Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Finanční gramotnost pojištění vozidel

Nicole Štrynclová

Bakalářská práce
2017

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: **2016/2017**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení:	**Nicole Štrynclová**
Osobní číslo:	**E14807**
Studijní program:	**B6209 Systémové inženýrství a informatika**
Studijní obor:	**Management finančních rizik**
Název tématu:	**Finanční gramotnost pojištění vozidel**
Zadávající katedra:	**Ústav matematiky a kvantitativních metod**

Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je zjistit stav povědomí o pojištění vozidel u vybrané části populace České republiky.

Osnova:
- Vymezení pojmů z oblasti finanční gramotnosti.
- Sestavení vhodného dotazníku.
- Vyhodnocení dat získaných v dotazníkovém šetření pomocí vhodných metod.

Rozsah grafických prací: –

Rozsah pracovní zprávy: **cca 35 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

DUCHÁČKOVÁ, Eva. Pojištění a pojišťovnictví. Praha: Ekopress, 2015. ISBN 978-80-87865-25-5.
KOCIÁNOVÁ, Helena. Finanční gramotnost v kostce, aneb, Co Vás neměl kdo naučit. Olomouc: ANAG, 2012. ISBN 978-80-7263-767-6.
PACÁKOVÁ, Viera. Štatistické metódy pre ekonómov. Bratislava: Iura Edition, 2009. ISBN 978-80-8078-284-9.
ŘEZANKOVÁ, Hana. Analýza dat z dotazníkových šetření. 3., aktualiz. vyd. Praha: Professional Publishing, 2011. ISBN 978-80-7431-062-1.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Kateřina Seinerová**
Ústav matematiky a kvantitativních metod

Datum zadání bakalářské práce: **4. září 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **28. dubna 2017**

L.S.

doc. Ing. Romana Provazníková, Ph.D.
děkanka

doc. RNDr. Bohdan Linda, CSc.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 4. září 2016

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména skutečnosti, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojte k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolnosti až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47 b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 28.4.2017 Nicole Štrynclová

PODĚKOVÁNÍ:

Tímto bych ráda poděkovala své vedoucí práce Ing. Kateřině Seinerové, za její odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování mé bakalářské práce.

ANOTACE

Cíl této bakalářské práce je zjistit stav povědomí o pojištění vozidel u vybrané části populace České republiky. Součástí práce je také sestavení dotazníku a vyhodnocení získaných dat statistickými metodami.

KLÍČOVÁ SLOVA

Pojištění, pojištění vozidel, finanční gramotnost, povinné ručení, havarijní pojištění

TITLE

Financial literacy of insured vehicles

ANNOTATION

The aim of this bachelor thesis is to determine people´s awareness of car insurance in the Czech Republic. Moreover, the thesis includes a compilation of a questionnaire and an evaluation of the collected data using statistic methods.

KEYWORDS

Insurance, car insurence, financial literacy, compulsory insurance of vehicles, accident insurance

OBSAH

ÚVOD 10

1. ZÁKLADNÍ POJMY 11

1.1. DEFINICE FINANČNÍ GRAMOTNOSTI 11
1.2. DEFINICE VOZIDLA 11
1.3. DEFINICE POJIŠTĚNÍ 11
1.3.1. Členění pojištění 12
1.4. POJMY SOUVISEJÍCÍ S POJIŠTĚNÍM 13

2. ZÁKLADNÍ DRUHY POJIŠTĚNÍ 17

2.1. POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZÁKLADNÍ POJMY 17
2.1.1. Historie pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel u nás 17
2.2. POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL – POVINNÉ RUČENÍ 18
2.3. POVINNĚ SMLUVNÍ POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU MOTOROVÝCH VOZIDEL 20
2.4. ZELENÁ KARTA 21
2.5. VÝPOČET POJISTNÉHO 21
2.6. CO OVLIVŇUJE CENU POVINNÉHO RUČENÍ? 22
2.7. BONUS, MALUS 23
2.8. BONUS – MALUS SYSTÉM 25
2.9. POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL – HAVARIJNÍ 25
2.9.1. Havarijní pojištění typu All risk 26
2.10. VE KTERÝCH SITUACÍCH VÁM POMŮŽE POVINNÉ RUČENÍ A VE KTERÝCH HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ? 27
2.11. KRÁTKODOBÉ POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL 27
2.12. FAKTORY PRO PŘIJETÍ RIZIKA U POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL 28
2.13. DRUHY KRYTÍ U POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL 30
2.13.1. Postup při likvidaci škody 30
2.14. POJIŠTĚNÍ FIREMNÍCH MOTOROVÝCH VOZIDEL – FLOTILY 31
2.15. TISKOPISY PRO POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL 32

