



Název rubriky „Hrst hřebíků se silnice“ magazínu *Motor Revue* vyjadřoval, jak stát pomáhá motoristům – házením hřebíků na silnici. Prvorepublikový časopis řešil plno politických kauz proti motoristům, automobil byl brán jako luxus a tak se k němu elity chovaly a vydávaly nesmyslné zákony, jako např. o míchání lihu do benzínu. Je neuvěřitelné, jak se doba málo změnila

## Státem posvěcený zločin

**Tisíce motoristů ročně vystraší neoprávněná výzva České kanceláře pojistitelů (ČKP) k úhradě údajně dlužného povinného ručení, i když ve skutečnosti žádný dluh nemají. Člověk by předpokládal, že takovým problémem se bude zabývat například Autoklub ČR, který to má ve svých stanovách, nebo třeba některá profesní organizace jako Svaz českých autodopravců. Jsou však zticha, jakoby to představitelům těchto organizací vyhovovalo.**

Neomalený postup ČKP zastavil vloni Ústavní soud. Soudeci dali za pravdu panu Lukáši Semeckému, po kterém ČKP požadovala zaplatit 1690 korun a náklady řízení za období, kdy bylo auto zaregistrováno v Centrálním registru vozidel, ale nemělo zaplacené povinné ručení. Pan Semecký požadavek na placení odmítl s tím, že auto v uvedeném období neprovozoval a ani nemohl, protože bylo po nehodě zcela nepojízdné a stálo v garáži. Podle Ústavního soudu nelze z evidence v Centrálním registru vozidel pouze mechanicky vyvozovat, že majitel s autem skutečně jezdí.

Do hledáčku ČKP se dostáváte každou transakcí s vozidlem a můžete se stát cílem její nekompromisní snahy získat do své správy co nejvíce peněz. Jedním z těch, kdo se pustil do boje s nenasytným sdružením, je iniciativa Stop ČKP. Povídali jsme si s jejím mluvčím panem Jiřím Ptáčkem.

**Mohl byste připomenout, co se skrývá pod názvem Česká kancelář pojistitelů?**

Oficiálně je Česká kancelář pojistitelů (ČKP) správcem tzv. garančního fondu, ze kterého mají být hrazeny škody způsobené nepojištěnými motorovými vozidly. ČKP má právní formu zájmového sdružení

právnických osob. To je něco jako občanské sdružení, ale pro právnícké osoby. Členy jsou pojišťovny, které v České republice poskytují povinné ručení.

ČKP se odvolává na Zákon č. 168/1999 Sb., který byl mnohokrát novelizován. Pokud vím, tak někteří původní autoři tohoto zákona se od jeho dnešní podoby a hlavně od současné praxe distancují(!). Zákon totiž není jednoznačný. Například říká, že se má prokazovat provozování či neprovozování vozidla, ale vůbec neříká, jakým způsobem se to má prokázat. Zákon tak ČKP dává poměrně široké pole možností, jak může postupovat. Jako velice dobře finančně zajištěná organizace má ČKP silné právní oddělení. Kolik peněz spotřebují na vlastní provoz, není známo, ale ČKP má poměrně velké kanceláře v business centru na Pankráci, najímá si právníky a inkasní agentury.

Pokud způsobíte škodu nepojištěným vozidlem, měla by za vás zaplatit ČKP. Z našich zkušeností ale není vůbec příjemné, když máte místo pojišťovny za partnera ČKP. Měli by se v tom okamžiku chovat jako standardní pojišťovna, což se úplně neděje. Nakonec stejně peníze vymáhají po tom člověku, který škodu způsobil,

a garanční fond by tedy teoreticky neměl o peníze přicházet. Kolem toho se točí další zajímavé finanční toky, protože ČKP využívá pro vymáhání peněz několik inkasních agentur, pro které to je velmi dobrý obchod.

