

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 25.6.2007
KOM(2007) 207 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ
o některých záležitostech týkajících se pojištění motorových vozidel

OBSAH

1.	ČÁST 1: Provedení čl. 4 odst. 6 čtvrté směrnice o pojištění motorových vozidel týkajícího se vnitrostátních ustanovení o postizích a jejich účinnosti	3
1.1.	Úvod.....	3
1.2.	Přezkum provedení směrnice v členských státech.....	4
1.3.	Posouzení provedení a účinnosti čl. 4 odst. 6	4
1.3.1.	Informovanost veřejnosti o mechanismu škodních zástupců a jeho vnímání	4
1.3.2.	Povaha postihů zavedených s ohledem na postup odůvodněné nabídky/odpovědi a jejich rovnocennost	5
1.3.3.	Fungování postupu odůvodněné nabídky/odpovědi v členských státech	8
1.4.	Závěr	9
2.	ČÁST 2: Pojištění motorových vozidel a výlohy právní ochrany	10
2.1.	Úvod.....	10
2.2.	Právní rámec EU pro pojištění právní ochrany	11
2.3.	Dostupnost smluv v rámci dobrovolného pojištění právní ochrany.....	11
2.4.	Zahrnutí výloh právní ochrany do pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel odpovědné strany	12
2.4.1.	Stávající situace v členských státech.....	12
2.4.2.	Možný dopad na pojistné v rámci pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel.....	12
2.5.	Závěr	13

1. ČÁST 1: PROVEDENÍ ČL. 4 ODS. 6 ČTVRTÉ SMĚRNICE O POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL TÝKAJÍCÍHO SE VNITROSTÁTNÍCH USTANOVENÍ O POSTIZÍCH A JEJICH ÚČINNOSTI

1.1. Úvod

Jedním z cílů čtvrté směrnice o pojištění motorových vozidel 2000/26/ES (dále jen „směrnice“) je zajistit rychlou likvidaci škod v rámci pojištění motorových vozidel v případech, kdy k dopravní nehodě dojde mimo zemi, v níž má poškozený své bydliště (tzv. „poškozený v zahraničí“). Prostřednictvím škodního zástupce¹ (škodního zástupce musí každý pojistitel zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel jmenovat v každém jiném členském státě) by poškození v zahraničí měli být schopni vyřídit nároky ve vlastním jazyce a dostat odškodnění rychleji a s méně výdaji. Škodní zástupce je odpovědný za zpracování a vyřízení nároku, přičemž zastupuje zahraničního pojistitele osoby odpovědné za dopravní nehodu².

Členské státy musí mimoto uložit postihy s cílem urychlit odškodnění. Odpovědným pojistitelům nebo jejich škodním zástupcům, kterým trvá déle než tři měsíce, než poskytnou odůvodněnou odpověď (tzv. postup „odůvodněné nabídky/odpovědi“) na žádost o odškodnění, může být uložena pokuta ve výši stanovené členským státem, v němž je pojistitel registrován, a ze splatného odškodnění se účtuje úrok³.

V čl. 4 odst. 7 směrnice se uvádí, že Komise (do 20. ledna 2006⁴) uvedomí Evropský parlament a Radu o provedení a účinnosti vnitrostátních postihů zavedených s ohledem na postup odůvodněné nabídky/odpovědi a o rovnocennosti vnitrostátních ustanovení o postizích a případně podá návrhy (pokud tyto vnitrostátní postihy nepřinesou očekávané výsledky)⁵.

¹ Podle čl. 4 odst. 1 směrnice by každý členský stát měl zajistit, aby všechny pojišťovny jmenovaly škodního zástupce v každém jiném členském státě, než ve kterém získaly povolení k poskytování pojištění motorových vozidel (domovský členský stát).

² Podle čl. 4 odst. 4 a 5 směrnice škodní zástupce shromažďuje veškeré informace nutné k vyřízení nároků a přijímá opatření nutná k jednání o likvidaci škod. Má rovněž dostatečné pravomoci k zastupování pojišťovny ve vztahu k poškozeným a v plném rozsahu tyto nároky uspokojit. Musí být schopen zkoumat případ v úředním jazyce nebo jazycích členského státu bydliště nebo sídla poškozeného.

