

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 93 171

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

Robert HOLMAN: Dopady obchodní politiky a mezinárodních pohybů kapitálu na ekonomickou efektivnost a na reálný měnový kurz 253

Jan FRAIT: Autonomie monetární politiky a monetární přístup k platební bilanci (aplikace na ČR v letech 1992–95) 266

Jaroslav VOSTATEK: Odpovědnostní pojištění motorových vozidel: quo vadis? (2. část) .. 281

Ze zahraničí

Jana ŠNIRCOVÁ: Zhodnotenie stavu a vývoja výsledkov podnikateľskej činnosti ekonomických subjektov v SR za roky 1993 a 1994 .. 293

Daňové judikáty

Výběr ze soudních rozhodnutí ve věcech daní – č. 9, 10/96 306

Uprostřed čísla:

Quarterly Economic and Fiscal Bulletin of the Czech Republic No 6

CONTENTS

Robert HOLMAN: The Impacts of Trade Policies and International Capital Flows on Economic Efficiency and Real Exchange Rates 253

Jan FRAIT: Monetary Policy Autonomy and Monetary Approach to the Balance-of-payments (Application to the Czech Republic, 1992–95) ... 266

Jaroslav VOSTATEK: Motor Liability Insurance: Quo vadis? (2nd Part) 281

Foreign Experiences

Jana ŠNIRCOVÁ: Evaluation of Firm's Operations in the Slovak Republic, 1993–1994 .. 293

Tax judicial decisions

Abstract from Court Decisions Concerning Taxation: No 9, 10/96 306

In the middle of this issue:

Quarterly Economic and Fiscal Bulletin of the Czech Republic No 6

Redakční rada: Dr. Ivan Angelis, CSc., Doc. Ing. Aleš Bulíř, MSc., CSc., Ing. Petr Dvořák, Ing. Miroslav Hrnčíř, DrSc., Doc. Ing. Kamil Janáček, CSc., Ing. Miroslav Kerouš, Ing. Ivan Kočárník, CSc., Ing. Václav Kupka, CSc., Ing. Tomáš Ježek, CSc., Ing. Jiří Pospíšil, CSc., Vladimír Rudlovčák, CSc., Ing. Pavel Štěpánek, CSc., Prof. Jan Švejnar, Ph.D., Doc. Dr. František Vencovský, Ing. Jan Vít, Prof. Ing. Karol Vlachynský, CSc.

Odpovědnostní pojištění motorových vozidel: quo vadis

Jaroslav VOSTATEK*

2. část

Odpovědnostní pojištění motorových vozidel v USA

Legislativa odpovědnostního pojištění v USA a v Evropské unii (jakož i v dalších evropských zemích) má jeden společný rys: pokud jde o samotnou koncepci tohoto pojištění ve výše uvedeném smyslu slova, je tato legislativa v každém státě USA i Evropy rozdílná. Pojistná politika USA je na úrovni federace liberální, resp. prakticky téměř nulová. Naproti tomu v dnešní Evropské unii (resp. v dřívějších ES) byly z roviny ES uskutečněny zásadní kroky směrem ke sjednocování řady prvků právní úpravy odpovědnostního pojištění motorových vozidel.

Tyto dirigistické kroky byly motivovány sjednocením základního rozsahu pojištění a zabezpečením pojistných potřeb obětí dopravních nehod. Přitom nelze vyloučit ani prosazování komerčních zájmů pojišťoven a dalších poskytovatelů služeb.

Věnujme se nejdříve systémům odpovědnostního pojištění motorových vozidel a souvisejícím institutů v USA. Asi ve 20 státech USA platí velmi liberální politika spočívající v tom, že jediným státním zásahem v tomto směru je podpora koupě odpovědnostního pojištění. Konkrétně se jedná o stanovení povinnosti řidiče doložit svou solventnost (financial responsibility) v případě, když způsobí nehodu. Pokud ji nedoloží, odebere se mu řidičský průkaz. Jinými slovy: řidič či provozovatel automobilu nemusí mít odpovědnostní pojištění – pokud ovšem nezpůsobí škodu, popř. pokud za příslušnou škodu nebude odpovídat. V původní verzi zákonodárství tohoto typu stačilo koupit si pojištění až po nehodě – pro případ budoucích škod. Jinak by řidič přišel o licenci k řízení automobilu. V dnešní době má většina z uvedených 20 států USA přísnější podobu této legislativy; nečeká se na vynesení rozsudku o odpovědnosti za škodu, motorista musí být ihned po nehodě schopen doložit svou solventnost, resp. prakticky doložit existenci odpovědnostního pojištění. Většinou jsou přitom stanoveny i minimální pojistné částky, např. ve formě 10/20/5. Tyto částky se rozumí v tisících USD a znamenají: první částka je minimální krytí pro jednotlivou osobu (újma na zdraví), druhá částka je minimální krytí újmy na zdraví pro jednu pojistnou událost a třetí částka je minimální krytí škod na majetku.

Primárním cílem zákonodárství uvedeného typu (zabezpečení solventnosti) bylo stimulovat motoristy ke koupi odpovědnostního pojištění motorových vozidel, aniž by si přitom každý z nich toto pojištění opatřit musel. Tohoto cíle bylo v praxi příslušných států dosaženo – většina řidičů nechtěla riskovat ztrátu oprávnění k řízení automobilu. Pojištěnost se podstatně zvý-

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

Redakce příspěvek obdržela v lednu 1996. 1. část příspěvku byla uveřejněna v č. 4/96.

šila – z dřívějších zhruba 40 % na více než 85 % ve většině příslušných států počátkem 80. let [Bickelhaupt 1983, s. 586–7].

