



Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Informační podklad k návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2009/103/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění



Podklad k dokumentu Rady č. 9365/18
září 2018
zpracovala: Darina Nezkusilová

Obsah:

- Hodnocení z hlediska principu subsidiarity: 3
- Odůvodnění a předmět: 3
- Obsah a dopad:..... 4
- Stanovisko vlády ČR: 7
- Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:..... 7
- Projednávání ve výboru pro evropské záležitosti PS PČR: 7

| | |
|---|---|
| AKTUÁLNÍ VYDÁNÍ: | ŘADA: DOKUMENTY EU |
| Název: Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel | Typ řady: interní |
| Zpracovala: Nezkusilová, D. | První vydání řady: říjen 2004 |
| Číslo: Podklad k dokumentu č. 9365/18 | Frekvence vydání řady: nepravidelná |
| Datum: září 2018 | Zaměření: Informační podklady k dokumentům EU projednávaným VEZ |
| Klíčová slova: | Jazyk: CZ |
| Povinné ručení; pojistné krytí; ochrana poškozených; škodní průběh | Vydavatel: Kancelář Poslanecké sněmovny, Sněmovní 4, 118 26 Praha 1 |

PARLAMENTNÍ INSTITUT plní úkoly vědeckého, informačního a vzdělávacího střediska pro Poslaneckou sněmovnu, její orgány, poslance a Kancelář Poslanecké sněmovny, pro Senát, jeho orgány, senátory a Kancelář Senátu. Naše činnosti a produkty uvádíme níže.

| | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|
| Oddělení všeobecných studií | STUDIE Srovnávací studie Analytické studie | ODPOVĚDI NA DOTAZ Stručné odpovědi na dotazy členů Parlamentu | VYBRANÁ TÉMATA Studie zpracované k aktuálním problematikám | MONITORING Vybrané hospodářské měnové a sociální ukazatele | MIGRACE Přehled aktualit v oblasti migrace za vybrané období |
| | PŘEHLED SZBP Společná zahraniční a bezpečnostní politika EU | EUROZÓNA+ Přehled ekonomických událostí v EU | PODKLADY pro zahraničně politická jednání | PŘEDNÁŠKY pro zahraniční delegace, PS, Senát | |
| Oddělení pro evropské záležitosti | STANOVISKA kompatibility nevládních návrhů zákonů s právem EU | KONZULTACE k předkládaným vládním návrhům zákonů | DOKUMENTY EU Výběr z aktů a dokumentů EU zaslaných PS | ZPRÁVY Aktuální agenda v Bruselu | PODKLADY pro jednání výboru na mezinárodní úrovni |
| | INFORMAČNÍ STŘEDISKO Informace o činnosti Poslanecké sněmovny a prohlídky budov | ECPRD Spolupráce s Evropským centrem pro parlamentní výzkum a dokumentaci | PŘEDNÁŠKY pro Poslaneckou sněmovnu, pro školy, veřejnost | INFORMAČNÍ MATERIÁLY o fungování Poslanecké sněmovny, o legislativním procesu | ZÁPISY ze schůzí, seminářů, přednášek, kulatých stolů |

NÁVRH SMĚRNICE

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění
KOM(2018) 336 v konečném znění, kód Rady 9365/18
Interinstitucionální spis 2018/0168/COD

- **Právní základ:**
Článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
31. 5. 2018
- **Procedura:**
Řádný legislativní postup.
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
Datované dnem 26. července 2018, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 1. srpna 2018 prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
Návrh je v souladu s principem subsidiarity.
- **Odůvodnění a předmět:**
Původní směrnice o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel byla přijata již v roce 1972¹ a poté byla pravidelně novelizována, přičemž naposledy byla konsolidována směrnicí 2009/103/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (dále také jen „směrnice o pojištění motorových vozidel“).

Hlavním cílem směrnice o pojištění motorových vozidel je usnadnit volný pohyb vozidel v rámci EU a poskytnout poškozeným z dopravních nehod náležitou ochranu v celé EU. Směrnice o pojištění motorových vozidel je založena na tom, že obyvatelé EU mohou na základě jediného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla volně cestovat v rámci EU, aniž by museli uzavírat další pojistnou smlouvu v jiném členském státě.

V letech 2016-2017 provedla Komise hodnocení směrnice o pojištění motorových vozidel, z něhož vyplynulo, že směrnice v zásadě dobře naplňuje své cíle, nicméně v některých konkrétních oblastech by přesto byly vhodné určité změny.

¹ Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění.