**V čem se ČKP nechovala zcela podle pravidel?**

Velmi častým případem je, že prodáte auto, zrušíte pojistku, ale nový majitel ho přihlásí až po čtyřech letech. V tom okamžiku se ozve kancelář pojistitelů a chce po vás zaplatit zpětně za čtyři roky. Vlastníkem vozidla se však stáváte nebo jím přestáváte být nikoli datem, kdy je to zapsané v registru vozidel, ale okamžikem podepsání kupní smlouvy. Registr pouze eviduje stav. Když ale ČKP ukážete kupní smlouvu, snaží se ji zpochybnit, že vypadá nedůvěryhodně. Zákon však nedefinuje, jak má vypadat důvěryhodná smlouva, neříká, jak máte prokázat, že jste vozidlo neprovozoval, a navíc je nepřipustné přesouvat důkazní břemeno na obeslaného, tedy v takovém případě na vás. Nejdříve vyžadovali fotodokumentaci, pak jedno čestné prohlášení, potom dvě čestná prohlášení, potom dvě čestná prohlášení s úředně potvrzeným podpisem. ČKP ale není žádný zákonodárce a nemůže tedy určovat, jakým způsobem máte prokázat, že jste neprovozoval vozidlo.

ČKP měla dokonale propracovaný systém. Například výzvy, které zasílali lidem, obsahovaly okénko, kde bylo napsáno: „*Na tento dopis neodpovídejte doporučeným dopisem, ale použijte přiloženou odpovědní obálku.*“ Jakmile jste to tak udělali, neměli jste žádný doklad o tom, že jste něco poslali. Obracela se na nás řada lidí, kteří se zapřísahali, že ČKP poslali všechny dokumenty. Někteří dokonce poslali originály, což byla samozřejmě hloupost, protože ČKP nic neevidovala a takové dokumenty se prostě ztratily.

Zákonem je dané, že ČKP má vycházet z údajů registru vozidel. Ve skutečnosti mnohdy obesílají osoby, které v registru nikdy ani nefigurovaly. Dostali se totiž k údajům v pojistných smlouvách a klidně je používali u soudu jako důkaz. Mám k dispozici řadu rozsudků, kdy byl člověk odsouzen na základě toho, že byl někdy v minulosti v pojistné smlouvě uveden jako majitel vozidla. Skandální je na tom, že soud považoval za prokázané, že jste byl majitelem vozidla na základě pojistné smlouvy. Když půjdu kolem vašeho auta, opíšu si registrační značku a VIN kód, který bývá uveden na skle, můžu si jít uzavřít pojistku. Podle tohoto výkladu zákona, který dokonce použil krajský



*Jiří Mewald v rozhovoru s Jiřím Ptáčkem*



*Pohled na archiv případů, které řeší Stop ČKP*

soud, vás pak mohu žádat o vydání vozidla, protože podle pojistné smlouvy jsem jeho majitelem. Další problém je doručování písemností na adresy uvedené v pojistných smlouvách, které mohou být po několika letech neplatné. U soudu pak ČKP tvrdí, že upozínka byla doručena, protože ji odeslali. K soudu jsou pak předvoláni lidé, kteří vůbec netuší proč.

ČKP u soudu argumentovala, že odevzdáním registrační značky se vozidlo stává neprovozované. Jenže co taková babeta, která značku nemá. Podle této logiky u ní neprokážete, že jste ji neprovozoval. Přitom požadovali, abyste prokázali, že vozidlo nebylo provozováno, do třiceti dnů, jinak ztrácíte nárok na další obhajobu. Žádný zákon ani soudní výrok však neudává, že by ta doba byla prekluzivní (tj. že po jejím uplynutí zaniká právo na obhájení se). To je výmysl ČKP, který bohužel řada soudů akceptovala, a to zcela v rozporu s rozhodnutím Ústavního soudu v této konkrétní věci. Řada lidí byla odsouzena jen na základě toho, že ta doba byla prekluzivní a ČKP tak u soudu prošel naprostý právní paskvil. Další problém je, že registr vozidel vám výpis o provozování vozidla vydá do 30 dnů. Někde to vydají hned, ale někde opravdu počkají těch povolených třicet dnů. Máme případ člověka, který obdržel dopis od ČKP, uvědomil si, že jediný způsob, jak dokáže provozování vozidla, je výpis z registru vozidel. Hned druhý den se tam vypravil, jenže ani tak nestihl třicetidenní lhůtu a soud ho odsoudil. Nelze se pak divit, že takový člověk propadne naprosto beznaději nad stavem věcí veřejných.