Druhým typem legislativy v USA je uzákonění povinného odpovědnostního pojištění motorových vozidel. Systém povinného pojištění existuje asi ve 30 státech USA. Provozovatel automobilu musí doložit uzavření pojištění před registrací auta a vydáním tabulek SPZ. Jako první v USA zavedl povinné pojištění stát Massachusetts v roce 1927, druhým byl stát New York s odstupem 30 let. Asi 15 států zavedlo povinné pojištění v souvislosti s přijetím koncepce „no-fault“ v 70. letech a začátkem 80. let. Z našeho pohledu tyto státy rovnou uzákonily povinné úrazové pojištění – zatímco v Evropě se postupovalo po etapách, s velkými časovými odstupy. Zastánci povinného pojištění v USA (i jinde ve světě) zdůrazňují problém vzniku vážné nehody, pokud za ni nese odpovědnost nepojištěný a nesolventní řidič. Povinné pojištění je bráno jako záruka zabezpečení veřejnosti pro případ vzniku příslušných finančních ztrát. V USA (na rozdíl od téměř celé Evropy) existují i oponenti povinného pojištění, kteří vznášejí námitky proti povinnosti všech řidičů sjednat pojištění - bez zřetele na to, zda jsou, či nejsou špatnými řidiči. Uvádějí dále, že povinné pojištění vede ke zvýšení bezohlednosti, a tím i k více nehodám. Tvrdí dále, že pojišťovny mají málo možností provádět selekci rizik, spory o škodu mají tendenci abnormálně narůstat a sazby pojistného se ve státech s povinným pojištěním zvyšují rychleji.

Zavedení povinného pojištění nevede k plné pojištěnosti motoristů. Odhaduje se, že ve státech USA s povinným pojištěním zůstává nepojištěno (z motoristů s licenci v příslušném státě) 5–15 % automobilistů. V tomto údaji se skrývají nejen motoristé s neobnověným pojištěním (po registraci auta), ale i řidiči s podvodně registrovanými auty a řidiči ukradených automobilů. Náklady na provádění zákonů o povinném pojištění jsou vysoké, zahrnují i milióny USD vynaložených v každém státě na databáze a na policii, která odebírá SPZ. Předmětem kritiky povinného pojištění je i to, že za systémem povinného pojištění se projevuje tendence k poskytování nižší pojistné ochrany [Bickelhaupt 1983, s. 587–8].

Za další typ legislativy se v USA považují „automobilní pojišťovací plány“, dříve označované jako „plány přidělených rizik“ (assigned risk plans). Zde jde v zásadě již o jiný účel než v předchozích dvou případech. Jde o právní úpravu pro případy, kdy se řidič pojistit chce (ať již musí, nebo nemusí) a žádná pojišťovna s ním smlouvu sjednat nechce, neboť jde o příliš velké riziko (tak říkájíc „nevejde se do tarifu“). V systému tzv. automobilního pojišťovacího plánu je tento problém řešen tím, že je určen mechanismus přidělení, resp. rozdělení těchto rizik (řidičů) mezi pojišťovny v příslušném státě – podle jejich podílu na trhu. Tyto mechanismy nejsou ve všech státech shodné, fungují však podobně. Manažer „plánu“ přidělí uchazeči pojišťovnu a ta ho může odmítnout jen ve zcela výjimečných případech, kdy se jedná např. o osobu obchodující s narkotiky či zabývající se jiným ilegálním podnikáním nebo o kriminálního-recidivistu. O pojištění se touto formou zajímají nejen osoby s četnými nehodami, ale v některých oblastech i velmi starší či velmi mladí řidiči. Podle těchto plánů bývají pojištěna v průměru asi 3 % vozidel, v některých státech je to však až 20 % vozidel. Legislativa tohoto typu existuje v asi 42 státech USA.

V 9 státech USA je tentýž problém – řidiči s velkým rizikem – upraven jinými způsoby. V několika státech jsou pojišťovny povinny pojištění s těmito řidiči sjednat, mají však možnost riziko zajistit u zajišťovny – poolu, na němž se podílejí všechny pojišťovny úměrně svému podílu na trhu. Dalších

několik států praktikuje prodej těchto pojištění několika pojišťovnami na společný účet všech pojišťoven. V jednom státě tato pojištění provádí zvláštní státní fond automobilního pojištění, jehož ztráty jsou rozvrhovány mezi jednotlivé automobilní pojišťovny. Zatím nejjednodušším řešením se zdá být zmíněný systém tzv. automobilního pojišťovacího plánu [Bickelhaupt 1983, s. 589–91].

V několika státech USA se praktikuje zvláštní legislativa, jež poskytuje nárok na odškodnění obětí dopravních nehod způsobených nezjištěným motorovým vozidlem nebo nesolventním řidičem. Jde o odškodnění buď jen újmy na zdraví, nebo i škody na majetku. (Ve druhém případě se spoluúčastí 100–200 USD.) Tento systém bývá financován různým způsobem – např. příspěvky od všech nebo jen od nepojištěných motoristů, poplatkem vybíraným při registraci vozidla nebo i zdaněním pojistného přijatého pojišťovnami. Při zavedení povinného pojištění nezbytnost samostatné právní úpravy tohoto typu odpadá, resp. problém je řešen v rámci zákona o povinném pojištění.

Dalším typem zákonné úpravy, která existuje ve všech státech USA, je „krytí nepojištěných motoristů“ (uninsured motorists coverage). Zákony nařizují, aby toto pojistné krytí bylo nabízeno ve všech smlouvách automobilního pojištění. Tento druh připojištění poskytuje plnění řidiči a jeho rodinným příslušníkům, příslušníkům jeho domácnosti – jedoucím v autě i jako chodcům – pro případ škod způsobených nepojištěnými motoristy. Z pojištění se uhradují náklady zdravotní péče a ušlý výdělek. Pojistné je nízké (cca 20 USD ročně), pojištěny jsou i další osoby cestující v autě a pojištění se vztahuje na všechna auta řízená pojištěným. Pozitivní hodnocení tohoto připojištění vyzdvihuje, že jde o relativně jednoduché řešení mnoha problémů obětí autonehod. Ve většině států je pojistné krytí rozšířeno i pro případ platební neschopnosti pojišťovny [Bickelhaupt 1983, s. 591–4].

