

# Současná právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel, její úskalí a hranice

Milan HRADEC

V současné době je pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla upraveno od 1.1.1992 vyhláškou č. 492/1991 Sb., ve znění vyhl. č. 582/1992 Sb., vyhl. č. 327/1993 Sb. a vyhl. č. 246/1994 Sb.

I když je toto pojištění funkční, objevují se v souvislosti s bouřlivým růstem automobilismu v ČR a s tím spojenou nehodovostí stále častější úvahy, zda je dosavadní právní úprava dostačující, či zda by nemělo dojít k jejímu přehodnocení a přijetí jiné úpravy, jež by lépe vyhovovala současným potřebám.

Autor se v tomto příspěvku pokusil poukázat na vzrůstající složitost situace v oblasti náhrady škod, způsobených provozem motorových vozidel jako důsledek nadměrné nehodovosti a zároveň se s odborníky České pojišťovny a.s. respondenty dílčího výzkumu provedeného na toto téma, pokusil hledat východisko.

## 1. Údaje o motorových vozidlech v ČR:

Automobilismus, doznal od svého vzniku explozivní vývoj. Lze to dokumentovat v našich podmínkách např. na následujících údajích: Výroba automobilů v Čechách byla zahájena v roce 1898 v Kopřivnicích. Podle dostupných informací bylo od tohoto roku do roku 1945 vyrobeno asi 155 000 osobních automobilů, asi 56 000 nákladních automobilů a asi 2 400 autobusů. Tato produkce (za dobu cca poloviny století) je srovnatelná s roční produkcí automobilek v posledních letech. Podle získaných údajů bylo např. v roce 1985 vyrobeno 187 000 osobních automobilů, 48 000 nákladních automobilů a 3 400 autobusů. Celkově ucelenější údaje za delší období pak ukazuje následující tabulka:

Stavy evidovaných motorových vozidel

r o k	osobní automob.	nákladní automob.	autobusy	motocykly
1938	28 708	voz.uved.	3 144	úhrnem 80 576
1947	67 087	mezi osob.	4 240	úhrnem 181 769
1948	69 728	- automob.	5 262	úhrnem 219 945
1950	130 583	59 110	6 879	324 203
1954	135 269	59 064	7 245	446 738
1960	247 092	74 571	9 860	759 494
1965	412 979	87 081	13 515	924 384
1968	598 581	97 631	16 575	898 009
1975	1 473 733	153 648	25 034	1 489 520
1980	2 318 550	194 387	31 470	1 542 599
1984	2 639 564	198 272	34 747	1 501 071

Automobilová doprava se zařadila mezi ostatní druhy dopravy a představuje její významnou část. Zároveň je však stále zřejmější růst záporných stránek automobilismu. Jestliže předností automobilové dopravy byla rychlost, pak v současnosti se tato přednost v předlidených městech ztrácí, neboť mnohdy je rychlejší použít jiné druhy dopravy. Nadměrné množství aut způsobují dopravní kalamity a zácpy. Vystávající problémy se zásobováním, čištěním, parkováním a pod. Nicméně ukazují se, že ani radikální zásahy represivního typu nepomáhají.

Automobilismus způsobil, že dnes asi polovina nebezpečných plynových zplodin pochází z aut, ve velkých městech jde mnohdy až o 90 %. Ve zplodinách se do ovzduší dostává např. olovo, zamořující zemědělskou půdu v blízkosti komunikací. Odpady z aut pronikají do volných zdrojů a ničí je. Automobilová doprava vytváří rovněž nadměrný hluk, negativně působící na člověka. Auto je však také potenciálně nebezpečný, mnohdy smrtelný nástroj a mnohé situace se stávají rizikovými. Všechny tyto zápory však nemohou vést ke zjednodušujícím závěrům směřujícím k vyloučení automobilismu. Je nutno hledat jiné cesty k tomu, aby i při rozvíjejícím se automobilismu bylo zaručeno dobré životní prostředí a zdraví lidí.

Vývoj musí být regulován k tomu, aby byla zajištěna rychlá doprava na pozemních komunikacích, dostatečně plynulá a rychlá, která by byla spojena s co nejmenšími nepřímými důsledky<sup>41</sup>.

Jaká je situace v současné době v automobilismu v ČR? Náš stát v posledních letech rychle dohání zpoždění v množství automobilů oproti průmyslově vyspělým státům. K 31.12.1994 bylo v ČR registrováno 2 967 253 osobních automobilů, 160 793 nákladních automobilů, 125 360 speciálních vozidel. Celkové počty registrovaných vozidel ukazuje následující tabulka.