**Jak je možné, že soudy dávaly ČKP tak často za pravdu?**

Podívejte se, když jde k soudu František Vomáčka a proti němu stojí ČKP, která se neprávem vydává za státní organizaci, tak je

mnohý soudce dezorientován. Z rozsudků, které máme k dispozici, je zřetelně vidět, že řada soudců v té problematice absolutně tápe a nakonec se přikloní k názoru důvěryhodnější osoby, což je pro ně bohužel ČKP. Ta se naučila této situace bravurně využívat. Některé rozsudky, které se k nám dostávají, jsou naprosto absurdní. Jsou odsouzení lidé, kteří auto nikdy nevlastnili nebo ani neměli řidičský průkaz. Mnoha soudci používané formulace jsou terminologicky naprosto špatné. Spousta rozsudků je protichůdných, a přestože byla vydaná rozhodnutí ústavního soudu, mnozí soudci je úplně ignorují. Problém tedy není jenom ve fungování ČKP, ale také v justici, která nepracuje, jak má. Dokud jsem se s těmito problémy nesetkal, byla ve mně důvěra v instituci soudu. Říkal jsem si, že když je někdo odsouzený, případ projednal obvodní, okresní a pak krajský soud, tak asi skutečně něco provedl. Nevěřil jsem na justiční omyl. Dnes už vím, že to tak není. Mám totiž plné šuplíky justičních omylů.

**Kolik případů jste řešili a jak jste byli úspěšní?**

Do dnešní doby jsme řešili asi 2000 případů. Samozřejmě se na nás obrací také lidé, kteří si myslí, že nám něco napovídají a my je zbavíme povinnosti zaplatit. Pokud však odfiltrujeme lidi, u kterých se prokáže, že je jejich požadavek neoprávněný, tak máme stoprocentní úspěšnost. Jiná situace je u soudních případů, kdy záleží na libovůli soudce. Soudní rozhodnutí se nedá tak lehce zvrátit. Ani po prohraném procesu to ale nevzdáváme a podáváme ústavní stížnost. Díky tomu se taky několik případů dostalo až k ústavnímu soudu. Běžně řešíme pět let staré případy. Největší problém je, že lidi nemají schované všechny dokumenty. Prodají auto, považují vše za uzavřené a smlouvu vyhodí. ČKP se

často ozve po mnoha letech.

**Byli jste první, kdo se proti tomu postavil?**

První byli motoristé, kteří byli obeslaní. Tisíce lidí, kteří se individuálně snažili více nebo méně úspěšně obhájit svoje práva. Troufám si tvrdit, že jsme první, kdo tyto lidi spojil dohromady a postupoval koncepčně. Za svoje poradenské služby inkasujeme nějaké peníze a využíváme je na to, abychom najali profesionální tým právníků, který vypracoval metodiku a který mohl poskytnout relevantní informace, jak postupovat. Slavné ústavní rozsudky byly v případech našich klientů. Nikdo to nedotáhl tak vysoko.

**Co budete dělat po změnách zákona, který navrhuje zrušit úplně poplatky za nepojištěná vozidla?**

Poslaneckou sněmovnou prošel návrh na zrušení příspěvku za nezaplacené povinné ručení a myslím, že to senát schválí. Pro ČKP to bude enormní výpadek příjmů. Nicméně je tu obrovské množství otevřených případů a je tu velký objem peněz, které motoristé zaplatili v minulosti. ČKP vybrala okolo miliardy ročně a my si myslíme, že přibližně polovina těch peněz byla zaplacená neprávem. Daří se nám otevírat staré případy. Pro české motoristy jsme tak vymohli zpátky asi milion korun. To je sice stále jen tisícina ročně zaplacených peněz, ale jde to. Pokud někdo zaplatil, protože ho opravdu zastrašili – ten jejich systém nebyl nic jiného než zastrašování –, můžeme takový případ znovu otevřít a pokusit se ho vyřešit. Má-li někdo dojem, že se ho jiný snaží oblbnout, a často se jedná o veteránisty, kteří mají auto rozebrané v garáži, nesmí to nechat být. Musí se o peníze přihlásit buď sami, nebo naším prostřednictvím. Jde to.

*Vyslechl a zapsal  
Jiří Mewald*