Za zvláštní typ legislativy jsou v USA považovány zákony koncipované jako plány „no-fault“. Charakterizovali jsme je v předchozí části textu. Celkově je možné *legislativu* USA charakterizovat ve stručnosti takto:

- ve více než dvou třetinách států USA existuje povinné pojištění, v ostatních státech musí řidič doložit svou solventnost (tedy prakticky mít sjednáno pojištění) ihned po nehodě, kterou způsobil;
- v jednotlivých státech USA, kde existuje povinné pojištění, se používají různé verze dvou koncepcí:
 - klasické odpovědnostní pojištění motorových vozidel, které se vztahuje pouze na osoby a majetek mimo vozidlo,
 - dopravní úrazové pojištění (koncepte „no-fault“), přičemž tato druhá koncepce mírně převažuje;
- ve všech státech je pojišťovnami povinně nabízeno pojistníkům připojištění pro případ škod způsobených nepojištěnými motoristy, které uhraduje zdravotní péči a ušlý výdělek;
- v rámci povinného pojištění nebo i mimo ně existuje právní úprava úhrady újmy na zdraví nepojištěnými motoristy, někde se tato právní úprava vztahuje i na škody na majetku;
- téměř všichni motoristé s vyšším individuálním rizikem mají možnost si sjednat pojištění.

Odpovědnostní pojištění motorových vozidel v Evropě

V rámci Evropské unie je odpovědnostní pojištění motorových vozidel regulováno směrnicemi Rady (vlády) EU, resp. dřívějších Evropských spole-

členství. První *směrnice Rady ES* k odpovědnostnímu pojištění motorových vozidel je z roku 1972 a obsahuje tato ustanovení:

- odpovědnostní pojištění motorových vozidel je povinné ve všech členských zemích – pokud jde o odškodňování škod na zdraví;
- toto pojištění se vztahuje na území všech členských zemí;
- rozsah pojistné ochrany při škodách utrpených v členských zemích se řídí právem země, kde ke škodě došlo;
- členské země upustí při přechodu hranic od kontroly mezinárodních pojišťovacích karet dokládajících sjednání odpovědnostního pojištění motorových vozidel – redukce pohraniční kontroly podpoří volný pohyb osob v rámci ES.

Upuštění od kontroly „zelených karet“ bylo možné až po sjednání odpovídající mnohostranné dohody mezi národními kanceláři zelených karet, jejichž členy jsou pojišťovny provozující odpovědnostní pojištění motorových vozidel. Systém zelených karet je založen na Londýnské dohodě z roku 1949, která byla ratifikována národními kanceláři zelených karet v průběhu 50. let. „Zelená karta“ je prakticky v celé Evropě považována za doklad o dostatečném pojistném krytí odpovědnostním pojištěním motorových vozidel. V rámci systému zelených karet garantují národní kanceláře pojištěnou pojistnou ochranu (odškodnění újm na zdraví) obětem dopravních nehod, za něž odpovídá vozidlo z jiné členské země, nezávisle na tom, zda je vozidlo dostatečně pojištěno. Kancelář, která v těchto případech odškodní oběť nehody, má právo žádat odškodnění od kanceláře té země, odkud vozidlo odpovídající za nehodu pochází.

Mnohostranná dohoda mezi kanceláři zelených karet, jež umožňuje upuštění od hraniční kontroly zelených karet, vstoupila v platnost v roce 1974. Signatáři jsou nejen země ES, ale i Norsko, Švédsko, Finsko, Švýcarsko, Rakousko, Maďarsko a Československo. Později k dohodě přistoupily i další národní kanceláře. Místo zelené karty je od té doby dokladem o uzavření odpovídajícího odpovědnostního pojištění motorových vozidel už jen SPZ. Dodnes se ovšem nezřídka stává, že motorista je při vjezdu do signatářské země nucen sjednat další, dočasné odpovědnostní pojištění, anebo je motorista dopravní policií donucen sjednat takové pojištění ve vnitrozemí poté, co se nemohl vykázat zelenou kartou. Tyto případy se staly nejen v Itálii, ale i např. v Německu.

Druhá směrnice Rady ES k odpovědnostnímu pojištění motorových vozidel z roku 1983 je dalším podstatným harmonizačním krokem v rámci ES. Jejím účelem je hlavně zvýšit minimální úroveň pojistného zabezpečení obětí dopravních nehod v ES. Směrnice měla platit v členských zemích nejpozději do konce roku 1988, některé země měly u některých ustanovení odklad o několik let (až do konce roku 1995). Druhá směrnice má tato základní ustanovení:

- povinné pojištění se rozšiřuje o pojistné krytí škod na majetku;
- povinné minimální krytí u škod na zdraví je 350 000 ECU na osobu (oběť nehody) a u škod na majetku 100 000 ECU na pojistnou událost (bez ohledu na počet obětí); místo pojistné částky 350 000 ECU na osobu lze použít pojistnou částku 500 000 ECU za všechny osoby postižené jednou pojistnou událostí; místo všech uvedených pojistných částek je možné uzákonit celkovou pojistnou částkou 600 000 ECU, jež se vztahuje ke všem újmám na zdraví i na majetku vyplývajícím z jedné pojistné události;
- zřízení záručního (garančního) fondu v každé členské zemi, jehož úkolem je poskytovat odškodnění za škody způsobené nezjištěnými motorovými vozidly nebo nedostatečně pojištěnými vozidly;

- zrušení tzv. příbuzenské klauzule, pokud jde o škody na zdraví;
- zákaz některých výluk z pojištění vztahujících se k třetím osobám: z pojistného krytí nejsou vyloučeny případy, kdy řidič-škůdce nemá řidičské oprávnění nebo neměl souhlas k jízdě vozidlem nebo kdy vozidlo nesplňovalo zákonné technické a bezpečnostní normy; výjimkou je případ, kdy poškozené osoby dobrovolně nastoupily do odcizeného vozidla.