³ Podle čl. 4 odst. 6 směrnice musí členské státy prostřednictvím účinných a systémových finančních nebo obdobných správních postihů zajistit, aby poškozený obdržel odůvodněnou nabídku odškodnění nebo v případě zamítnutí odůvodněnou odpověď do tří měsíců ode dne, kdy byla žádost podána pojistiteli osoby odpovědné za škodu, nebo jejímu škodnímu zástupci.

⁴ Zprávu o článku 4 odst. 6 nebylo možno předložit ve lhůtě stanovené ve směrnici, jelikož v roce 2005 bylo během jednání o páté směrnici o pojištění motorových vozidel dohodnuto, že Komise použije tuto zprávu rovněž k zahrnutí otázky výloh právní ochrany (viz část 2 této zprávy).

⁵ V této souvislosti je nutno uvést, že ve znění čl. 4 odst. 7 se objevila chyba, jelikož v tomto ustanovení měl být odkaz na odstavec 6 první pododstavec zabývající se otázkou vnitrostátních ustanovení o postizích, a nikoliv na odstavec 4, který popisuje úkoly škodního zástupce při vyřizování nároků.

Za účelem vypracování zprávy útvary Komise⁶ konzultovaly v březnu 2006⁷ členské státy a v dubnu 2006⁸ pojišťovnictví. Od 6. dubna 2006 do 5. června 2006 se na internetové stránce Komise⁹ rovněž uskutečnily veřejné on-line konzultace s cílem konzultovat všechny zúčastněné strany ohledně jejich informovanosti o mechanismu škodních zástupců a jeho účinnosti¹⁰.

Tato zpráva Komise se zabývá jak provedením, tak účinností vnitrostátních postihů a jejich rovnocenností, jak je stanoveno v čl. 4 odst. 6 směrnice, a to na základě připomínek členských států, pojišťovnictví a jiných zúčastněných stran.

1.2. Přezkum provedení směrnice v členských státech

Směrnice měla být členskými státy provedena do 20. července 2002 a její ustanovení měla být použitelná ode dne 20. ledna 2003¹¹.

Co se týká provedení směrnice, zaslala Komise dne 6. ledna 2003 Francii, Řecku, Itálii, Irsku, Lucembursku, Nizozemsku, Portugalsku a Spojenému království odůvodněná stanoviska v souvislosti s neprovedením obecných ustanovení směrnice v dohodnuté lhůtě do 20. července 2002. Všechny tyto případy nesplnění povinností byly uzavřeny v průběhu roku 2003¹², jelikož byla přijata vnitrostátní opatření k provedení směrnice a následně sdělena Komisi. Dne 23. prosince 2004 Komise dále zaslala výzvy Lotyšsku, Maltě a Slovinsku, jelikož tyto členské státy neoznámily všechna opatření k provedení směrnice. Tyto případy nesplnění povinností byly uzavřeny v květnu 2005 poté, co prováděcí opatření byla oznámena Komisi.

1.3. Posouzení provedení a účinnosti čl. 4 odst. 6

1.3.1. Informovanost veřejnosti o mechanismu škodních zástupců a jeho vnímání

Cílem konzultací bylo za prvé zjistit, zda zúčastněné strany (evropští občané, společnosti atd.), jež se setkaly s dopravní nehodou jako poškození v zahraničí, byly informovány o existenci škodního zástupce jmenovaného pojistitelem odpovědné osoby v jejich domovské zemi a zda to považují za účinný nástroj likvidace škod.

Co se týká názorů veřejnosti, vzhledem k nízkému počtu odpovědí, které došly v rámci veřejných konzultací¹³, nebylo možno vyvodit žádný objektivní závěr.

⁶ Tuto zprávu vypracovalo GŘ pro vnitřní trh a služby.

⁷ V březnu 2006 byl 25 stálým zastoupením zaslán dotazník a v průběhu května 2006 došly odpovědi od všech členských států vyjma Itálie.

⁸ CEA (Comité Européen des Assurances – Evropský výbor pojistitelů) byl konzultován v březnu 2006.

