právnické osoby. Do roku 1991 měl poškozený přímý nárok vůči pojišťovně jen v případě, že škůdce nebyl zjištěn. Oba tyto případy jsou v rozporu s klasickým pojetím odpovědnosti za škodu. Druhý případ — neidentifikované vozidlo — byl zapracován do naší právní úpravy již dříve, první případ — zánik pojištěné osoby — až od roku 1992. K tíži poškozených zůstaly případy neodpovědných řidičů a provozovatelů, kteří nenahlásili pojistnou událost. I tak však v tomto směru došlo k posílení sociálních prvků odpovědnostního pojištění — na úkor klasických principů institutu odpovědnosti za škodu. U přímého nároku v případě nezjištěného vozidla došlo současně k zúžení pojistné ochrany na škodu na zdraví (nebo usmrcením). I to lze považovat za posun směrem k sociálnímu úrazovému pojištění.

S novelou občanského zákoníku došlo současně i k rozšíření pojistného krytí o ušlý zisk; od roku 1992 se tedy z odpovědnostního pojištění motorových vozidel hradí nejen „skutečná škoda“, ale i „to, co poškozenému ušlo“. Zde jde o úpravu nadřazené právní normy, kterou musí ministerská vyhláška respektovat. Obecně je však otázkou, zda má být ušlý zisk uhrazován pojistným plněním z odpovědnostního pojištění motorových vozidel. Široká úhrada ušlého zisku je nesporně samozřejmostí při odškodňování na bázi principu za zavinění, je však v protikladu se sociální orientací novodobého odpovědnostního pojištění motorových vozidel. Její redukce nebo eliminace však vyžaduje zákonou (nikoliv „vyhláškovou“) úpravu rozsahu a podmínek zákonného pojištění, popř. povinného smluvního pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorového vozidla.

Jednotlivé základní etapy vývoje odpovědnostního pojištění motorových vozidel na našem území odrážely v první řadě riziko provozu motorových vozidel a společenský význam jeho krytí — zejména ve vztahu k úrazům vznikajícím při tomto provozu. Výsledkem byl posun od principu odpovědnosti za zavinění k principu odpovědnosti za výsledek a návazně pak od dobrovolného pojištění k pojištění povinnému, s větším důrazem na odškodňování škod na zdraví. V druhé řadě se v tomto pojištění promítly i historické podmínky centrálně plánované ekonomiky, což v prvním období znamenalo urychlení rozvoje pojištění a ve druhé části pak zaostávání za jeho vývojem v západní Evropě.

Základní koncepce odpovědnostního pojištění vozidel

V posledních desetiletích a v současnosti existují ve světě tři základní koncepce odpovědnostního pojištění motorových vozidel. První pojetí klade do dnes rozhodující důraz na odpovědnost za zavinění a lze je tedy označit jako *klasickou koncepci odpovědnostního pojištění*. Uplatňuje se v méně než třetině zemí světa, převážně v zemích s tradičním anglosaským zákonodárstvím, např. ve Velké Británii, Irsku, ve značném počtu států USA, ve většině provincií Kanady, v Argentíně apod. A také v Belgii.

Druhé pojetí klade rozhodující důraz na odpovědnost za výsledek a jde tak o *modifikovanou koncepci odpovědnostního pojištění*. Používá se především v Evropě. Konkrétní podoba pojistného zabezpečení zahrnuje celou škálu variací zásady odpovědnosti za výsledek i kombinaci s oběma zbývajících koncepcemi. Z ekonomického hlediska do této skupiny patří i právní systémy vycházející sice z odpovědnosti za zavinění, ale s presumpcí zavinění (Itálie, Lucembursko).

Z kombinací klasické a modifikované koncepce odpovědnostního pojištění motorových vozidel je třeba se zmínit o využití modifikované koncepce až do výše zákonných pojistných částek — s tím, že nad tyto částky platí klasická koncepce (Španělsko, Portugalsko). Ve Francii se u úrazů používá modifikovaná koncepce, kdežto u škod na majetku je uplatňována odpovědnost za zavinění s presumpcí zavinění. V Holandsku se používá klasická koncepce, podstatnou výjimkou jsou úrazy osob mimo motorová vozidla (chodci, cyklisté), kde platí modifikovaná koncepce.