Třetí směrnice Rady ES k odpovědnostnímu pojištění motorových vozidel byla vydána v roce 1990 a termínem k jejímu naplnění v národním zákonodárství byl konec roku 1992: Irsko, Řecko, Španělsko a Portugalsko mají prodloužené přechodné období do konce roku 1995. Jejímí zásadními ustanoveními jsou:

- pojistná ochrana u škod na zdraví se rozšiřuje na všechny osoby cestující motorovým vozidlem - s výjimkou řidiče;
- pojistné je s pojistníkem sjednáváno jednou sazbou pro celé území ES;
- pojištění poskytuje pojistnou ochranu nejen v rozsahu minimálního pojistného krytí určeného zákonem státu, kde je vozidlo evidováno, ale i v rozsahu pojistného krytí v zemi, kam vozidlo vycestovalo (podle toho, která pojistná částka je vyšší) - a to za jednu sazbu pojistného;
- garanční fond nemůže podmiňovat výplatu plnění tím, že se prokáže platební neschopnost či platební nevůle odpovědné osoby;
- zákon stanoví, která instituce (garanční fond nebo pojišťovna) vyplatí plnění poškozenému v případě eventuální neshody mezi těmito institucemi.

Třetí směrnice Rady ES k neživotnímu pojištění z roku 1992, která měla být naplněna v národní legislativě s účinností nejpozději od 1. 7. 1994, ruší povolovací řízení ve vztahu k všeobecným pojistným podmínkám i sazbám pojistného za odpovědnostní pojištění motorových vozidel. V zemích, jako je Velká Británie nebo Holandsko, kde je pojistný trh deregulován již dlouhou dobu, se toho mnoho nezmění [Lemor 1992, s. 22]. Naproti tomu v řadě jiných zemí ES již k dnešnímu datu došlo k podstatným změnám nejen v právní úpravě, ale i v nabídce pojištění - u odpovědnostního pojištění motorových vozidel především v konstrukci pojistného. Dokonce se píše o groteskni a ekonomicky málo smysluplné konkurenci: pokud jde o pojištění údajně malých rizik, panuje rabattitis [Lauer 1995, s. 14]. (Pod „rabattitis“ se rozumí „nemoc“ bujení rabatů.)

Jakou koncepcí reformy u nás?

Dále se budeme věnovat problematice *reformy odpovědnostního pojištění motorových vozidel u nás*. Základní východisko je poměrně jednoduché: při snaze o vstup naší republiky do Evropské unie je jen otázkou času, kdy máme uvést naši legislativu do souladu se směrnicemi Rady ES k pojištění. Pokud jde o směrnice k odpovědnostnímu pojištění motorových vozidel, pak z předchozího výkladu je zřejmé, že naše dnešní zákonné pojištění jim vyhovuje. Jinak je to však – alespoň na první pohled – ve vztahu ke třetí směrnici k neživotnímu pojištění; ta předpokládá deregulaci odpovědnostního pojištění motorových vozidel, stejně jako u ostatních odvětví soukromého pojištění. Zákonné pojištění má za této situace šanci jen za předpokladu, že k němu bude možná alternativa. Prakticky by to znamenalo, že by musela existovat možnost „vystoupit“ ze zákonného pojištění za podmínky předchozího sjednání odpovědnostního pojištění motorových vozidel (v souladu se směrnicemi ES). Reforma odpovědnostního pojištění motoro-

vých vozidel vyžaduje zamyšlení nad celou koncepcí tohoto pojištění – nejen nad pravidly obsaženými ve směrnících ES.

Pokud jde o časový horizont reformy odpovědnostního pojištění motorových vozidel, je tato reforma prioritní záležitostí. Provoz zákonného pojištění jednou ze soukromých pojišťoven (podle novely zákona o pojišťovnictví stanoví tuto pojišťovnu Ministerstvo financí) tuto pojišťovnu zvýhodňuje před ostatními – v obecném slova smyslu. Může ji však i poškozovat – pokud je zákonné pojištění ztrátové.

Minimální varianta reformy předpokládá přechod k povinnému smluvnímu pojištění a v nezbytném rozsahu uplatnění směrnice ES. To je jistě možné, nicméně je potřeba si nejprve postavit problém ve zcela obecné poloze. A touto obecnou polohou problému je zodpovězení otázky, jakou z možných koncepcí tohoto pojištění je vhodné u nás uplatnit.

Při posuzování obecných východisek reformy jde především o tři koncepční okruhy:

- základní koncepce pojištění (klasická či modifikovaná koncepce, „no-fault“),
- poskytovaná plnění a jejich konstrukce,
- financování včetně problematiky konstrukce pojistného.

Pokud jde o zmíněné základní koncepce pojištění, připouští směrnice ES kteroukoliv z nich. Ponechme na právnících, zda by mohlo mít smysl více zdůraznit zásadu odpovědnosti za zavinění, resp. nakolik se zejména systémy vycházející z principu odpovědnosti za zavinění a využívající presumpci zavinění prakticky liší od modifikované koncepce odpovědnostního pojištění. Až na další vycházíme z toho, že tyto rozdíly nejsou ekonomicky významné – zvláště když jsou podle směrnice ES kryty škody na zdraví všech cestujících motorovým vozidlem. A když k „dotažení“ do koncepce „no-fault“ chybí „pouze“ zahrnout do této pojistné ochrany řidiče.

