



V Bruselu dne 24.5.2018
SWD(2018) 248 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

SMĚRNICI 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

{COM(2018) 336 final} - {SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final}

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů návrhu Komise na změnu směrnice o pojištění motorových vozidel
A. Potřeba opatření
Proč? Jaký problém se řeší?
<p>Po zhodnocení směrnice o pojištění motorových vozidel, která byla poprvé přijata v roce 1972 a několikrát změněna, se dospělo k závěru, že směrnice funguje vcelku dobře, avšak její účinnost negativně ovlivňovaly dva aspekty:</p> <ol style="list-style-type: none"> <u>Nedostatečná ochrana poškozených v důsledku dopravních nehod motorových vozidel.</u> K tomu přispívaly dva faktory: <ul style="list-style-type: none"> Zaprvé, jestliže se pojistitel motorových vozidel dostane do insolvence, dříve než vyplatí nároky pojistníků vyplývající z pojistných smluv, neexistují žádná pravidla na úrovni EU, která by zajistila rychlou výplatu poškozeným, zejména pokud pojistitel využívá svobody poskytování služeb a poskytuje pojištění přeshraničně. V nedávných případech takových insolvencí došlo ke značným zpožděním ve výplatě náhrady škody poškozeným. Povinné minimální částky krytí při pojištění motorových vozidel stanovené ve směrnici od roku 2005 nejsou ve všech členských státech stejné, a to v důsledku různých referenčních období pro různé členské státy, která již nejsou vyhovující. <u>Na pojistníky nepříznivě dopadá rozdílné zacházení a parazitující chování.</u> Zde existují dva faktory: <ul style="list-style-type: none"> Jestliže pojistník přenese své bydliště nebo sídlo do jiného členského státu EU, není pojistiteli motorových vozidel v novém členském státě bydliště nebo sídla vždy brán v úvahu jeho škodní průběh předchozích pojištění (který vede k získání „bonusu za bezeškodní průběh“ anebo k zařazení v rámci „systému bonus-malus“). Vysoký výskyt řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění má za následek vyšší pojistné pro pojistníky, než jaké by platili jinak (v takových případech zajišťují výplatu náhrady škody poškozeným garanční fondy, ale ty jsou financovány z daně z pojištění motorových vozidel, což má dopad na pojistníky). <p>Některé nedávné rozsudky Evropského soudního dvora navíc poskytly důležitá objasnění, jež potvrzují oblast působnosti směrnice (na která vozidla a na jaké situace se vztahuje povinnost pojistného krytí škod způsobených provozem motorových vozidel). U tohoto tématu byla navrhovanou variantou politiky kodifikace stávající judikatury, a proto nespadá do oblasti působnosti tohoto posouzení dopadů.</p>
Čeho by měla tato iniciativa dosáhnout?
Očekává se, že tato iniciativa dosáhne vyšší úrovně ochrany poškozených v důsledku nehod motorových vozidel a spravedlivého zacházení s pojistníky motorových vozidel, zejména s těmi, kteří jsou mobilní mezi jednotlivými členskými státy.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU?
Směrnice chrání osoby poškozené v důsledku dopravní nehody, ke které došlo v jiném členském státě EU než ve státě jejich bydliště nebo sídla, a osoby v jednom členském státě poškozené v důsledku nehody způsobené řidičem z jiného členského státu. Předpokládaná opatření je možné zavést pouze na úrovni EU, jelikož se týkají pojistitelů vyvíjejících přeshraniční pojišťovací činnost, přeshraničně mobilních pojistníků motorových vozidel a přeshraničních kontrol pojištění vozidel.

B. Řešení
Jaké legislativní a nelegislativní možnosti byly zvažovány? Je některá možnost upřednostňována? Proč?
<p>Vzhledem k tomu, že směrnice již existuje, bylo ve všech případech základní alternativou ponechat směrnici beze změny. Tento základní scénář byl dále vyjasněn na základě některých rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie, která se týkají oblasti působnosti a která jsou ve směrnici zakotvena.</p> <p>Pokud jde o insolvenční pojistitelů, což je předmět, který v současnosti není směrnici ošetřen, byla odmítnuta možnost stanovit odpovědnost za prvotní náhradu škody poškozeným, nikoli však konečnou odpovědnost. Zvolena byla možnost určit obojí odpovědnost, přičemž prvotní odpovědnost bude na straně členského státu bydliště nebo sídla poškozeného a konečná odpovědnost bude na straně členského státu, v němž má sídlo insolventní pojistitel.</p> <p>Pokud jde o minimální částky krytí, byla odmítnuta možnost stanovit vyšší povinné částky pro větší vozidla, např.</p>

nákladní automobily a autobusy. Upřednostněna byla možnost harmonizovat částky podle nejvyšší povinné minimální úrovně, která je v současnosti v členských státech uplatňována. Pokud jde o škodní průběh předchozích pojištění, byla odmítnuta možnost harmonizovat pouze šablonu potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění, aniž by se pojistitelům ukládalo, jak jsou povinni s takovými potvrzeními nakládat. Byla zvolena možnost harmonizovat potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění a zároveň stanovit stejné nakládání s takovými potvrzeními, a to bez ohledu na členský stát původu pojistníka. Pokud jde o řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění, byla odmítnuta možnost učinit nenápadné kontroly pojištění povinnými. Zvolena byla možnost povolit takové kontroly (které jsou v současnosti zakázány) členskými státy na základě dobrovolnosti.