<sup>41</sup>Bičovský, J.: Auto ve světě práva, Orbis, Praha 1976; s. 16

## TABULKA

## REGISTRACE VOZIDEL PODLE KATEGORIÍ

LNĚNIČKA - HN 22.3.1995

Počty motorových vozidel a přípojných vozidel v ČR k 31.12.1994

k r a j	osobní auta	náklad. auta	special. auta	autobus	moto- cykly
Hl.m.Praha	507 558	19 309	19 363	2 793	28 090
Středočeský	342 691	23 372	14 227	3 101	46 504
Jihočeský	221 237	12 781	9 359	1 565	67 244
Západočeský	262 013	17 848	8 723	2 007	35 278
Severočeský	327 725	18 680	14 211	3 050	50 848
Východočeský	346 868	21 425	12 873	2 458	75 479
Jihomoravský	517 414	26 340	26 202	3 996	96 523
Severomorav.	441 747	21 038	20 402	3 791	76 487
celkem v ČR	2 967 253	160 793	125 360	22 761	476 453

k r a j	malé moto	traktory	přívěsy náklad.	přívěsy osobní	* celkem
Hl.m.Praha	28 528	2 058	5 874	47 285	661 663
Středočeský	98 491	24 488	8 381	71 706	651 857
Jihočeský	67 244	20 566	16 304	42 444	438 773
Západočeský	63 173	17 482	5 483	45 111	468 693
Severočeský	62 856	14 210	6 677	52 759	564 085
Východočeský	116 076	28 868	7 297	72 646	710 011
Jihomoravský	140 255	32 610	9 811	88 011	967 215
Severomorav.	116 082	20 315	7 969	64 923	792 407
celkem v ČR	692 706	160 597	67 796	484 885	5254 704

Pokud bychom sledovali postavení ČR z hlediska počtu obyvatelstva na 1 osobní automobil vypadá situace, že ČR je srovnatelná s nejméně rozvinutějšími zeměmi. Nic nenasvědčuje tomu, že by se tento trend měl v nejbližší době změnit. V ČR jsou přihlašována další vozidla jak z domácí výroby, tak od dovozců, kteří k nám dovážejí automobily všech současných značek. Situaci v prodeji a dovozu vozidel za rok 1994 ukazuje následující tabulka.

\*Do sloupce celkem jsou zahrnuty i traktorové přívěsy

## TABULKA

## POČTY NOVĚ REGISTROVANÝCH MOTOROVÝCH VOZIDEL

v roce 1994

LNĚNIČKA - HN 22.3.1995

Počty nově registrovaných motorových vozidel v r. 1994

K r a j	Osobní automob.	Náklad. automob.	Speciál. vozidla	Autobusy	Motocykly
Hl.m.Praha	120 262	5 221	- 1498	17	728
Středočeský	12 158	271	- 2025	- 1 038	-652
Jihočeský	13 750	1 910	- 395	46	27 947
Západočeský	15 920	2 001	84	12	4 212
Severočeský	16 941	2 142	277	- 13	- 796
Východočeský	18 039	2 915	- 81	28	1 319
Jihomoravský	33 575	2 762	1 081	148	34
Severomorav.	25 703	1 951	1 737	214	181
Celkem v ČR	256 348	19 174	- 820	- 568	699

Domácí výrobci se na celkovém trhu v roce 1994 podíleli cca 29,2 % (nová vozidla), oficiální dovozci pak 18,55 % (rovněž nová vozidla), individuální dovozy činily 20,87 % (z toho 90 % vozidel ojetých) a ostatní firmy zbytkem do 100 %, to je 31,38 % (zhruba 70,5 % vozidel ojetých.)