Zahrnutí řidiče do pojistné ochrany (pokud jde o škody na zdraví) se odráží ve výši pojistného. Rozsah dopadu závisí ovšem na tom, jaká plnění a v jaké výši se poskytují. A také na tom, kolik se ušetří na správních nákladech pojištění, když se přestane zjišťovat zavinění řidičů. V obecné rovině nelze tento problém vyřešit – závisí na konkrétních variantách plnění, na praxi soudů apod. Z tohoto hlediska jsou možné obě varianty: použít modifikovanou koncepci odpovědnostního pojištění motorových vozidel i koncepci „no-fault“.

Druhy, konstrukce a výše plnění jsou otázkou zcela zásadní. Koncepčně jsou zde možné dvě základní varianty:

- klasické odškodňování podle zásady odpovědnosti za zavinění, na bázi občanského zákoníku,
- odškodňování podle zásady odpovědnosti za výsledek, na bázi práva sociálního pojištění.

Obě dvě koncepce se podstatnou měrou liší. První z nich dává plné odškodnění včetně nemateriální újmy, avšak jen v případech prokazaného zavinění. Dokazovat zavinění musí poškozený. Druhá koncepce odškodňuje obecně jen částečně (bez nemateriální újmy), zavinění se však neprokazuje – podstatný je výsledek. Výše dávek (plnění) je dána státní sociální politikou – viz problematika výše starobních a invalidních důchodů, nemocenské, úhrady zdravotní péče atd.

Naše dosavadní právní úprava odpovědnostního pojištění motorových vozidel (i odškodňování pracovních úrazů a nemocí z povolání) je extrémní kombinací obou variant: z každé z nich si „bere“ jakoby jednu polovinu. Z klasického odškodňování přebírá systém náhrad, jejich konstrukci a vý-

ši. Z druhé koncepce pak přebírá její velkorysost při vzniku nároku na náhradu. Výrazem toho je i neexistence pojistných částek. Extrémnost kombinace pravděpodobně nemá ve světě obdobu.

Obecně řečeno, je možné z koncepčního hlediska převzít zásadně buď první, nebo druhou variantu odškodňování. Kombinace, resp. nedůslednost bychom měli v tomto smyslu vyloučit. Jestliže prakticky vylučujeme z našich úvah klasickou koncepci odpovědnostního pojištění motorových vozidel, pak to znamená přiklonit se ke druhé variantě, tj. k převzetí principů sociálního pojištění. To znamená převzít dávkový systém sociálního pojištění. A také výši (sazby) dávek sociálního pojištění. To také znamená neaplikovat jako dávku (náhradu) bolestné a podobné dávky. To se může zdát být tvrdé – zvláště pokud byla nehoda jasně zaviněna. Takto „tvrdé“ je však celé sociální pojištění. Největší tvrdosti zákona lze přitom odstranit výjimkami. Standardním řešením v odpovědnostním pojištění motorových vozidel v řadě zemí je propojení s pojistnými částkami. Až do výše pojistné částky platí odpovědnost za výsledek (bez bolestného) a nad tuto výši pak odpovědnost za zavinění – s náhradami podle občanského zákoníku.

Dávkový systém typu sociálního pojištění může mít z uvedeného hlediska v zásadě dvojí konstrukci: buď s preferencí, nebo bez preference úrazů. To platí pro pracovní úrazy (a nemoci z povolání) – s tím, že většinou se ve světě praktikuje preference pracovních úrazů. Důvodem není ani tak obecná potřebnost preference těchto úrazů jako spíše setrvačnost vývoje sociálního úrazového pojištění a obtížnost odbourávání jednou zavedených sociálních výhod (resp. „vládní selhání“). Z teoretického hlediska je žádoucí preferenci pracovních úrazů – oproti jiným úrazům a nemocem – zrušit; tím by se také zjednodušil systém sociálního pojištění. Analogie platí pro dopravní úrazy, resp. úrazy vzniklé provozem motorových vozidel. U nás bude uplatnění tohoto přístupu o to obtížnější, že jsme (nejen zde) zdědili extrémně zdeformovaný systém.

Uplatnit navrhovanou konstrukci plnění z odpovědnostního pojištění motorových vozidel vlastně znamená, že v základním případě by poškozený nedostal za škodu na zdraví nic navíc oproti nárokům daným sociálním zdravotním, nemocenským a důchodovým pojištěním. Do zákona o odpovědnostním pojištění motorových vozidel by bylo možné (resp. stačilo by) zapracovat ustanovení analogická případům pracovních úrazů v zákonech o sociálním, důchodovém a nemocenském pojištění. (Tato ustanovení by případně mohla být i v těchto zákonech.) Již méně vhodnou úpravou je preference dopravních úrazů; v případě její realizace by měla být preference (a právní úprava) stejná jako u pracovních úrazů.

Předchozí úvahy a závěry se vztahují ke škodám na zdraví. U škod na majetku je problematika do značné míry jednodušší, neboť jde o sociálně méně významný problém, a také z toho důvodu, že při střetech motorových vozidel se v zásadě stejně uplatňuje princip odpovědnosti za zavinění.

Úvahy o koncepci odškodňování doplníme stručnou globální charakteristikou těchto koncepcí, resp. systémů v tržních ekonomikách. Ve většině vyspělých zemí zde existuje více či méně předimenzovaný systém odškodňování újmy na zdraví, což úzce souvisí s náročností tohoto odškodňování (a tudíž i odpovědnostního pojištění) na rozhodování soudů a na správní náklady. Naproti tomu u nás je tentýž systém odškodňování vysloveně předimenzován – pokud jde o náhrady a jejich koncepci. Výše přiznávaných náhrad však zřejmě není celkově přemrštěná a správní náklady jsou zejména díky monopolnímu provozu velmi nízké.

