

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA Z HODNOCENÍ DOPADŮ REGULACE

1. Důvod předložení a cíle

1.1 Název

„Vyhláška, kterou se mění vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.“

1.2 Definice problému

Návrh změny vyhlášky č. 205/1999 Sb. je předkládán z důvodu nutnosti přijetí úpravy umožňující stanovení výše příspěvku za nepojištěný provoz vozidla podle změny zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, provedenou zákonem č. 293/2017 Sb. To vyžaduje doplnění stávající vyhlášky.

1.3 Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb. byla vydána 15. září 1999 jako prováděcí předpis k zákonu č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). Vyhláška byla změněna vyhláškami č. 429/2002 Sb., č. 309/2004 Sb. a č.186/2008 Sb.

1.4 Identifikace dotčených subjektů

Navrhovaná právní úprava se týká činnosti České kanceláře pojistitelů a nerozšiřuje ani nezužuje se tak počet dotčených subjektů. Oproti platné právní úpravě znovuzavádí regulaci výše příspěvku za nepojištěný provoz vozidla a nákladů mimosoudního řešení sporů, kterou se podle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů, musí Česká kancelář pojistitelů řídit.

1.5 Popis cílového stavu

Cílem změny vyhlášky č. 205/1999 Sb. je úprava prováděcího předpisu k zákonu č. 168/1999 Sb. tak, aby se naplnily požadavky zákona a bylo možné stanovit výši příspěvku za nepojištěný provoz vozidla.

1.6 Zhodnocení rizika

Rizikem spojeným s nečinností je nemožnost České kanceláře pojistitelů stanovit příspěvek za nepojištěný provoz vozidla a nesplnění povinnosti Ministerstva financí stanovené zákonem.

2. Návrh variant řešení

Ve vztahu k Obecným zásadám pro hodnocení dopadů regulace (RIA) se nenavrhuje nulové řešení, a to přijetí navrhované změny vyhlášky č. 205/1999 Sb., neboť bez stanovení denní sazby příspěvku, druhů vozidel pro tyto účely a nákladů na jeho mimosoudní uplatnění práva na tento příspěvek by byla změna provedená zákonem nefunkční.

Jako varianty se předkládají 2 možnosti stanovení výše denní sazby příspěvku, a to

1. jako **dvojnásobek průměrné** sazby pojistného za pojištění odpovědnosti z provozu vozidla podle jednotlivých druhů vozidel, což by za předpokladu průměrného tříměsíčního provozu vozidla v rozporu se zákonem při 75% vymožitelnosti přineslo ročně cca 184 mil. Kč.
2. jako **jedenapůlnásobek maximální** sazby pojistného za pojištění odpovědnosti z provozu vozidla podle jednotlivých druhů vozidel, což by za předpokladu průměrného tříměsíčního provozu vozidla v rozporu se zákonem přineslo ročně cca 334 mil. Kč.

Celkové závazky za rok 2016, včetně rezerv na dlouhodobé škody na zdraví, dosáhly částky 460 mil. Kč. U varianty 1 by při započtení vymožitelných regresních náhrad ve výši 40 mil. Kč byl příjem z příspěvků o 236 mil. Kč nižší (460-184-40), u varianty 2 by byl příjem nižší o 86 mil. Kč (460-334-40). Pokud se vezme v úvahu pouze částka vyplacená za škody v jednom roce ve výši okolo 212 mil. Kč (222 226 tis. Kč v roce 2015, 200 860 tis. Kč v roce 2016), pak by u varianty 1 byla zhruba pokryta částka plnění z garančního fondu za újmy vyplacené v daném roce s minimálním pokrytím plnění za újmy vzniklé (212-184-40), ale vyplacené v budoucnu (většinou renty). Varianta 2 umožňuje krytí těchto budoucích plnění částkou cca 160 mil. Kč (212-334-40). Tabulkové zobrazení obou variant je přílohou této zprávy.

Z hlediska stanovení druhů vozidel pro účely denní sazby příspěvku došlo k významnému rozšíření druhů vozidel oproti zrušené předchozí úpravě § 24c zákona č. 168/1999 Sb., a to s ohledem na členění vozidel podle zákona č. 56/2001 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 341/2014 Sb., a rizikovost takto rozčleněných druhů vozidel vycházející ze statistiky České kanceláře pojistitelů. Toto podrobnější členění je spravedlivější vůči osobám povinným k zaplacení příspěvku za nepojištěný provoz vozidla.

Náklady spojené se stanovením a uplatňováním příspěvku Českou kanceláří pojistitelů se odhadují následovně:

Prvotní náklady	Kč	Upomínka k zaplacení	Kč
administrativní a provozní náklady	95	administrativní a provozní náklady	32
tisk a distribuce	12	tisk a distribuce	4
poštovné	53	poštovné	16
zpracování reakcí	15	zpracování reakcí	15
telefonní linky	25	telefonní linky	25
celkem	200	celkem	92

Předžalobní upomínka	Kč
administrativní a provozní náklady	32
tisk a distribuce	4
poštovné	38
zpracování reakcí	15
telefonní linky	25
celkem	114

Váhy významnosti	%	Promítnutí do průměrných nákladů
prvotní náklady	100	200
upomínky k zaplacení	60	55
předžalobní upomínky	40	46
celkem		301