- **Obsah a dopad:**

Návrhem směrnice se navrhuje změny směrnice o pojištění motorových vozidel v pěti následujících oblastech:

- a) Rozsah působnosti směrnice;**

Pro účely směrnice 2009/103/ES o pojištění motorových vozidel v aktuálním znění se na mnoha místech odkazuje na pojem provoz vozidla. Vozidlo je touto směrnicí definováno jako jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené či nepřipojené. Směrnice však již nespécifikuje, co lze považovat za „provoz“ vozidla, a co je tedy přesně rozhodujícím kritériem pro určení, zda je vozidlo v provozu a zda se na něj tedy vztahuje povinnost uzavření pojištění odpovědnosti za škodu. Z tohoto důvodu má být rozsah působnosti směrnice o pojištění motorových vozidel návrhem směrnice zpřesněn prostřednictvím zavedení definice pojmu „provoz vozidla“, jímž by se rozumělo „...jakékoli použití vozidla, obvykle určeného k tomu, aby sloužilo jako dopravní prostředek, které odpovídá jeho obvyklé funkci, a to bez ohledu na vlastnosti vozidla a bez ohledu na terén, ve kterém je motorové vozidlo provozováno, a na to, zda vozidlo stojí, nebo je v pohybu“.

Zavedením definice pojmu „provoz vozidla“ by došlo současně ke kodifikaci právních závěrů obsažených v nedávné judikatuře Soudního dvora Evropské unie (SDEU) – konkrétně např. v rozsudcích Vnuk² a Andrade³. Z rozsudku Vnuk vydaného v září 2014 vyplynulo, že povinnost pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se vztahuje na jakékoli využití vozidla v souladu s jeho „obvyklou funkcí“, bez ohledu na místo užití vozidla. To v praxi v závislosti na výkladu může znamenat, že povinnost vozidlo pojistit by se vztahovala i na případy užití vozidla na soukromém pozemku. Podle rozsudku Rodrigues de Andrade z listopadu 2017 by se pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla mělo vztahovat na „obvyklý provoz vozidla jako dopravního prostředku“ a „bez ohledu na terén“, vyjma dopravních nehod, kdy bylo vozidlo používáno výlučně pro zemědělské účely⁴.

- b) Kontroly pojištění za účelem předcházení provozu nepojištěných vozidel;**

Podle Asociace evropských orgánů pro registraci vozidel a řidičů (EREG) narůstá v EU rozsah problému provozování vozidel nepojištěných na odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla. Směrnice 2009/103/ES však v současnosti neumožňuje provádět kontroly pojištění vozidel, které mají obvyklé stanoviště v jiném členském státě, neboť by se jednalo o omezení volného pohybu vozidel na vnitřním trhu EU. Vzhledem k tomu, že je však v současné době již

² Rozsudek ve věci (C-162/13) Damijan Vnuk proti Zavarovalnica Triglav d.d. ze dne 14. září 2014, dostupný na:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?sessionId=9ea7d0f130da3c583e3d55ba4a95b3b8c416caa0e26.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4Pb3qTe0?text=&docid=157341&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=502504>

³ Rozsudek ve věci (C-514/16) Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade proti Josému Manuelu Proença Salvadorovi, Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, Jorgemu Oliveira Pinto, ze dne 28. listopadu 2017, dostupný na:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?sessionId=9ea7d2dc30dd4c8e52268c8e40069482817e0c1e8553.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyOahr0?text=&docid=197180&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=513427>

⁴ V konkrétním případě se jednalo o zemědělský traktor, jehož hlavní funkcí v okamžiku vzniku nehody nebylo sloužit jako dopravní prostředek, ale byl používán jako stroj pro získávání hnací síly nezbytné k pohonu čerpadla herbicidního postřikovače. Uvedený traktor se zřítil z terasovitého terénu a převrátil se, což se způsobilo usmrcení jedné osoby.

technicky možné provádět kontroly vozidel, aniž by bylo nutné vozidlo zastavit (např. pomocí technologie kamer automaticky rozpoznávajících státní poznávací značku vozidla), umožňuje návrh směrnice členským státům kontroly vozidel na hranicích za určitých předpokladů provádět. Tyto kontroly tedy nově bude možné provádět, pokud budou součástí všeobecného systému kontrol na území daného členského státu (tedy nebudou zaměřeny pouze na kontrolu existence pojištění odpovědnosti), nebudou diskriminační, nebudou vyžadovat zastavení vozidla a budou nezbytné a přiměřené pro dosažení kontrolou sledovaného cíle. Toto opatření bude současně vyžadovat zavedení odpovídajícího mechanismu výměny dat mezi členskými státy, který bude respektovat podmínky a požadavky stanovené v obecném nařízení EU o ochraně osobních údajů (GDPR)⁵ a příslušných vnitrostátních právních předpisů vztahujících se na ochranu osobních údajů.