Pojistné v odpovědnostním pojištění vozidel

Koncepce a konstrukce pojistného v odpovědnostním pojištění motorových vozidel je závislá v první řadě na tom, zda a jak jsou tato pojištění regulována. V tomto směru lze rozlišit koncepci a konstrukci pojistného:

- ve zcela tržních podmínkách, kdy kromě státního dozoru nad soukromými pojišťovnami a kromě obecné právní úpravy obsahu pojistných smluv (ve smyslu zákona o pojistné smlouvě) žádná státní regulace neexistuje,
- v podmínkách silně regulovaného trhu těchto pojištění, kdy stát stanoví např. celostátně jednotné všeobecné pojistné podmínky a případně ještě konstrukci pojistného, nebo dokonce i jednotlivé sazby pojistného (případně „pouze“ sazby čistého pojistného).

Regulačním zásahem je již samotná existence povinného smluvního odpovědnostního pojištění motorových vozidel. Stát je odpovědný nejen za uplatnění té či oné koncepce tohoto pojištění, ale i za její zcela konkrétní naplnění – jak jsme o tom pojednali výše.

Problematika pojistného je dnes v podmínkách EU jednoznačně dána principem deregulace trhu pojištění. Výsledkem jsou velmi členité sazebníky odpovědnostního pojištění motorových vozidel. Naše obecné úvahy by se v tomto směru mohly omezit na období přechodu odpovědnostního pojištění motorových vozidel k tomuto systému. Otázkou tedy je, zda dočasně schvalovat či určovat pojistné podmínky a sazby pojistného – např. tak, jak to do nedávna dělali v Rakousku či Německu. Naše rozhodování musí také vycházet z odhadu podmínek na trhu po jeho deregulaci včetně tendencí k růstu pojistného. Tyto podmínky zřejmě nebudou standardní. Řada pojišťoven by mohla nabízet pojištění s vyšším pojistným - jen z důvodu nedostatku informací, a tím i rizikovosti celkového odhadu potřebného pojistného. Na základě toho se domnívám, že v zákoně bude potřebné si ponechat možnost této regulace – po časově omezené období.

Obecně lze zvažovat možnost zcela jiné koncepce financování odpovědnostního pojištění motorových vozidel. V tomto směru přichází v úvahu financování přírůžkou k ceně pohonných hmot, resp. zvláštní spotřební daní. Nabízí se i propojení či spojení se silniční daní (daní z motorových vozidel). Tyto varianty mají své přednosti především v jednoduchosti výběru pojistného. Financování pomocí účelové spotřební daně může být v mnoha směrech racionálnější než pojistné určované podle typu vozidla a dalších kritérií, včetně využití bonusů a malusů. Může zčásti znamenat přesnější individualizaci pojistného. Na druhé straně jde o individualizaci jen podle jednoho kritéria - výše spotřeby pohonných hmot. Největší slabinou je zřejmě neslučitelnost těchto koncepcí s existencí více pojišťoven, které toto pojištění provozují. Hlavní problém by byl v rozdělení vybraného pojistného mezi pojišťovny. Odpovědnostní pojištění motorových vozidel by muselo být provozováno jako sociální pojištění. Na Novém Zélandu či v Austrálii je to možné, ve střední Evropě však sotva.

Celková výše pojistného byla a je v jednotlivých zemích dosti odlišná – což je dáno celou řadou faktorů: počínaje ekonomickou úrovní země a hustotou provozu motorových vozidel a konče národními zvláštnostmi. Významnou roli hraje i kvalita silnic a sledování dodržování pravidel silničního provozu. Již z těchto důvodů je srovnávání sazeb pojistného za odpovědnostní pojištění motorových vozidel mezi jednotlivými zeměmi problematické. Zejména v našem případě je zde ještě další faktor: dosud dosti významný rozdíl mezi měnovým kurzem a paritou kupní síly. Již vzhledem

k odlišnostem těchto relací v jednotlivých zemích nelze výši sazeb pojistného např. v Maďarsku či Polsku argumentovat ve prospěch budoucích podstatně vyšších sazeb u nás.

Sazebníky pojistného za odpovědnostní pojištění motorových vozidel jsou v tržních podmínkách velmi členité. Hlavní kritéria uplatňovaná v těchto sazebnících – vedle druhu a obsahu jednotlivých pojištění (včetně výše spoluúčasti) – jsou:

- typ motorového vozidla, dotažený často až do konkrétního modelu (včetně úrovně výbavy) a roku výroby,
- území provozu (registrace, stanoviště) vozidla,
- druh provozu vozidla,
- klasifikace řidiče.

Původní klasifikace vozidel pro účely pojištění byly poměrně jednoduché – např. podle kubatury či výkonu motoru. Při dnešních počtech motorových vozidel lze zpravidla – na bázi zákona velkých čísel – sazebníky pro jednotlivé modely značek vozidel. Navíc je to nutné i se zřetelem na rozdíly mezi značkami a modely v takových důležitých parametrech, jako je:

- opravitelnost vozidel, ceny náhradních dílů, hodinové sazby opraven,
- odcizitelnost (míra zabezpečení proti odcizení) vozidel a struktura poptávky zlodějů po jednotlivých typech vozidel.

Významné rozdíly jsou i v riziku podle území provozu motorového vozidla – jak pokud jde o hustotu provozu, tak pokud jde o různou míru výskytu zlodějů, vandalů. Větší města a aglomerace jsou zpravidla spojeny s vyšším rizikem. Regionalizace tarifů je dnes běžná. V Londýně se setkáme i se zvláštními tarify podle bloků ulic! [Wienstein 1994, s. 18]

Pod diferenciací pojistného podle druhu provozu se rozumí rozlišení vozidel pro osobní potřebu a pro podnikání – s případným vyčleněním např. vozů taxi, pronajatých vozidel, sanitních vozidel apod. Lze sem přiřadit i tarify diferencované podle počtu ujetých kilometrů.