Dynamiku tohoto vývoje v posledním desetiletí dokumentuje následující tabulka:

TABULKA  
„POČTY MOTOROVÝCH A PŘÍPOJNÝCH VOZIDEL

v ČR 1985 – 93“

ČP a.s., ŠOLLER 25.4.1994

Počty motorových a přípojných vozidel v ČR 1985–1993

R o k	1985	1987	1990	1991	1992	1993
Osobní vozidla	2 022 982	2 136 178	2 366 712	2 435 645	2 522 369	2 693 905
Dodávková vozidla	43 393	44 693	44 585	47 577	57 928	53 090
Nákladní vozidla	138 885	144 498	156 420	158 402	156 512	147 657
Speciální vozidla	85 446	94 776	115 026	118 246	121 740	129 289
Autobusy	23 079	23 809	26 036	26 724	26 552	24 654
Malé motocykly	703 652	702 842	719 177	721 102	720 110	700 317
Ostatní moto	464 900	449 746	453 480	453 447	455 083	541 431
Traktory	141 642	149 907	158 170	160 827	160 542	160 553
Přívěsy nákladní	51 995	53 260	57 300	73 620	53 926	61 061
Přívěsy za trak.				102 496	135 419	127 520
Přívěsy ostatní	425 753	459 617	521 790	431 923	441 148	475 710
<b>Celkem</b>	<b>4 101 727</b>	<b>4 259 326</b>	<b>4 618 696</b>	<b>4 730 009</b>	<b>4 851 329</b>	<b>5 025 187</b>

Uváděná data však neukazují jen zvyšování absolutního počtu vozidel. Vývoj je rozporný, neboť zatímco výroba v ČR zaznamenala u osobních vozidel nárůst, u nákladních automobilů, autobusů a motocyklů jde o obrovský pokles výroby oproti minulosti.

Není účelem tohoto příspěvku provádět rozbor jednotlivých ukazatelů, nlehdě na skutečnost že dosud není vytvořen informační systém, který by v reálném čase poskytoval všechny potřebné údaje jak pro výrobce, dovozce, prodejce, opravárenská zařízení a samozřejmě pojišťovny.

Autor považuje však za účelné zabývat se v relaci k výše uvedeným údajům především nehodovostí v silničním provozu, která je úzce spjata s následující náhradou škod. Autor se přitom opírá o hodnověrné údaje získané složkami dopravní policie v ČR za uplynulá léta, s důrazem na léta 1992 a 1993.

## 2. Přehled nehodovosti na území ČR v posledních letech:

Podle získaných údajů bylo v roce 1992 evidováno celkem 125 599 nehod v silničním provozu. Bylo při nich

usmrceno  
těžce zraněno  
lehce zraněno

Podle odhadu dopravní policie byla způsobena hmotná škoda ve výši 1 794,2 milionů Kč.

V roce 1993 bylo pak na území ČR evidováno celkem již 152 157 nehod v silničním provozu, při kterých bylo

usmrceno 1 355 osob  
těžce zraněno 5 629 osob  
lehce zraněno 26 821 osob

Pokud jde o porovnání roku 1992 a 1993 z hlediska základních ukazatelů ukazuje nám jej následující tabulka:

### Přehled nehodovosti v ČR za rok 1992 a 1993

podklady z Policejního prezidia ČR

	1992	1993	Index
Počet nehod			
z toho počet nehod:	125 599	152 157	121,2
- usmrcením	1 226	1 214	99,0
- se zraněním	23 710	23 936	101,0
- jen s hmotnou škodou	100 663	127 007	126,2
Následky nehody			
- usmrceno	1 395	1 355	97,1
- lehce zraněno	26 708	26 821	100,4
Hmotná škoda v milionech Kč	1 794,2	2 988,3	166,6

Pro představu vývoje základních ukazatelů za posledních 7 let je pak možno použít následující tabulku.

## Vývoj za roky 1987–1993

podklady z Policejního prezidia ČR

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v mil.Kč
1987	77 075	766	3 456	19 025	357.80
1988	79 961	810	3 670	19 937	396.00
1989	79 717	914	3 998	20 437	422.60
1990	94 664	1 173	4 519	23 371	606.00
1991	101 387	1 194	4 833	22 806	1 014.20
1992	125 599	1 395	5 429	26 708	1 794.20
1993	152 157	1 355	5 629	26 821	2 988.33

Mezi hlavní příčiny nehod patří dlouhodobě „nesprávný způsob jízdy“ a „nepřiměřená rychlost,“ následují pak „nedání přednosti v jízdě,“ „nesprávné předjíždění“ až po „technické závady“.