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

Náklady České kanceláře pojistitelů související se stanovením a vymáháním příspěvku budou hrazeny z příspěvků, jejichž součástí je částka sloužící k úhradě mimosoudního uplatnění nároků na příspěvek. Přínosem je snížení zatížení členských pojišťoven České kanceláře pojistitelů, potažmo osob dodržujících zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla o náklady na likvidaci škod způsobených nepojištěným provozem vozidel. V případě varianty 1 by celkový roční výnos z příspěvků mohl při 75% vymožitelnosti činit cca 184 mil. Kč, v případě varianty 2 pak cca 334 mil. Kč. Pokud k tomu připočítáme cca 40 mil. Kč reálně vymožitelných regresních náhrad (počítáno s 30% vymožitelností a horní hranici 300 tis. Kč podle novelizovaného § 24 odst. 9 zákona č. 168/1999 Sb.; v roce 2016 činilo inkaso z regresních pohledávek z plnění za škody způsobené nepojištěnými provozu vozidel 80,4 mil. Kč), pak by v případě varianty 1 mohla celková částka činit 224 mil. Kč a v případě varianty 2 pak 374 mil. Kč. Plnění z garančního fondu České kanceláře pojistitelů dosahuje v jednom roce částky zhruba 212 mil. Kč, přičemž celkové závazky ze škod vzniklých v roce 2016 činily 460 mil. Kč. Z tohoto porovnání je zřejmé, že varianta 1 by z hlediska charakteru závazků hrazených z garančního fondu sice pokrývala průměrnou výši ročního plnění, ale vytvářela by deficit z hlediska plnění za újmy sice vzniklé, ale uhrazované v budoucnu.

4. Návrh řešení – výběr nejvhodnější varianty

Z hlediska uvedených přínosů navrhuje Ministerstvo financí k přijetí variantu 2, která zajišťuje jak úhradu plnění z garančního fondu vyplacenou v daném roce, tak i pokrytí závazků uhrazovaných v budoucnu (renty) a současně znemožňuje případné zneužití výše denní sazby příspěvku, pokud by tato byla nižší než pojistníkem placené maximální pojistné, k čemuž by mohlo dojít v případě varianty 1 (viz tabulky níže).

5. Implementace doporučené varianty a vynuovení

Za implementaci doporučené varianty bude odpovědné Ministerstvo financí. Vzhledem k tomu, že se jedná o soukromoprávní nárok, bude jeho vymáhání předmětem činnosti České kanceláře pojistitelů.

6. Přezkum účinnosti regulace

Účinnost navrhovaného prováděcího předpisu bude možné posoudit s patřičným časovým odstupem nutným pro posouzení jeho fungování. Za přezkum činnosti regulace bude odpovědné Ministerstvo financí.

7. Konzultace a zdroje

Konzultace navrhovaného řešení proběhly se zástupci České kanceláře pojistitelů, jichž se problematika věcně týká, a byly využity statistické zdroje z Ministerstva dopravy a České kanceláře pojistitelů. Návrh vyhlášky byl v rámci veřejných konzultací uveřejněn na webových stránkách Ministerstva financí.

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla představuje významnou část pojistného trhu v České republice. Z celkového objemu pojistného připadá 37 % na životní pojištění a 63 % na neživotní pojištění. V rámci neživotního pojištění pak přibližně polovina pojistného připadá na pojištění motorových vozidel, konkrétně 28 % na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a 22 % na havarijní pojištění. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je v České republice aktuálně sjednáno pro více než 7,5 mil. vozidel všech druhů a kategorií (z toho 5,026 mil. představují osobní automobily) a provozem těchto vozidel bylo v roce 2016 způsobeno celkem 264 tisíc škod (v roce 2015 se jednalo o 258 tisíc škod).

Počet vozidel bez pojištění odpovědnosti z jejich provozu se odhaduje na úrovni přibližně 120 tisíc. Česká kancelář pojistitelů v roce 2016 řešila 2 526 škod způsobených nepojištěnými provozu vozidel, což proti 2 452 škodám v roce 2015 představuje meziroční nárůst o 3 %. Škody vyplácené z garančního fondu, včetně závažných dlouhodobých škod na zdraví, dosáhly v roce 2016 objemu 460 mil. Kč (v roce 2015 se jednalo o 441 mil. Kč).

Pojišťovny v České republice v roce 2016 vyřídily celkem 1,84 mil. pojistných událostí neživotního pojištění, přičemž na pojištění motorových vozidel připadá 42 % (v roce 2016 bylo řešeno 264 tisíc škod z POPV a 511 tisíc z havarijního pojištění), což opět ukazuje na významnou roli pojištění vozidel v rámci pojistného trhu i celé ekonomiky České republiky.

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je od roku 2011 ztrátové, neboť objem škod a dalších nákladů překračuje objem pojistného.

Ukazatel	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Zasloužené pojistné POPV (pojistné vztahující se časově k danému roku) v mil. Kč.	20 795	20 234	19 545	18 937	19 353	20 494
Celkové náklady POPV - úhrn pojistných plnění za škody vzniklé v daném roce k 31. 12. (pojistné plnění + rezerva na nahlášené, ale nezlikvidované PU + rezerva na vzniklé, ale nenahlášené PU), náklady na likvidaci PU a provozní náklady POPV v mil. Kč.	22 163	22 275	21 401	19 902	19 897	20 621
Kombinovaný škodní poměr (kromě vlastních nákladů na pojistná plnění zahrnuje také tvorbu technických rezerv a provozní náklady) v %.	106,58	110,09	109,50	105,09	102,81	100,62