Kdo podporuje kterou možnost?

Iniciativa EU zaměřená na zajištění rychlé výplaty náhrady škody poškozeným v důsledku dopravních nehod v případě insolvence pojistitele motorových vozidel, zejména v přeshraničních situacích, získala širokou podporu u všech kategorií zúčastněných stran. Většina zúčastněných stran podporuje možnost stanovit v takových případech konečnou finanční odpovědnost domovského členského státu, ve kterém má dotyčný pojistitel motorových vozidel své sídlo.

Mezi zúčastněnými stranami existuje podpora pro harmonizaci minimálních částek krytí při pojištění motorových vozidel na vyšší úrovni, která je v mnoha členských státech již uplatňována. Některé organizace spotřebitelů podpořily vyšší úroveň povinného krytí pro větší vozidla, např. nákladní automobily a autobusy, ale proti tomu se postavilo odvětví pojišťovnictví a společnosti provozující nákladní automobilovou a autobusovou dopravu, které argumentovaly tím, že odůvodnění takového kroku se neopírá o důkazy a povede k vyšším nákladům na pojištění, které budou přeneseny na konečného spotřebitele.

Pokud jde o přeshraniční přenosnost dokladů o škodním průběhu předchozích pojištění, někteří jednotliví občané v této souvislosti poukázali na své negativní zkušenosti a vyzvali k intervenci, aby se zajistilo, že s přeshraničně mobilními občany se bude, pokud jde o potvrzení o škodním průběhu jejich předchozích pojištění, zacházet stejně jako se stávajícími rezidenty členského státu. Odvětví pojišťovnictví nepodpořilo závaznou povinnost pro pojišťovatele v tomto směru s tím, že je nepřiměřená. Některé organizace spotřebitelů nicméně podpořily harmonizaci potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění a ustanovení o zákazu diskriminace, které má chránit občany, kteří přenesou své bydliště do jiného členského státu.

Pokud jde o řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění, nikdo nebyl proti tomu, aby byly povoleny nenápadné kontroly pojištění.

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

1. Hlavní výhodou zvolené možnosti je rychlé a adekvátní vyplacení náhrady škody poškozeným, a to i v případě, že se pojistitel motorových vozidel dostane do insolvence.
2. Lepší zacházení s pojistníky, pokud jde o škodní průběh jejich předchozích pojištění, a možná nižší pojistné, jestliže se omezí řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Náklady na upřednostňované možnosti půjdou na vrub pojistitelů motorových vozidel. Budou muset přispívat orgánům, které poskytují náhradu škody poškozeným v případech insolvence pojistitele. Tak je tomu již u většiny pojistitelů ve většině členských států, ale ne vždy u pojistitelů, kteří poskytují pojištění přeshraničně. Ti budou muset také zavést postupy, jež zajistí stejné nakládání s potvrzeními o škodním průběhu předchozích pojištění vydanými v jiném členském státě jako s potvrzeními o škodním průběhu předchozích pojištění vydanými v jejich vlastním členském státě.

Jaký bude dopad na podniky, včetně malých a středních podniků a mikropodniků?

Návrh nemá žádný konkrétní dopad na malé a střední podniky vyjma těch, které jsou pojistiteli nebo pojistníky v oblasti pojištění motorových vozidel. Pojistitelé motorových vozidel včetně těch, kteří jsou malými nebo středními podniky, ponese náklady uvedené ve výše uvedeném rámečku týkajícím se nákladů. Malé a střední podniky a mikropodniky budou dotčeny jako provozovatelé vozidel, která musí být pojištěna. Pokud se nacházejí v členských státech, ve kterých budou minimální částky krytí mírně zrevidovány směrem vzhůru, může dojít k velmi malému zvýšení pojistného (to platí i pro individuální pojistníky v těchto členských státech).

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Dopady na vnitrostátní rozpočty nebudou žádné, pokud členský stát nevyužije možnosti provádět nenápadné kontroly pojištění vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území jiného členského státu, což by vyžadovalo použití technologie na rozpoznávání poznávacích značek a výměnu informací s jinými členskými státy o stavu

pojištění vozidel. Členské státy budou muset určit orgán odpovědný za náhradu škody poškozeným v případech insolvence přeshraničních pojistitelů, avšak předpokládá se, že to bude dalším úkolem již existujícího orgánu (buď všeobecného fondu pojistných záruk, nebo garančního fondu, který směrnice již vyžaduje pro případ dopravních nehod způsobených nepojištěnými nebo nezjištěnými vozidly). Náklady budou financovány z příspěvků hrazených pojistiteli motorových vozidel.

Očekávají se jiné významné dopady?

Žádné jiné významné dopady se neočekávají, kromě zlepšené ochrany občanů v případě nehod motorových vozidel, což přinese větší důvěru v poskytování přeshraničního pojištění motorových vozidel v rámci vnitřního trhu. Pro občany, kteří změní své bydliště v rámci EU, bude výhodou snadnější uznávání a ověření pravosti potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Právní předpis stanoví hodnocení nových ustanovení po pěti letech jejich uplatňování.