⁹ Viz internetovou stránku „Váš hlas v Evropě“ <http://europa.eu.int/yourvoice/consultations>, pokud jde o veškeré veřejné konzultace Komise, v nichž se používá nástroj interaktivní tvorby politiky ke zlepšení správy věcí veřejných pomocí internetových dotazníků pro shromažďování a analýzu reakcí.

¹⁰ Výsledky těchto konzultací jsou k dispozici na internetové stránce:

http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/motor_en.htm#consultation

¹¹ Viz článek 10 směrnice.

¹² Vyjma Francie, která svá vnitrostátní opatření oznámila dne 30. ledna 2004.

¹³ Celkem 201 (161 reakcí došlo od jednotlivců a 40 reakcí od organizací), z toho se pouze 57 odpovědí zabývalo otázkou informovanosti o škodních zástupcích. Výsledek těchto veřejných konzultací je zveřejněn na internetové stránce:

http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/motor_en.htm#20051222

Co se týká názorů členských států, většina z nich se domnívá, že jejich občané jsou dobře informováni o možnosti vyřizovat přeshraniční nároky prostřednictvím škodního zástupce jmenovaného v jejich domovské zemi. Při odpovědi na tuto otázku členské státy odkazovaly na několik kanálů použitých k informování občanů o existenci škodního zástupce, například veřejné informační kampaně, internetové stránky vnitrostátních pojišťoven sjednávajících pojištění motorových vozidel, sdružení pojišťoven a informační centra zřízená v souladu s článkem 5 směrnice. Co se týká vnímání mechanismu škodního zástupce, velká většina členských států, jakož i zástupců pojišťovnictví hodnotila mechanismus škodního zástupce jako úspěšný, pokud jde o jeho cíl usnadnit a urychlit proces vyřizování přeshraničních nároků. Nejoceňovanějšími aspekty jsou blízkost škodního zástupce k osobě uplatňující nárok a možnost poškozené strany komunikovat při vyřizování nároku v mateřském jazyce.

1.3.2. Povaha postihů zavedených s ohledem na postup odůvodněné nabídky/odpovědi a jejich rovnocennost

Povaha finančních nebo obdobných správních postihů, které mohou být uloženy pojistitelům nebo jejich škodním zástupcům za nedodržení tříměsíční lhůty stanovené pro postup odůvodněné nabídky/odpovědi, se v jednotlivých členských státech liší.

Finanční postihy

Finanční postihy byly zavedeny pouze v některých členských státech. Lze je uložit buď pojistiteli (Řecko, Litva, Kypr, Portugalsko, Španělsko, Malta, Belgie, Lucembursko, Švédsko a Česká republika), nebo jak pojistiteli, tak i osobě či osobám, které jsou oprávněny jej zastupovat a právně zavazovat (dále jen „oprávněné osoby“) (Slovinsko, Maďarsko a Polsko).

Jiné postihy

Pokud jde o jiné druhy postihů, některé členské státy uplatňují vůči oprávněným osobám disciplinární sankce, například dočasné zastavení funkce (Polsko, Litva), zatímco v jiných zemích mohou pojistitelé přijít o povolení podnikat v oblasti pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Maďarsko, Nizozemsko, Německo, Lucembursko, Švédsko a Litva).

Žádné konkrétní postihy

Některé členské státy nestanoví žádné konkrétní postihy a spoléhají pouze na povinnost pojistitelů platit zákonný úrok z částky odškodnění, pokud odůvodněná nabídka/odpověď nebyla poskytnuta ve lhůtě tří měsíců (Spojené království, Irsko, Dánsko, Slovensko, Rakousko, Estonsko, Lotyšsko, Finsko, Francie, Belgie a Španělsko)¹⁴.

¹⁴ V této souvislosti je nutno zmínit, že tento postih výslovně vyžaduje směrnice, měl by proto být povinně uplatňován ve všech členských státech.