Diferenciace sazeb pojistného podle „druhu“ řidiče je pro tržní ekonomiku charakteristická. Patří sem diferenciaci podle věku, pohlaví, stavu (svobodný – ženatý, vdaná) řidiče atd. Obecně platí, že mladí a svobodní řidiči mají více nehod. Rovněž tak mladí muži jsou větším rizikem než mladé ženy. Bez zajímavosti není ani to, že v některých státech USA byla diferenciaci pojistného podle pohlaví zakázána. [Kapoor–Dlabay–Hughes 1988, s. 385]. Po nedávné deregulaci pojištění v Rakousku se tam nyní poskytují slevy z pojistného např. pro rodiny, seniory, ženy, úředníky, některá povolání, pro řidiče, kteří jezdí málo, a pro řidiče, kteří řídí své auto sami [Lauer 1995, s. 14].

Velmi intenzivně se v tržních podmínkách používá následná diferenciaci pojistného – podle skutečného počtu hlášených škod v předchozích letech: využívají se celé škály bonusů a případně i malusů. Princip bonusu v pojištění motorových vozidel spočívá v tom, že po jednom roce či více letech; pojištění s bezeškodním průběhem se snižuje sazba pojistného, resp. zvyšuje se sazba bonusu. Při pojistných událostech se naopak snižuje bonus, popř. se přejde k malusu – k vyšší sazbě pojistného. Celý mechanismus bonusů a malusů budeme ilustrovat na příkladě Německa před deregulací pojistného trhu, kdy konstrukce bonusů a malusů byla závazná pro všechna odpovědnostní pojištění motorových vozidel, u pojištění kaska byla možnost odchylky od uvedených sazeb.

Tabulka 1 obsahuje 16 tříd bonusů (SF), přičemž číslo za SF znamená počet let trvání odpovědnostního pojištění motorových vozidel. Např. řidič po 15 letech bez pojistné události zaplatí pojistné ve výši 35 % základního po-

TABULKA 1 Bonusy v německém odpovědnostním pojištění osobních automobilů

třída bonusu	sazba pojistného	zařazení po 1 šk.	zařazení po 2 šk.	zařazení po 3 šk.
SF 15	35 %	SF 9	SF 5	SF 3
SF 14	40 %	SF 7	SF 4	SF 2
SF 13, SF 12	40 %	SF 6	SF 3	SF 2
SF 11, SF 10	40 %	SF 5	SF 3	SF 2
SF 9	45 %	SF 5	SF 3	SF 2
SF 8	45 %	SF 4	SF 2	SF 1
SF 7	50 %	SF 4	SF 2	SF 1
SF 6	55 %	SF 3	SF 2	SF 1
SF 5	60 %	SF 3	SF 2	SF 1
SF 4	65 %	SF 2	SF 1	SF 1/2
SF 3	70 %	SF 2	SF 1	SF 1/2
SF 2	85 %	SF 1	SF 1/2	M
SF 1	100 %	SF 1/2	M	M
SF 1/2	125 %	S	M	M
S	155 %	M	M	M

pramen: [Wienstein 1994, s. 56]

jistného (čili má bonus 65 %), přičemž pod základním pojistným se rozumí pojistné po jednom roce trvání pojištění beze škody (SF 1). Do tabulky se z technických důvodů nevešly dva poslední řádky, obsahující třídu 0 a třídu M. Třída 0 je určena pro začátečníky a má sazbu pojistného 175 % a třída M je malus s pojistným 200 % základního pojistného. Začínající řidiči, kteří mají řidičský průkaz již nejméně 3 roky, a řidiči, kteří si dodatečně pojišťují druhý osobní automobil, jsou zařazováni do třídy SF 1/2. Z této třídy se lze do třídy SF 1 dostat po bezeškodním pololetí (pokud bylo pojištění auta sjednáno v prvním pololetí) nebo až po dalším roce (pokud bylo uzavřeno mezi 2. 7. a 31. 12.). Začátečník se sazbou 175 %, který sjednal pojištění v prvním pololetí a neměl v celém kalendářním roce pojistnou událost, postupuje v dalším roce do třídy SF 1/2. Pokud sjednal pojištění ve druhém pololetí, postupuje po uplynutí celého dalšího kalendářního roku přímo do třídy SF 1.

Tabulka 1 také ukazuje, co se stane, když je řidič v příslušné třídě a má jednu pojistnou událost nebo 2 či 3 pojistné události v příslušném kalendářním roce. V těchto případech se přesune v příštím kalendářním roce do v tabulce uvedené nižší třídy. Tím je také dán smysl třídy S: je-li řidič v třídě SF 1/2 a má 1 škodu, přerazuje se do třídy S s pojistným 155 %. V chybějících dvou řádcích (třídy 0 a M) se postupuje, resp. zůstává v třídě M, tj. platí se 200 % základního pojistného.

Pojistné za zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla je u nás stanoveno vyhláškou Ministerstva financí. Přestože před několika lety došlo k větší diferenciaci sazeb pojistného, zůstávají členitost sazebníku a kritéria diferenciacie pojistného vůbec na úrovni odpovídající systému zákonného pojištění - tedy silně zjednodušená. U osobních automobilů jsou od roku 1996 sazby pojistného v rozmezí od 552 Kč (auta s obsahem motoru do 1 000 ccm) do 3 516 Kč (nad 2 500 ccm).

Jedním z charakteristických rysů vývoje odpovědnostního pojištění v posledních letech je prudký nárůst vyplacených plnění za tzv. zahraniční pojistné události. Jde o pojistné události, kde pojistné plnění je vypláceno do

zahraničí – za škody způsobené našimi motoristy zahraničním motoristům v České republice a v zahraničí. Objem vyplacených plnění za zahraniční pojistné události dosáhl v roce 1994 1 187 mil. Kč, tj. téměř tolik, jako činila plnění za domácí pojistné události (1 250 mil. Kč). Průměrná škoda v případech zahraničních pojistných událostí činila přes 90 000 Kč, kdežto u domácích pojistných událostí téměř 7 000 Kč (koncem roku 1994). Tento propastný rozdíl není vysvětlitelný pouze vyšší životní úrovní v Německu a Rakousku a vlivem relace měnového kurzu a parity kupní síly.