3. VOLITELNÉ PŘIPOJIŠTĚNÍ – PŘÍKLADY 33

3.1. POJIŠTĚNÍ SKEL 33
3.2. POJIŠTĚNÍ ZAVAZADEL A VĚCÍ OSOBNÍ POTŘEBY 33
3.3. POJIŠTĚNÍ PRACOVNÍ NESCHOPNOSTI A HOSPITALIZACE PO DOPRAVNÍ NEHODĚ 33
3.4. POJIŠTĚNÍ PRO PŘÍPAD STŘETU SE ZVĚŘÍ 33
3.5. ODCIZENÍ VOZIDLA 33
3.6. POJIŠTĚNÍ PROTI ŽIVLŮM 33
3.7. POJIŠTĚNÍ PROTI VANDALISMU 34
3.8. ASISTENČNÍ SLUŽBY 34

4. DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ 35

4.1. OTÁZKY 35

5. VYHODNOCENÍ FINANČNÍ GRAMOTNOSTI POJIŠTĚNÍ VOZIDEL 47

5.1. TESTY NEZÁVISLOSTI 48
5.1.1. Test nezávislosti – pohlaví a celkový zisk bodů ze správných odpovědí 48
5.1.2. Test nezávislosti – pohlaví a vlastnictví automobilu 49
5.1.3. Test nezávislosti – vlastnictví automobilu a znalost pojmu malus 50
5.1.4. Kontingenční tabulka a test nezávislosti – věk a celkové hodnocení 51
5.1.5. Kontingenční tabulka a test nezávislosti – vzdělání a celkové hodnocení 53

ZÁVĚR 55

POUŽITÁ LITERATURA 56

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Jezdím málo, platím málo (Alianz) 22
Tabulka 2: Ve kterých situacích se využívá povinné či havarijní pojištění 27
Tabulka 3: Sazby krátkodobého pojištění 28
Tabulka 4: Otázka č. 13 44
Tabulka 5: Otázka č. 14 45
Tabulka 6: Správné odpovědi 47
Tabulka 7: Kontingenční tabulka 51
Tabulka 8: Kontingenční tabulka 53

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Graf otázky číslo 1 36
Obrázek 2: Graf otázky číslo 2 36
Obrázek 3: Graf otázky číslo 3 37
Obrázek 4: Graf otázky číslo 4 38
Obrázek 5: Graf otázky číslo 5 39
Obrázek 6: Graf otázky číslo 6 39
Obrázek 7: Graf otázky číslo 7 40
Obrázek 8: Graf otázky číslo 8 41
Obrázek 9: Graf otázky číslo 9 42
Obrázek 10: Graf otázky číslo 10 42
Obrázek 11: Graf otázky číslo 11 43
Obrázek 12: Graf otázky číslo 12 44
Obrázek 13: Graf otázky číslo 15 45
Obrázek 14: Graf otázky číslo 16 46
Obrázek 15: Graf s celkovým hodnocením 47
Obrázek 16: Popisné statistiky 48
Obrázek 17: Výsledek testování 49
Obrázek 18: Výsledek testování 49
Obrázek 19: Výsledek testování 50
Obrázek 20: Výsledek testování 50
Obrázek 21: Výsledek testování 51
Obrázek 22: Výsledek testování 51
Obrázek 23: Výsledek testování 52
Obrázek 24: Výsledek testování 53

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ČP	Česká Pojišťovna
ČSOB	Československá obchodní banka
ABS	Protiblokovací systém
EDS	Elektronická závěra diferenciálu
SPZ	Státní poznávací značka
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie

ÚVOD

Pod pojmem finanční gramotnost by se čas od času měl zamyslet každý z nás. Zda jsme schopni rozhodnout se v oblasti financí (víme, jak vynaložit své finanční prostředky) a zda máme dostatek znalostí či informací pro tuto činnost. Většina obyvatel České republiky vlastní, nebo v budoucnu bude vlastnit automobil, s kterým jsou spojeny věci týkající se pojištění. Proto by člověk měl mít v této oblasti alespoň nějaké základní znalosti, aby se uměl správně rozhodnout, jaká varianta či druh pojištění je pro něj nejvhodnější. Tedy při vyskytnutí nahodilé události pokrýt veškeré výdaje, které dotyčnému nastanou.

Cílem této bakalářské práce je definovat pojmy týkající se této problematiky, vymezit si druhy a možnosti pojištění. Touto problematikou se bude zabývat první část bakalářské práce, tedy teoretická část. Dalším cílem je zpracování dotazníkového šetření, ve kterém je snahou zjistit povědomí o pojmech týkajících se pojištění vozidel a dále, které pojišťovny jsou při uzavírání pojištění nejvíce preferovány a které typy volitelného připojištění lidé nejvíce využívají, tím se bude zabývat praktická část.

V předposlední části této práce je provedeno několik statistických testů. Na úplný závěr je vypracováno celkové vyhodnocení výsledků a znalostí finanční gramotnosti týkající se pojištění vozidel.

1. ZÁKLADNÍ POJMY

Na úplný začátek bakalářské práce budou přiblíženy pojmy jako je finanční gramotnost, vozidlo a také samotné pojištění.

1.1. Definice finanční gramotnosti

Finanční gramotnost je souhrn znalostí týkající se financí. Tyto znalosti slouží převážně k schopnosti se samotnými financemi zacházet. Finanční gramotnost lze vidět ve dvou základních rovinách: první je znalost finančních nástrojů a jejich fungování, druhou a rozhodně tou důležitější, je umění smysluplného využívání těchto nástrojů. Každý člověk by se měl co nejdříve naučit plánovat svoje finance, protože čím dříve se začne tímto zabývat, tím větší prostor k dosažení svých cílů bude mít. [4]

1.2. Definice vozidla

Silniční vozidlo je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Existuje i pojem zvláštní vozidlo, to je vozidlo vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být však při splnění podmínek stanovených zákonem k provozu na pozemních komunikacích schváleno. Pod pojmem přípojné vozidlo se rozumí silniční nemotorové vozidlo určeně k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy. Dalším typem jsou historická nebo sportovně historická vozidla. To jsou vozidla, kterým byl Ministerstvem dopravy a spojů vydán na základě mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána, registrační průkaz historického vozidla a byla mu vydána zvláštní registrační značka pro historické vozidlo. [9]

1.3. Definice pojištění

Ekonomický subjekt má dvě možnosti, jak krýt finanční důsledky nahodilé události (událost, k níž dojde neplánovaně a nečekaně). Buď je může krýt z vlastních zdrojů (tzv. samopojištění) nebo si může sjednat pojištění, tzn. přesunout finanční dopady rizika na pojistitele. Je důležité chápat, že pojištění nemůže ovlivnit výskyt rizika, pouze finančně eliminuje dopad nahodilých událostí.

V rámci pojištění se uplatňuje pojistná (podmíněně návratná) metoda. Její specifičnost spočívá v tvorbě a rozdělování pojistného fondu. Pojistný fond je peněžní rezervní fond, který se vytvoří a rozděluje na základě pojistné metody. Tvorba je založena na následujících

skutečnostech, za prvé podílí se na ní všechny zúčastněné subjekty, za druhé velikost příspěvku jednotlivých účastníků pojištění do pojistného fondu se odvíjí od velikosti rizika a za třetí, při tvorbě pojistného fondu, není důležitá velikost příspěvku jednotlivých účastníků, ale velikost celkové vytvořené rezervy, která musí být dostatečná k úhradě nastalých nahodilých potřeb.