Srovnávací tabulka

	Finanční postih/pojistitel	Finanční postih/oprávněné osoby	Disciplinární sankce/oprávněné osoby	Odejmutí/dočasné pozastavení povolení k pojišťování zákonné odpovědnosti	Žádné konkrétní postihy/ roční úroková sazba (není-li stanoveno jinak)
Rakousko					Zákonný úrok
Belgie	250 EUR/den v případě opožděné odůvodněné odpovědi				Zákonná sazba ve výši 7 % v případě opožděné odůvodněné nabídky
Kypr	Do výše 2000 CYP = 3452 EUR				
Česká republika	Do výše 1 000 EUR = 28 000 CZK				Diskontní sazba České národní banky platná první den prodlení zvýšená o 4 %
Dánsko					Zákonný úrok nabíhající 30 dnů po dni splatnosti odškodnění
Estonsko					0,4 % z částky/den
Finsko					Zákonný úrok
Francie	Soudce může v případě jednoznačně nedostatečné nabídky uložit pokutu ve výši 15 % částky odškodnění, která je splatná do vnitrostátního záručního fondu				Dvojnásobek zákonného úroku v případě, že není poskytnuta žádná odpověď

Německo			X	X	5 % nad základní úrokovou sazbu
Řecko	3 000 EUR				
Maďarsko	Od 100 000 do 20 000 000 HUF (1 EUR = 260 HUF).	Od 40 000 do 1 000 000 HUF		X	
Irsko				Neupřesněné správní postihy odkaz na § 33BD zákona o centrální bance, 1942/2004	Zákonný úrok
Itálie – nebyly poskytnuty žádné údaje					
Lotyšsko					0,1 % z částky/den
Litva	Do výše 100 000 EUR			X	0,04 % z částky/den
Lucembursko	X		X	X	Zákonný úrok
Malta	5000 Lm = 11 650 EUR				Zákonný úrok
Nizozemsko				X	
Polsko	0,5 % upsaného pojistného	Trojnásobek platu	X		Zákonný úrok ve výši 11,5 %
Portugalsko	Od 748,20 do 74 819,68 EUR				Dvojnásobek zákonné úrokové sazby
Slovensko					Diskontní sazba (základní úroková sazba) národní banky platná první den prodlení

Slovensko	8 400 EUR	420 EUR			Zákonná sazba ve výši 13,5 %
Španělsko	Do výše 150 000 EUR				Zákonný úrok
Švédsko	X			X	
Spojené království				Neupřesněné správní postihy – odkaz na předpisy z roku 2002 (č. 2706)	Zákonný úrok

1.3.3 Fungování postupu odůvodněné nabídky/odpovědi v členských státech

Za účelem posouzení účinnosti vnitrostátních postihů zavedených s ohledem na postup odůvodněné nabídky/odpovědi bylo cílem konzultací zjistit, zda pojistitelé a jejich škodní zástupci jsou v praxi schopni dodržet tříměsíční lhůtu, kterou mají k dispozici k likvidaci škod v rámci pojištění motorových vozidel.

Z reakcí získaných při konzultacích vyplynulo, že pojistitelé i jejich škodní zástupci jsou obecně schopni vyřídit nároky v tříměsíční časové lhůtě. Lhůtu nebylo možno dodržet pouze ve výjimečných a ojedinělých případech spojených s obtížemi při získávání informací od jiných stran podílejících se na likvidaci škod. Tyto případy se týkají situací, kdy jsou například zprávy policie nebo obdobné dokumenty nezbytné pro zjištění odpovědnosti předloženy opožděně¹⁵, nebo se jedná o případy špatné komunikace mezi škodním zástupcem a pojistitelem¹⁶.

V této souvislosti je nutno připomenout, že mechanismus škodního zástupce/postup odůvodněné nabídky (odpovědi) začaly v 15 členských státech fungovat teprve v roce 2003 a v nových členských státech po 1. květnu 2004. Proto zkušenosti, které členské státy doposud získaly s ohledem na fungování a účinnost čl. 4 odst. 6 směrnice, se ukázaly jako dosti omezené.

¹⁵ Takovéto případy oznámilo Řecko, Maďarsko, Itálie, Polsko, Švédsko a Spojené království.

¹⁶ Oznámené Litvou a Finskem.