c) Harmonizace minimálních částek pojistného krytí u škody na zdraví a škody na majetku;

Směrnice o pojištění motorových vozidel již ve svém stávajícím znění zakotvuje povinné minimální částky pojistného krytí, a to zvláště pro případy škody na zdraví a pro případy věcné škody. Stanovené minimální částky pojistného krytí jsou pravidelně aktualizovány každých pět let za účelem zohlednění inflace. Jejich účelem je zajišťovat dostatečnou úroveň ochrany poškozených v celé EU bez ohledu na kategorii vozidla. Členské státy mohou ve své vnitrostátní právní úpravě zavést i vyšší povinné minimální částky pojistného krytí, než stanoví směrnice. Návrh směrnice u škod na zdraví stanoví minimální částku pojistného krytí 6.070.000 EUR (nebo ekvivalent v národní měně) na každou dopravní nehodu, bez ohledu na počet poškozených, nebo 1.220.000 EUR na každého poškozeného. U věcných škod návrh směrnice stanoví minimální výši pojistného krytí 1.220.000 EUR na každou škodnou událost, bez ohledu na počet poškozených.

Dále návrh směrnice harmonizuje data, k nimž má dojít k aktualizaci povinných minimálních částek pojistného krytí pro případy škody na zdraví a věcné škody ve vztahu k inflaci tak, aby tato data byla ve všech členských státech stejná. Vzhledem k tomu, že některé členské státy měly v minulosti možnost ve vztahu k zavedení povinných minimálních částek pojistného krytí využívat přechodná období, nejsou referenční data pro pravidelnou aktualizaci aktuálně nastavena ve všech členských státech stejně. Přechodná období totiž sice již uplynula, ale data jejich ukončení jsou stále využívána jako referenční pro výše uvedenou aktualizaci. Z toho v důsledku plyne, že v tuto chvíli nejsou minimální částky pojistného krytí aktualizovány ve stejnou dobu, a nejsou tedy nutně v daném časovém období nastaveny ve všech členských státech na zcela stejné úrovni.

U členských států, jejichž měnou není euro, by se minimální částky povinného pojistného krytí měly převést na národní měnu ke stanovenému datu jejich aktualizace a poté zůstat ve vztahu k měnovému kurzu zafixovány až do dalšího bezprostředně následujícího data pravidelné aktualizace.

Návrh směrnice zmocňuje Komisi k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem aktualizace harmonizovaných minimálních částek pojistného krytí každých pět let s ohledem na inflaci.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

e) Posílení ochrany poškozených v případě insolvence nebo nedostatečné spolupráce pojistitele;

Směrnice o pojištění motorových vozidel již nyní ukládá, aby v každém členském státě byl zřízen orgán odpovědný za výplatu náhrady škody poškozeným, kterým byla způsobena škoda nepojištěným nebo nezjištěným vozidlem. Tato povinnost však nezahrnuje úhradu náhrady škody v případě, že vozidlo sice pojištěno bylo, avšak pojistitel povinný k výplatě pojistného plnění je insolventní. Pokud tedy vnitrostátní právo pro tyto případy nestanoví žádný mechanismus náhrady škody poškozeným, může dojít k situaci, kdy poškození zůstanou neodškodněni.

Z tohoto důvodu návrh směrnice členským státům ukládá, aby určily subjekt, který je odpovědný za výplatu náhrady škody vzniklé poškozeným v důsledku dopravních nehod motorových vozidel i v případech insolvence nebo nedostatečné spolupráce pojistitele jinak odpovědného za výplatu pojistného plnění. Poškození by se pak v daném případě se svými nároky na náhradu škody obraceli na příslušný subjekt v jejich domovském členském státě, který by poté vyplacenou náhradu škody mohl požadovat po odpovědném subjektu v členském státě sídla platebně neschopného nebo nedostatečně spolupracujícího pojistitele.

f) Zlepšení uznávání potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění;

Směrnice o pojištění motorových vozidel již ve svém aktuálním znění pojistníkovi umožňuje, aby požádal pojistitele o vystavení potvrzení o škodním průběhu jeho předchozích pojištění alespoň za období posledních pěti let. Nicméně z hodnocení uplatňování směrnice vyplynulo, že platnost těchto potvrzení vydaných v jiném členském státě bývá pojistiteli často zpochybňována.

Za účelem usnadnění ověření pravosti potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění by tato potvrzení podle návrhu směrnice měla mít jednotný obsah a formát v celé EU. Návrh směrnice tedy stanoví výčet informací, které by potvrzení mělo obsahovat, a zároveň Komisi zmocňuje k vydávání prováděcích právních aktů, jejichž předmětem by měla být podrobnější úprava jednotného obsahu a formátu potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění.