Vypovídací hodnotu z hlediska nehodovosti, kterou je vhodné vzít v úvahu při jejím posuzování v ČR mají i údaje o nehodách v ostatních evropských státech. Jde o hodnověrné údaje, které jsou každoročně zveřejňovány sekretariátem Evropské hospodářské komise OSN. Bylo by jistě příliš zjednodušené, kdybychom nehodovost hodnotili pouze na základě absolutních hodnot. Ve snaze dojít k určitým opodstatněným závěrům v relaci k ostatním evropským státům musíme vzít v úvahu další charakterizující ukazatel, mezi které patří alespoň

- geografické a klimatické faktory
- sociálně-ekonomické faktory, jakými jsou hustota osídlení, skladba silničních motorových vozidel, úroveň nesilniční dopravy, životní úroveň, národní a mezinárodní tarif, ruch atd.
- technicko-orientační útvary, jako např. úroveň dopravního inženýrství, silniční a dálniční sítě, činnost orgánů dozorujících bezpečnostní předpisy a další.

Pro ilustraci situace jsou v DP použity údaje z roku 1991. Nehodovost v tomto roce ve 26 evropských zemích ukazuje následující tabulka:

## Nehody v Evropě – základní údaje

	Stát	Počet nehod	Počet usmrcených
1.	SRN	385 147	11 300
2.	Rusko	326 594	64 470
3.	Velká Británie	265 600	4 753
4.	Itálie	161 782	6 621
5.	Francie	148 890	9 617
6.	Turecko	115 295	6 317
7.	Španělsko	101 507	6 948
8.	Belgie	62 446	1 976
9.	Polsko	54 038	7 901
10.	Ukrajina	48 081	8 975
11.	Jugoslávie	47 567	4 992
12.	Rakousko	46 013	1 385
13.	Portugalsko	45 110	2 321
14.	Nizozemí	40 649	1 281
15.	Maďarsko	24 589	2 120
16.	Švýcarsko	22 821	860
17.	Česká republika	21 460	1 355
18.	Řecko	20 764	1 790
19.	Švédsko	16 003	745
20.	Finsko	9 374	632
21.	Bělorusko	9 182	2 332
22.	Rumunsko	8 948	3 078
23.	Dánsko	8 757	606
24.	Norsko	8 677	323
25.	Slovenská republika	7 531	645
26.	Irsko	6 494	445

Abychom se lépe orientovali v uváděných údajích můžeme použít ještě dalších dostupných faktů. V mezinárodních srovnáních se při ilustraci negativního vlivu nehod a jejich následků na obyvatelstvo používá ukazatel počtu usmrcených na 100 000 obyvatel. Tyto údaje poskytuje následující tabulka:

## Nehody v Evropě – porovnání

	Stát	Počet	
		osobních aut nad 1 000 obyv.	usmrčených osob na 100 000 os.aut
1.	Rusko	65	663
2.	Turecko	24	382
3.	Lotyšsko	105	310
4.	Ukrajina	65	266
5.	Rumunsko	61	215
6.	Estonsko	144	180
7.	Jugoslávie	156	142
8.	Polsko	160	129
9.	Maďarsko	194	105
10.	Řecko	172	103
11.	Portugalsko	296	83
12.	Bulharsko	151	81
13.	Slovenská rep.	171	71
14.	Španělsko	307	57
15.	Česká rep.	263	55
16.	Irsko	239	53
17.	Belgie	402	49
18.	Rakousko	394	44
19.	Francie	416	40
20.	Dánsko	291	40
21.	SRN	499	36
22.	Lucembursko	531	35
23.	Finsko	384	32
24.	Švýcarsko	448	28
25.	Nizozemí	371	23
26.	Velká Británie	374	22
27.	Švédsko	420	20
28.	Norsko	377	20
29.	Malta	335	13

Zatímco ve vyspělejších zemích západní Evropy se hodnota tohoto ukazatele od roku 1970 trvale snižuje a v roce 1991 dosáhla úroveň 7 až 8 usmrčených osob na 100 000 obyvatel v ČR došlo k poklesu jen od roku 1970 do roku 1986. Po tomto roce, kdy byl uvedený ukazatel srovnatelný s dalšími evropskými státy došlo k jeho postupnému trvalému růstu až shora na dvojnásobek hodnoty roku 1986 (v roce 1993 šlo o 15 usmrčených osob na 100 000 obyvatel).

Jak uvádějí zdroje dopravní policie ČR počet nehod a odhad hmotných škod v roce 1993 představuje nejvyšší hodnotu v historii statistického sledování vůbec, počet těžce zraněných je nejvyšší za posledních 15 let a počet lehce zraněných pak nejvyšší za posledních 20 let. Pokud jde o počet usmrčených je druhý nejvyšší za posledních 20 let (dosud nejvyšší počet byl v roce 1992).