1.4. Závěr

Povinnost pojistitelů a jejich škodních zástupců likvidovat škody v souladu s postupem odůvodněné nabídky/odpovědi byla zavedena ve všech členských státech. Na základě výsledků konzultací s členskými státy a pojišťovnictvím lze vymezit dvě skupiny postihů zavedených členskými státy na podporu této povinnosti. Tyto postihy jsou svou povahou finanční nebo disciplinární. Zatímco některé členské státy uplatňují tyto postihy kumulativně, jiné používají pouze placení úroků z částky odškodnění.

Z konzultací jednoznačně vyplývá, že vnitrostátní postihy nejsou vzájemně rovnocenné a jednotlivé členské státy je řeší odlišně. Nezdá se však, že by to mělo významný nepříznivý účinek na pojistitele a jejich škodní zástupce, pokud jde o dodržování tříměsíční časové lhůty stanovené pro poskytnutí odůvodněné nabídky/odpovědi osobě uplatňující nárok. Jelikož se postup odůvodněné nabídky/odpovědi (navzdory skutečnosti, že byl v platnosti poměrně krátkou dobu) osvědčil a funguje ve všech členských státech, mají veškerá opatření přijatá na úrovni členských států zjevně žádoucí účinek. Neexistuje proto důvod, aby Komise v tomto ohledu přijala opatření nebo předložila návrhy.

2. ČÁST 2: POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL A VÝLOHY PRÁVNÍ OCHRANY

2.1. Úvod

Podle článku 1 druhé směrnice o pojištění motorových vozidel 84/5/EHS¹⁷ musí pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel povinně krýt věcné škody i škody na zdraví. Toto ustanovení bylo zavedeno s cílem odstranit vnitrostátní rozdíly týkající se rozsahu pojistného krytí u pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel, a tak zajistit minimální úroveň ochrany osob poškozených při dopravních nehodách¹⁸.

Během druhého čtení páté směrnice o pojištění motorových vozidel 2005/14/ES¹⁹ Evropský parlament navrhl, aby veškeré nezbytné a přiměřené právní náklady (výlohy právní ochrany) hrazené poškozeným během vyřizování nároku byly zahrnuty do rozsahu pojistného krytí v rámci pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel odpovědné osoby. Komise se obávala, že by mohla být přijata změna, která by nebrala v úvahu praktické potíže, jež by se v tomto ohledu mohly v členských státech objevit, a navrhla, že by se tato záležitost měla přezkoumat a zjištění by mělo být zahrnuto do zprávy o čtvrté směrnici o pojištění motorových vozidel. V tomto ohledu Komise souhlasila s přezkoumáním těchto otázek:

- za prvé, současná dostupnost dobrovolného pojištění právní ochrany, které může uzavřít potenciální účastník poškozený dopravní nehodou;
- za druhé, dopad na náklady pojistného u pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel, pokud by výlohy právní ochrany u poškozených měly být hrazeny z pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel odpovědné osoby.

Za tímto účelem útvary Komise konzultovaly prostřednictvím souboru otázek 25 členských států, pojišťovnictví a veřejnost. Odpovědi došly od 24 členských států, 10 pojistitelů právní ochrany, 9 pojistitelů zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel a CEA jakožto zástupce evropského pojišťovnictví. Útvary Komise obdržely od pojistitelů právní ochrany rovněž některé statistické údaje a doporučení v podobě pozičního dokumentu vypracovaného RIAD – sdružením pojistitelů právní ochrany.

Zúčastněné strany byly rovněž konzultovány ve veřejných on-line konzultacích, které se na internetové stránce Komise uskutečnily v období od 6. dubna 2006 do 5. června 2006²⁰. Jak bylo zmíněno výše v této zprávě, z těchto veřejných konzultací nebylo možno vzhledem k nízkému počtu obdržených odpovědí vyvodit žádný objektivní závěr.

Cílem této části zprávy je poskytnout analýzu pokrytí právních nákladů účastníků poškozených dopravními nehodami na základě dostupných informací a připomínek členských států, pojišťovnictví a zúčastněných stran.

¹⁷ Směrnice 84/5/EHS, Úř. věst. L 8, 11.1.1984, s. 17–20.

¹⁸ Před přijetím druhé směrnice o pojištění motorových vozidel nebylo v některých členských státech povinně zavedeno pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel zahrnující věcnou škodu.