Zásada odpovědnosti za výsledek je svým způsobem dialektickou negací zásady odpovědnosti za zavinění, což část teoretiků práva vede k závěru, že objektivní odpovědnost není odpovědnost ve vlastním slova smyslu. To vede k novým zásadním pohledům na odpovědnost za škodu jako na právní institut. Přitom bývá zdůrazňováno, že významnou úlohu při rozšiřování zásady odpovědnosti za výsledek sehrálo pojištění. Existence pojištění usnadňuje rozvíjení sociálních hledisek v odpovědnostním pojištění — argumentace ve prospěch poškozených je jednodušší, když je finanční břemeno pojištění rozvrhováno na celý soubor pojištěných, a to povinnou formou. Ještě by bylo možné dodat, že pojistné uhradí majitelé motorových vozidel — obvykle movitější občané (a firmy je promítnou do nákladů). Je to svým způsobem snazší než zvyšovat dávky sociálního pojištění.

Klasické pojetí odpovědnostního pojištění se soustřeďovalo na pojistné zájmy pojistníka (zde provozovatele motorového vozidla) spočívající v zabezpečení případných oprávněných finančních nároků poškozených z titulu zavinění pojistníka a dále v ochraně pojistníka před neoprávněnými nároky třetích osob (tato druhá část může být vyčleněna v pojištění právní ochrany). Dnes se

klade většinou důraz na zabezpečení potřeb poškozených, přičemž hlavním partnerem, jenž garantuje uspokojení pojistných potřeb, je pojišťovna — nikoliv již pojistník, který navíc ztrácí punc „škůdce“. Při ekonomických úvahách o úhradě pojistných potřeb, zejména u dopravních úrazů, ustoupil do pozadí institut odpovědnosti za škodu a žádoucí rozsah uspokojování pojistných potřeb odpovědnostním pojištěním se posuzuje především v rovině vztahů poškozený — pojišťovna. Obsahově jako by již pojištěným byl spíše poškozený — než pojistník. Role provozovatele motorového vozidla se stále více redukovala na úlohu plátce pojistného.

Třetí pojetí odpovědnostního pojištění motorových vozidel jde ještě dále a již vlastně odpovědnostním pojištěním není. Toto pojištění se v tomto pojetí v zásadě omezuje pouze na škody na zdraví. A vzhledem k tomu, že do pojištění je zahrnut i řidič motorového vozidla, jde vlastně o úrazové pojištění obětí dopravních nehod. Tato *koncepte dopravního úrazového pojištění* je mezinárodně označována jako *koncepte „no-fault“*. Vina se nezkoumá, podstatný je výsledek (a to i ve vztahu k řidiči). Koncepte „no-fault“ se od rozvinuté modifikované koncepte odpovědnostního pojištění motorových vozidel liší ve vztahu ke škodám na zdraví pouze v tom, že pojištění kryje i řidiče. Ze zemí ES se koncepte „no-fault“ používá v Dánsku [Motor Insurance . . . 1991, s. 26]. Starší prameny uvádějí, že se tato koncepte používá také ve Švédsku, Alžírsku, Quebecu, Izraeli, Norsku, Finsku a v dalších zemích. V několika zemích toto dopravní úrazové pojištění splynulo se sociálním pojištěním (Nový Zéland, Ostrovy Zeleného mysu ad.). Ve většině zemí používajících koncepte „no-fault“ bylo zachováno „odpovědnostní pojištění motorových vozidel“, jež zahrnuje dopravní úrazové pojištění a pojištění odpovědnosti za škody na majetku třetích osob, přičemž tato druhá složka má nejrůznější podobu. V několika státech USA je koncepte „no-fault“ vztažena i na škody na majetku — což představuje kombinaci dopravního úrazového pojištění s havarijním pojištěním motorových vozidel [Kapoor—Dlabay—Hughes 1988, s. 381].

První projekt povinného dopravního úrazového pojištění s konstrukcí analogickou odškodňování pracovních úrazů vznikl v zemi s největším automobilovým provozem — v USA — již v roce 1932. K realizaci poprvé došlo v kanadské provincii Saskatchewan v roce 1946. Většina výdajů na zdravotní péči je tam kryta sociálním zdravotním pojištěním (bez možnosti regresu), u větších škod na zdraví je možné uplatnit princip odpovědnosti za zavinění — takže jen malá část úrazových škod je uhrazována z dopravního úrazového pojištění. V Portoriku byl v roce 1969 zaveden „social protection plan“ (plan = pojistný produkt, srovnaj s „penzijním plánem“). Z tohoto pojištění se uhrazují výdaje na zdravotní péči (bez pojistné částky), dávky v případě smrti až do výše 10 000 USD, invalidní důchod ve výši 50 % výdělku (po dobu dvou let, s nízkými týdenními stropy) a pohřebné. Odpovědnost za škodu je kryta až do výše asi 10 000 USD, přičemž plnění z odpovědnostního pojištění pracovních úrazů a z jiného soukromého pojištění (kromě pojištění životního) se od plnění z dopravního úrazového pojištění odečítají. Tento systém spravuje vláda Portorika, financován je daní z motorových vozidel.