Přehled v nehodovosti na území ČR by bylo možné doplnit řadou dílčích ukazatelů.<sup>3</sup> Autor se však domnívá, že to vzhledem ke smyslu práce není nezbytné.

Již výše uvedené fakta jednoznačně potvrzují negativní vývoj nehodovosti v ČR. Autor se zde nechce detailně zabývat zkoumáním všech vlivů, které tuto situaci zapříčiňují.

Je však evidentní, že stav nehodovosti se bezprostředně promítá do zkoumané problematiky odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Kromě toho pak pojišťovna musí vycházet při své činnosti nejen z údajů dopravní policie ČR, ale především z výsledků získaných právní cestou.

S cílem získat další údaje potřebné k objektivizaci činnosti pojišťovny provedl autor také dílčí výzkum problematiky za pomocí ankety s využitím dotazníku.

V rámci ankety se obrátil na okruh zkušených vedoucích pracovníků České pojišťovny a.s., aby získal více informací:

- o jejich věku, vzdělání, délce zaměstnání u České pojišťovny a.s., funkcích, počtu řešených případů na úseku pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.
- o názorech na současnou právní úpravu zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorového vozidla na systému evidence vozidel a vztahu k České pojišťovně a.s., na systému kontroly placení pojistného v této oblasti, na rozsah náhrady škody, jakož na ostatní jejich názory související s problematikou.

Anketa zahrnovala celkem 15 respondentů a byla doplněna následnými řízenými rozhovory s nimi.

## Výsledky části A dotazníku:

Z hlediska pohlaví převládaly mezi respondenty ženy, tvořily 0,6 % vzorku. Většina respondentů 0,66 byla absolventy VŠ, různého zaměření, včetně právního. Věk respondentů se v průměru pohyboval okolo 50 let, nejnižší věk byl přítom 42 let, nejvyšší 66 let.

Délka zaměstnání v ČP a.s. odpovídala fyzickému věku respondentů a byla v průměru 17 let, z toho nejméně 10 let a nejvíce 36 let.

<sup>3</sup>Např. nehodami podle zavinení, příčinami nehod zavinených řidiči motor.voz., nemotorov. vozidel, pod vlivem alkoholu, zavinené chodci, údaji o místech nehod, jejich časovým rozložením, hmotnou škodou, podle krajů, okresů atd.

Z této doby pak na úseku pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel pracovali respondenti v průměru 12 let. Nejnížší hranice byla 3 roky, nejvyšší 31 let.

Respondenti byli z hlediska svých funkcí zastávaných v rámci České pojišťovny a.s. vesměs vedoucími pracovníky, nebo pracovali v metodicko-řídicích funkcích. Za svoji praxi řešili v průměru okolo 1 500 případů. Nejmenší počet byl 100 případů, nejvyšší počet pak 25 000 případů. (K tomu údaji je ovšem potřebné přistupovat s opatrností, neboť respondenti byli požádáni o odhad případů a jejich údaje mohou být subjektivně zkresleny.)

Z hlediska výše uvedené charakteristiky respondentů lze tedy konstatovat, že odpovídali svým věkem, délkou zaměstnání v České pojišťovně a.s., získanými zkušenostmi, vzděláním a praxí požadavkům na vedoucí pracovníky.

### Výsledky části B dotazníku:

K otázce, zda je současná právní úprava zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla vyhovující odpovědělo kladně 10 % respondentů. Uvedli, že systém je funkční a jednoduchý, bez velkých nároků na finanční potřeby k jeho zabezpečování. Jako částečně vyhovující jej hodnotilo 10 % respondentů s tím, že vyhovuje více poškozeným, ne zcela však pojištěným. Jako nevyhovující současným podmínkám označilo existující právní úpravu 80 % respondentů. Uvedli přitom, jako nejčastější výhrady, že tato úprava není plně spravedlivá. Mnoho subjektů neplatí pojistnou částku a není možná jejich účinná kontrola a sankce a konečně na základě této úpravy nelze zohlednit konkrétní škodní průběh.