¹⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, Úř. věst. L 149, 11.6.2005, s. 14.

²⁰ Viz poznámky pod čarou 9 a 10, pokud jde o odkaz na zveřejnění výsledků těchto veřejných konzultací.

2.2. Právní rámec EU pro pojištění právní ochrany

Podle směrnic EU o neživotním pojištění se pojištění právní ochrany uznává jako zvláštní pojistné odvětví²¹. Může být proto poskytováno v celé EU na základě svobody usazování nebo volného pohybu služeb kterýmkoliv pojistitelem, který za tímto účelem získal povolení v jednom z členských států. Podmínky pro podnikání v oblasti pojištění právní ochrany v EU jsou dále stanoveny ve směrnici 87/344/EHS o pojištění právní ochrany²². Podle článku 2 této směrnice se pojistitel právní ochrany zavazuje nést oproti zaplacení pojistného výlohy spojené s právním řízením a poskytovat další služby přímo spojené s tímto pojištěním, zejména s ohledem na:

- zabezpečení náhrady za ztrátu, škodu nebo úraz utrpěný pojištěným, a to mimosoudním urovnáním nebo občanským nebo trestním řízením,
- obhajování nebo zastupování pojištěného v občanském, trestním, správním nebo jiném řízení nebo v souvislosti s jakýmikoli na něj vznesenými nároky.

Pro účely této zprávy je nutno zdůraznit, že dobrovolně uzavřené pojištění právní ochrany hradí právní náklady poškozeného vzniklé při uplatňování nároků do výše limitů stanovených v pojistce a bude mimoto hradit právní náklady druhé strany, pokud poškozený při uplatňování nároku neuspěje.

2.3. Dostupnost smluv v rámci dobrovolného pojištění právní ochrany

S cílem posoudit dostupnost pojištění právní ochrany pro možné účastníky poškozené dopravními nehodami se útvary Komise pokusily získat údaje o stávajícím rozšíření smluv v rámci pojištění právní ochrany v EU týkajících se jednotlivců, kteří uplatňují nároky z pojištění motorových vozidel nebo takovýmto nárokům čelí. Pojistitelé právní ochrany²³ ani členské státy bohužel nemohli poskytnout údaje, na jejichž základě by bylo možno vyvodit pro každou zemi jednoznačný závěr, pokud jde o to, kolik jednotlivců, tj. jaké procento obyvatel, má sjednáno pojištění právní ochrany v souvislosti s nároky z pojištění motorových vozidel.

Získané informace však vedly k několika obecným zjištěním:

- dobrovolné pojištění právní ochrany je poskytováno ve velké většině členských států²⁴. Nabízejí je buď specializovaní pojistitelé nebo pojišťovny působící rovněž v jiných pojistných odvětvích,
- některé pojistné trhy jsou v tomto ohledu méně rozvinuté, jelikož poptávka po pojištění právní ochrany je zde z různých důvodů poměrně nízká²⁵. Naopak země jako Spojené

²¹ Příloha I k směrnici 73/239/EHS.

²² Směrnice Rady 87/344/EHS ze dne 22. června 1987 o koordinaci právních a správních předpisů týkajících se pojištění právní ochrany, Úř. věst. L 185, 4.7.1987, s. 77–80.

²³ RIAD (Sdružení pojistitelů právní ochrany) poskytlo v tomto ohledu některé konkrétnější údaje. Vzhledem k rozdílům mezi jednotlivými členskými státy, pokud jde o statistické údaje, prezentaci a shromažďování údajů, však uvedené údaje neposkytly přesný obrázek o rozšíření dobrovolného pojištění právní ochrany v EU.

²⁴ Příslušné údaje neposkytlo pouze Estonsko, Lotyšsko, Malta a Kypr, v ostatních členských státech je pojištění právní ochrany dostupné.

²⁵ Tak tomu je zejména v 10 nových členských státech.

království, Německo, Belgie a Švédsko²⁶ tvrdí, že poměrně velká část obyvatelstva má pojištění právní ochrany uzavřené buď jako samostatný produkt, nebo jako rozšíření jiného pojistného krytí, například v rámci pojištění motorových vozidel nebo pojištění domácnosti.