Podle velmi hrubého odhadu připadá na škody způsobené našimi pojištěnými v zahraničí asi 30 % všech škod. Při odhadovaném počtu 600 tisíc výjezdů do zahraničí vychází, že riziko při výjezdu do zahraničí je čtyřikrát vyšší než v tuzemsku. Při této velké disproporcii je nutné zvažovat zavedení režimu zvláštního pojistného, které je povinen každý motorista zaplatit před výjezdem do zahraničí. Legislativní (textová) úprava může být stejná jako v dřívějším období. Z podkladů pro rok 1996 vyšlo průměrné pojistné asi 650 Kč (bez zahrnutí rizika v zahraničí) a průměrné zvláštní pojistné 2 500 Kč. Celkové průměrné pojistné by v roce 1996 mělo činit 920 Kč.

Systém tzv. zvláštního pojistného je samozřejmě komplikací celého systému pojistného za odpovědnostní pojištění motorových vozidel. Problémy kontroly jeho výběru i samotnou konstrukci zvláštního pojistného je třeba vzít v úvahu při jeho celkovém hodnocení a předpokládané efektivnosti. Lze však předpokládat, že v tržních podmínkách by řada pojišťoven systém zvláštního pojistného zavedla. Obdobné je tomu ostatně v Polsku, kde zřejmě existuje systém zvláštního odpovědnostního pojištění motorových vozidel pro zahraničí. Průměrné pojistné za pojištění automobilů (přes 1 000 ccm) včetně zelené karty je asi třikrát vyšší než pojistné za pojištění bez této karty.

Třetí směrnice Rady ES k odpovědnostnímu pojištění motorových vozidel požaduje sjednávání pojištění s pojistníkem pro celé území EU jednou sazbou. Polský systém je zřejmě s tímto požadavkem v rozporu. Československý systém zvláštního pojistného v rozporu se směrnicí ES není - nepochybně z právního hlediska. Motorové vozidlo/by bylo pojištěno v zahraničí i bez zaplacení zvláštního pojistného. „Obejít“ směrnice ES je plně oprávněné z ekonomického hlediska. Ve vztahu k ES zde rozhodně není třeba předcházet událostem – ostatně bychom případně mohli dostat výjimku nebo čas na úpravu tohoto systému. Problém škod v zahraničí a zvláštního pojistného beru jako další argument pro deregulaci tohoto segmentu trhu. Zákon může zvláštní pojistné umožnit, pojišťovny je nemusejí zavádět.

* * *

Závěrem shrňme potřebný základní přístup k reformě odpovědnostního pojištění vozidel v ČR:

- Reforma odpovědnostního pojištění motorových vozidel musí být pojata podstatně širěji než jen jako přechod od zákonného pojištění k povinné smluvnímu pojištění. Zásadní otázkou je koncepce odpovědnosti za škodu a konstrukce odškodňování újmy na zdraví.
- V souladu s celkovými tendencemi vývoje odpovědnostního pojištění motorových vozidel a v zájmu koncepčního přístupu k odškodňování újmy na zdraví je nezbytné využít koncepce „no-fault“, kdy jsou odškodňování i řidiči motorových vozidel, a konstrukci odškodňování odvodit od konstrukce dávek sociálního pojištění. Při tomto přístupu nebude rozšíření pojistné ochrany o škody na zdraví řidiče znamenat významné zvýšení pojistného.

LITERATURA

- BICKELHAUPT, D. L.: General Insurance. Homewood, Irwin 1983.
- KAPOOR, J. R. - DLABAY, L. R. - HUGHES, R. J.: Personal Finance. Homewood, Irwin 1988.
- LAUER, F.: Die Situation der österreichischen Autoversicherung. Die Versicherungsrundschau, 1995, č. 6.
- LEMOR, U. D.: Europa und die Autoversicherung. Versicherungswirtschaft, 1992, č. 1.
- Motor Insurance in the EC: New Framework Established. Sigma, 1991, č. 1.
- Risikoschutz durch Versicherungen. Bonn, GDV 1992.
- WIENSTEIN, R.: Der europäische Binnenmarkt für Versicherungen und seine Auswirkungen auf die Kraftfahrversicherung. Versicherungswirtschaft, 1994, č. 1.

SUMMARY

Motor Liability Insurance: Quo vadis?

Jaroslav VOSTATEK, Ministry of Finance, Prague

The author discusses the history and the concepts underlying the Czech motor liability insurance reforms scheduled to be implemented in 1998. Previous insurance reforms began in 1935 with the introduction of mandatory insurance, continued in 1951 with the consumer oriented *ex-lege* insurance (quite progressive for its time), and ended with the 1992 changes which included the ability to cover additional persons excluding the driver and enlarged direct coverage.

Outside of the Czech Republic, the three principle systems of motor liability insurance are described: classical (tort liability), modified (strict liability), and no-fault. The features of different legislation within the United States are explained along with the principles of the EU directives on motor liability insurance. Within the Czech Republic, the *ex-lege* motor liability insurance is not in conformity with the third EU directive on non-life insurance.

The author argues that the transition to obligatory contractual insurance is not the only problem to be solved, the principles of indemnification are very important issues. The present highly generous indemnification of losses fully corresponds to the original tort liability concept in the civil code. A system equivalent or similar to social insurance benefits is recommended by the author. In this sense, the driver should be included in the coverage. Under these conditions, an increase in the basic motor liability insurance premiums is not necessary.