S tím korespondovala i odpověď na otázku, zda je současný systém kontroly placení pojistného odpovídající, kde 100 % respondentů odpovědělo záporně. Obdobně hodnotila většina respondentů jako nedostatečný existující systém evidence vozidel. Za neplně dostatečný jej hodnotilo 10 % respondentů (problém byl chápán spíše v rovině přenosu informací), za převážně nedostatečný jej pak z hlediska ČP a.s. hodnotilo 90 % respondentů s tím, že ČP a.s. nemá přístup k evidenci vozidel a nemůže proto plnit svoji funkci z hlediska kontroly, která je jí uložena zákonem.

Naopak za postačující pro praxi ČP a.s. hodnotilo 100 % respondentů vymezení termínu „vozidlo“.

Závěrem je možno k části B dotazníku konstatovat, že většina respondentů chápe současnou právní úpravu, která je obsažena ve vyhlášce ministerstva financí ČR č. 492/1991 Sb. ze dne 14.11.1991 za nedostačující.

Většina respondentů navrhuje opustit dosavadní systém zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla a přejít k povinně smluvnímu pojištění, které by bylo zcela adresní a odstranilo by většinu kritizovaných nedostatků. Respondenti považují dále za velmi žádoucí přesně definovat vzájemné vztahy mezi Policií ČR a ČP a.s., jež by pojišťovně umožnily přístup

k dosud utajovaným informacím (např. evidence vozidel) a odstranily tak hlavní překážku při plnění jejich zákonných povinností.

Obecně pak je podle názoru respondentů potřebné společensky docenit hlavní smysl pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel – to jest zajištění obětí dopravních nehod a odstranit zjednodušující přístupy a přetrvávající předsudky nejen laické veřejnosti, ale i části státních orgánů, které pohlížejí na tento druh pojištění, jako na jakýsi zdroj příjmů ČP a.s.

Je evidentní, že pojištění tohoto druhu je v zahraničí ceněno daleko více.

Autor se na základě svých zkušeností ztotožňuje se závěry respondentů. Domnívá se, že je účelné překonat dosavadní právní úpravu a přejít na kvalitativně novou úpravu.

Jednou z možností řešení je povinně smluvní typ tohoto pojištění.

Autor se proto domnívá, že zde existují důvody pro to, aby současný systém zákonného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel, u kterého se neuzavírá pojistná smlouva byl opuštěn a nahrazen pojištěním povinně smluvním, kde se k pojištění vyžaduje uzavření pojistné smlouvy. Pojistná ochrana musí být zajištěna nejpozději vznikem rizika, které vyplývá z provozu motorového vozidla a proto by byl každý provozovatel (fyzická, či právnická osoba) povinen v určitém okamžiku sjednat, či prokázat pojištění odpovědnosti.

V zájmu společnosti o co nejširší pokrytí rizika, které vyplývá z provozu vozidel by se pojištění vztahovalo prakticky na každé vozidlo, které by se pohybovalo na komunikacích. Uvedenou úpravou by byl zároveň stanoven princip, že nejdříve musí být stanovena pojistná ochrana a teprve poté provedena evidence vozidla. Tato úprava však přirozeně předpokládá nezbytnou úroveň spolupráce mezi orgány evidence a všemi pojistiteli. Předpokládá proto těmto subjektům uložení určitých povinností a kompetencí a zároveň vytvoření informační vazby mezi nimi. Absence právě těchto prvků je bohužel příznačná pro současný stav.

Zda je na přijetí takové úpravy naše společnost připravena ukáže příští období. Autor je však přesvědčen, že jejím přijetím bychom se přiblížili vyspělým evropským státům.

\* \* \*

## SUMMARY

*Legal regulation in force dealing with  
liability insurance for damages caused  
by operation of motor vehicles, its  
hindrances and limits*

At present, the liability insurance for damages caused by the operation of motor vehicles is regulated by the decree No. 492/1991 Coll. taking effect as of 1 January 1992, later amended by the decree No. 582/1992 Coll., decree No. 327/1993 Coll. and decree No. 246/1994 Coll.

Even though the concept of the liability insurance is a functional one, there appear (in connection with the rapidly growing motorism in the Czech Republic and, subsequently, a growing number of accidents) thoughts whether the valid legal regulation is sufficient or whether another different regulation that would better serve the new needs, should be adopted.

In the article, the author has tried to point at the growing difficulties of the mentioned situation concerning the sphere of compensations for damages caused by the operation of motor vehicles. According to the author, the mentioned problems are the consequence of a vast number of accidents incurred. Furthermore, the author together with specialists from Česká pojišťovna a.s. (Czech Insurance Company) has tried to find a solution of that situation by means of a part poll with respondents on that topic.