2.4. Zahrnutí výloh právní ochrany do pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel odpovědné strany

Pokud jde o možný dopad, který má zahrnutí právních nákladů, jež vzniknou poškozenému, do rozsahu pojistného krytí v rámci pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel osoby odpovědné za dopravní nehodu, na celou EU, na základě odpovědi členských států a pojišťovnictví bylo možno učinit tato zjištění.

2.4.1. Stávající situace v členských státech

Ve 22 členských státech²⁷ mohou být právní náklady poškozeného z různých důvodů a v různé míře uhrazeny pojistitelem zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel odpovědné osoby.

Právní náklady, které vznikly poškozenému, se podle vnitrostátního občanského práva velmi často považují za součást škody a aby byly uhrazeny, musí poškozený velmi často uspět při uplatňování nároku (tzv. zásada výhry-prohry).

V zemích, kde právní náklady nezávisí na výsledku případu, jsou uvedené náklady přiřknuty poškozenému rozhodnutím soudu podle okolností jednotlivého případu²⁸, a ne vždy se uplatňuje zásada výhry-prohry.

Pokud se má za to, že právní náklady jsou součástí škody, jejich úhrada je velmi často omezena na přiměřené částky (uhrazeny mohou být pouze přiměřené, nezbytné nebo nevyhnutelné náklady), nebo jejich náhrada předpokládá vzájemnou dohodu mezi pojistitelem a osobou uplatňující nárok²⁹. V některých zemích jsou z náhrady v rámci pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel vyloučeny určité výlohy právní ochrany, například náklady na právní poradenství obecně³⁰ nebo náklady na právní zastupování u mimosoudních orgánů v průběhu postupů vyřizování nároků³¹.

2.4.2. Možný dopad na pojistné v rámci pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Členské státy a pojišťovnictví se liší, pokud jde o jejich odhad, zda a nakolik by zahrnutí výloh právní ochrany, které vznikly poškozeným, do pojistného krytí v rámci pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel odpovědné osoby mohlo ovlivnit sazby pojistného u pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel na jejich trzích. Kromě několika odhadů jednotlivých pojistitelů nebyla při konzultacích v zásadě poskytnuta

²⁶ Švédsko a Belgie poskytly odhad, podle kterého má přibližně 90 % domácností pojištění právní ochrany. To je důsledkem skutečnosti, že pojištění právní ochrany je pojistníkům nabízeno automaticky buď s pojištěním zákonné odpovědnosti, nebo s pojištěním domácnosti.

²⁷ Ne v Portugalsku a Lotyšsku, Řecko v tomto ohledu neposkytlo žádné informace.

²⁸ Španělsko, Řecko a Itálie.

²⁹ Dánsko.

³⁰ Lucembursko, Polsko (uznává pouze soudní poplatky).

³¹ Švédsko (právní pomoc lze požadovat pouze v souvislosti s újmou na zdraví), Finsko, Irsko.

žádná konkrétní čísla. Nicméně bylo možno vyvodit obecný závěr, že je velmi nepravděpodobné, že by pojistné trhy zemí, v nichž právní náklady již velkou měrou představují součást nároku poškozeného vůči pojistiteli zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel odpovědné osoby, byly postíženy zvýšením pojistného. Naopak, v zemích, v nichž se uplatňuje omezené uhrazení výloh právní ochrany či tyto náklady nejsou hrazeny vůbec, by se pojistné v rámci pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel velmi pravděpodobně zvýšilo, jelikož osoby uplatňující nárok by byly vybízeny, aby v očekávání vyššího odškodnění uplatňovaly své nároky u soudu s pomocí právních poradců. V této souvislosti stojí za zmínku zkušenosti Irska, kde se právní náklady v minulosti zvýšily (až 46 % navíc k částce odškodnění), jelikož v případě téměř všech nároků souvisejících s újmou na zdraví byla rutinně zahájena řízení. K řešení tohoto problému byl zřízen státní orgán zabývající se nároky v případech, kdy se nepožaduje soudní slyšení³². Tímto způsobem se významně snížil počet případů vyřizování nároků soudní cestou, které byly spojeny s vyššími právními náklady. Obdobně slouží ve Švédsku a Finsku alternativní mechanismy vyřizování nároků ke snížení právních nákladů na nejnižší možnou míru.