V USA začala v 70. letech éra legislativních změn v odpovědnostním pojištění motorových vozidel, během níž řada států USA uzákonila koncepti „no-fault“. Prvním z nich byl Massachusetts (1970) a v polovině 70. let byly konstrukce typu „no-fault“ zavedeny v 16 státech USA. Pak již vlna zavádění koncepte „no-fault“ opadla. Mezi jednotlivými státy, které přijaly tuto koncepti, existují značné legislativní rozdíly v její aplikaci. Např. výdaje na zdravotní péči bývají omezeny částkami většinou v rozmezí 2 000—25 000 USD. Ve třech

státech jsou tyto výdaje neomezeny — kromě požadavku, aby tyto výdaje byly přiměřené. Plnění za ušlý výdělek je v mnoha státech omezeno týdenními, měsíčními nebo celkovými částkami a často i dobou trvání výplaty (1 rok apod.). Některé státy kombinují zdravotní výdaje a ušlý výdělek a určují maximální částku pro jejich souhrn, např. na úrovni 5 000—50 000 USD. V mnoha státech se používají stropy (v různých kombinacích) pro výši pohřebních výdajů, pro úhradu nákladů na péči o domácnost (osoby, která utrpěla úraz), pro ušlý výdělek (včetně varianty úhrady např. 60—85 % výdělku), pro plnění v případě smrti a pro pozůstalostní dávky.

Koncepce „no-fault“ se v rozhodující většině států USA neprosadila. Její hodnocení v tamních poměrech je nejednoznačné. Pokud jde o náklady na odpovědnostní pojištění motorových vozidel, některé studie signalizují jejich pokles o 25—50 %, jiné dospívají k závěru, že změny v sazbách pojistného nebyly celkově významné. Zastánci koncepce „no-fault“ v USA zdůrazňují jiná hlediska, než jsou náklady. Za hlavní smysl této koncepce považují, aby z jednotky pojistného za toto pojištění bylo více vyplaceno obětem automobilových nehod a aby to bylo uděláno rychleji a spravedlivěji. Výzkumné práce ukazují, že v těchto směrech jsou v USA hlavními problémy odpovědnostní pojištění automobilů a souvisejících institutů. Oponenti (převážně z řad některých pojistitelů, advokátů a jejich asociací) odmítají, že by koncepce „no-fault“ mohla snižovat náklady provozu motorových vozidel, a tvrdí, že zákonem nelze jednotlivci upřít právo na bolestné. Za hlavní defekt koncepce „no-fault“ považují tito oponenti možný nárůst neodpovědnosti řidičů a provozovatelů automobilů v důsledku aplikace této koncepce. Za nedostatek se považuje také promítání úhrady škod na zdraví do pojistného placeného poškozenou osobou — kdežto viník nehody může pouze říci „I am sorry“ a nemusí mít žádnou škodu nebo povinnost platit vyšší pojistné [Bickelhaupt 1983, s. 595—600]. Takto by ovšem bylo možné argumentovat i proti modifikované koncepci odpovědnostního pojištění motorových vozidel.

V USA se rozlišují tři druhy „plánů“ (produktů) „no-fault“: pravé plány, modifikované plány a pseudoplány. Pod pravými plány „no-fault“ se rozumí taková právní úprava, kdy jsou vyloučeny nároky, resp. plnění z titulu odpovědnosti za škodu. V cca 18 státech USA existují modifikované plány „no-fault“, kdy je možné uplatnit odpovědnost za zavinění — ale jen v případech vážných úrazů. V 8 státech USA platí právní úprava typu pseudoplánu „no-fault“, kdy nároky z titulu odpovědnosti za škodu nejsou omezeny, což prakticky pro pojistníky znamená poskytování plnění k úhradě výdajů na zdravotní péči a ušlého výdělku z jejich pojištění. Zájem na zavádění koncepce „no-fault“ v 80. letech trval, dokonce byl diskutován i federální zákon na bázi této koncepce, který by stanovil minimální standardy pro státy.

2. část příspěvku bude uveřejněna v č. 5/96