Návrh směrnice pojistitelům neukládá, aby při výpočtu výše pojistného ani při nabízení svých pojistných produktů zohledňovali škodní průběh předchozích pojištění. Pokud se však již rozhodnou tuto skutečnost zohlednit, je jim návrhem směrnice zakázáno pojistníka diskriminovat na základě jeho státní příslušnosti nebo předchozího bydliště v jiném členském státě. Návrh směrnice také ukládá členským státům zajistit, aby pojišťovny zveřejňovaly svou strategii týkající se zohledňování potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění při výpočtu pojistného.

Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:

V případě přijetí návrhu směrnice bude nutné provést změnu zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. Z návrhu směrnice přímo nevyplývá zvýšení nákladů pro státní rozpočet. Návrh by však mohl mít dopad na rozpočet ČR, pokud by se využila možnost provádět hraniční kontroly pojištění vozidel pomocí technologie rozpoznávání státních poznávacích značek.

V případě zavedení příliš široké definice pojmu „vozidla“ by se přijetí návrhu směrnice také mohlo projevit zvýšením celkových nákladů pro jednotlivce a soukromé právnické osoby na pojistné za pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

- **Stanovisko vlády ČR:**

Vláda ČR v zásadě považuje navrhovanou změnu směrnice o pojištění motorových vozidel za přínosnou. S většinou navrhovaných změn tedy vláda ČR souhlasí s tím, že k některým změnám uplatňuje dílčí připomínky spíše technického charakteru.

Za problematické však vláda ČR považuje vymezení pojmu „provoz vozidla“ pro účely pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Vymezení tohoto pojmu by mělo být v průběhu projednávání návrhu směrnice v orgánech EU vyjasněno. Pokud by k uvedenému vyjasnění nedošlo, mohla by vzniknout potřeba rozšířit rozsah pojistného krytí u pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. V ČR by se rozsah pojistného krytí u tohoto pojištění konkrétně musel rozšířit i na provoz neregistrovaných vozidel a provoz vozidel na soukromém pozemku.

Vláda ČR dále nesouhlasí s navrhovanou transpoziční dobou, jež je v návrhu směrnice zakotvena na 12 měsíců ode dne jejího vstupu v platnost. Tuto dobu považuje vláda ČR za příliš krátkou i vzhledem k délce legislativního procesu. Za přiměřenou považuje dobu alespoň 18 měsíců.

- **Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:**

V Radě EU se návrhem směrnice bude zabývat pracovní skupina pro finanční služby (D3). Předpokládá se, že projednávání návrhu v této pracovní skupině bude zahájeno během rakouského předsednictví.

V Evropském parlamentu byl návrh směrnice přidělen výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitele (IMCO). Zpravodajem byla jmenována Dita Charanzová (ALDE). Stanovisko by měl poskytnout také výbor pro právní záležitosti (JURI). V tuto chvíli se očekává vydání stanoviska příslušného výboru.

- **Projednávání ve výboru pro evropské záležitosti PS PČR:**

Výbor pro evropské záležitosti PS PČR projednal dokument dne 5. 9. 2018 a usnesením č. 132 přijal tyto závěry:

Výbor pro evropské záležitosti

1. obecně **podporuje** návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění KOM(2018) 336 v konečném znění, kód Rady 9365/18;
2. **podporuje** stanovisko vlády ČR k návrhu směrnice ze dne 26. 7. 2018;
3. **vítá**, že se návrh směrnice zabývá dosud neřešenými problémy s uplatňováním stávajícího znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění;
4. **má však za to**, že definice pojmu „provoz vozidla“ obsažená v návrhu směrnice by měla být vyjasněna či upravena v tom smyslu, aby do rozsahu její působnosti nespadlo užití vozidel na soukromém pozemku nebo užití vozidel, která nepodléhají registraci;

5. **domnívá se**, že příliš široká definice pojmu provoz vozidla může také způsobit překrývání odpovědnosti z provozu motorového vozidla s jinými režimy občanskoprávní odpovědnosti použitelnými v případě nehody (např. odpovědnosti za škodu způsobenou provozní činností, obecná občanskoprávní odpovědnost za škodu);
6. **upozorňuje** na příliš krátkou transpoziční lhůtu k provedení návrhu směrnice do vnitrostátních právních řádů členských států;
7. **pověřuje** předsedu výboru pro evropské záležitosti, aby v rámci politického dialogu postoupil toto usnesení předsedovi Evropské komise.