2.5. Závěr

Co se týká odpovědi na otázku, kterou nadnesl Evropský parlament, nezdá se, že by akce EU spočívající v povinném zahrnutí právních nákladů do rozsahu pojistného krytí v rámci pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel odpovědné osoby zajistila jednoznačné přínosy.

V důsledku různých přístupů přijatých členskými státy s ohledem na hrazení právních nákladů vzniklých poškozenému a vzhledem ke skutečnosti, že právo použitelné na nároky je vždy právem země, v níž k dopravní nehodě došlo, státním příslušníkům EU se při vyřizování přeshraničních nároků může v jednotlivých zemích dostat různého zacházení. Rozšíření rozsahu pojistného krytí u pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel v celé EU tak, aby zahrnovalo právní náklady (i v případě omezení na nezbytné nebo přiměřené výlohy), by s velkou pravděpodobností nezajistilo rovnocenný režim v celé EU. Členské státy by si ponechaly možnost zachovat své vnitrostátní postupy tím, že by vykládaly nezbytnost náhrady právních nákladů v souladu se svými vnitrostátními specifickými rysy.

K zajištění stejné ochrany účastníků poškozených dopravními nehodami v celé EU s ohledem na náhradu jejich právních nákladů by bylo nutno zavést definici právních nákladů a za jakých podmínek by tyto náklady podléhaly krytí z pojistky odpovědné osoby uzavřené v rámci pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel. V této souvislosti vzniká otázka, zda jsou směrnice o pojištění motorových vozidel vhodným místem pro řešení těchto záležitostí, jelikož to může mít vliv na definici škody zahrnuté tradičně do vnitrostátního občanského práva.

Prostý odkaz na nezbytné nebo přiměřené právní náklady by nedosáhl zamýšleného cíle. Na druhou stranu, konkrétnější přístup na úrovni EU by mohl zasahovat do vnitrostátního občanského práva a rovněž ovlivnit pravidla týkající se hrazení právních nákladů, jež se řídí občanským procesním právem. Zvláštní přístup by v některých případech mohl mimoto vést k narušení osvědčených vnitrostátních systémů likvidace škod v rámci pojištění motorových vozidel. Například povinné zahrnutí (v rámci celé EU) pouze soudních výloh právní ochrany do pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel by mohlo vybízet

³² Orgán PIAB v současnosti vyřizuje 75 % nároků v souvislosti se škodou na zdraví.

poškozené, aby podali žalobu, aniž by nejprve přezkoumali možnost mimosoudního vyřízení nároků. Tímto způsobem by mohl být rovněž ohrožen mechanismus škodního zástupce zavedený čtvrtou směrnici o pojištění motorových vozidel, jelikož poškození by se v očekávání vyšší částky odškodnění snažili zapojit do vyřizování svých nároků právní poradce a soudy, místo aby podali žádost škodnímu zástupci jmenovanému v zemi, v níž mají své bydliště. Kromě toho by zahrnutí výloh právní ochrany do pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorových vozidel odpovědné osoby mohlo vést ke zvýšení pojistného v zemích, v nichž až dosud byly právní náklady hrazeny pouze v omezené míře, či vůbec.

Bylo prokázáno, že dobrovolné pojištění právní ochrany je dostupné ve velké většině členských států. Jelikož tento pojistný produkt poškozenému umožňuje uhradit jeho výlohy právní ochrany bez ohledu na právo použitelné na dopravní nehodu a bez ohledu na úspěch při uplatňování nároku, zdá se být uceleným a uspokojivým řešením, pokud jde o zájmy účastníků poškozených dopravními nehodami. Takto by nebyly postiženy vnitrostátní předpisy o úhradě právních nákladů, které se v jednotlivých členských státech liší a které často odrážejí vnitrostátní specifické rysy systémů likvidace škod v rámci pojištění motorových vozidel.

Útvary Komise však poznamenávají, že v některých členských státech je nutné lépe prosazovat dobrovolné pojištění právní ochrany, aby byla zajištěna vyváženější úroveň ochrany občanů EU.