Rozdělování pojistného fondu pak probíhá z vytvořené rezervy a jsou uhrazovány náhodné potřeby v souvislosti s realizací rizik. Rozdělování probíhá na základě principu podmíněné návratnosti tzn. ve prospěch jednotlivých účastníků pojištění jsou prostředky pojistného fondu rozdělovány jen za podmínky realizace rizika. [2]

1.3.1. Členění pojištění

Podle právního hlediska rozlišujeme několik typů pojištění. Prvním je pojištění dobrovolné, v tomto případě sjednání pojištění závisí pouze na vůli ekonomického subjektu. Dalším typem je povinně smluvní pojištění, zde je povinnost pojištění dána zákonem; povinně smluvní pojištění se dále člení na smluvní povinné pojištění u kterého je v zákoně určena povinnost sjednat pojištění tzn. uzavírá se pojistná smlouva a pojišťovnu si vybírá ekonomický subjekt sám (např. pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla = povinné ručení). Dalším typem tohoto pojištění je zákonné, zde povinnost pojištění opět vyplývá přímo ze zákona, ale v tomto případě se nesjednává pojistná smlouva. Zároveň jsou dány termíny placení pojistného, instituce pojištění apod. (např. sociální a zdravotní pojištění).

Podle způsobu financování rozeznáváme dva systémy pojištění, a to sociální a komerční pojištění. Nejdříve blíže popíši sociální pojištění. Sociální pojištění kryje rizika sociálního charakteru, jako jsou například potřeby v souvislosti s dlouhodobou pracovní neschopností, potřeby v souvislosti s pracovními úrazy a nemocemi z povolání, potřeby zdravotní péče nebo potřeby související s nezaměstnaností. Toto pojištění je považováno zpravidla za povinné kvůli možnosti podceňování těchto rizik ze strany některých jednotlivců. Rezervy v sociálním pojištění se nevytváří zcela v závislosti na riziku, ale pojistné je pro všechny účastníky stanoveno stejným způsobem (zpravidla procentem z příjmu). Tím se liší od komerčního pojištění, kde je pojistné stanoveno na základě velikosti rizika. V sociálním pojištění tedy uplatňujeme princip solidarity, protože všichni zúčastnění platí stejné procento, ale náhrady jsou vypláceny jen těm, kteří jsou postiženy sociálním rizikem. Dalším typickým znakem je, že se na platbách pojistného podílí i stát, který platí pojistné za děti, studenty, důchodce a dále zaměstnavatelé, kteří platí část pojistného za své zaměstnance.

Komerční pojištění neboli také soukromé pojištění vychází ze zásady ekvivalence, tzn. velikost příspěvků zúčastněných subjektů se odvíjí od velikosti rizika. Obvykle má dobrovolnou formu. Význam spočívá především ve stabilizaci ekonomické úrovně ekonomických subjektů, dále v uplatnění odpovědnosti ekonomických subjektů za svoji finanční a sociální situaci či v makroekonomickém vlivu pojišťoven tím, že investují své rezervy (tzn. vytvářejí investice).

Podle druhu krytí rizik rozlišujeme několik typů pojištění. Prvním typem je životní pojištění, tento druh pojištění kryje životní rizika (tj. rizika ohrožující životy lidí); výše pojistného plnění není dána velikostí škody, ale velikostí pojistné částky. Patří sem riziko úmrtí a riziko dožití a jejich kombinace. Dalším druhem je neživotní pojištění, toto pojištění kryje neživotní rizika, dále jej lze dělit na neživotní pojištění osob, majetkové pojištění, pojištění domácnosti, pojištění právní ochrany či cestovní pojištění. Neživotní pojištění osob, v tomto případě se jedná o úrazové pojištění osob, pojištění nemoci apod. Do majetkového pojištění patří krytí škod na majetku (živelní rizika, havarijní rizika, rizika odcizení, rizika přerušení provozu apod.), patří sem pojištění domácností, budov, havarijní pojištění apod.;

Pojištění odpovědnosti kryje rizika, kdy pojištění může způsobit škody jinému subjektu. Předmětem pojištění je tedy právní vztah. Patří sem pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorového vozidla tedy povinné ručení a celá řada dalších.

Pojištění právní ochrany kryje soudní výdaje a další náklady související se soudním řízením.

Cestovní pojištění v tomto případě pojištění se jedná o kombinaci různých druhů neživotního pojištění (zejména zdravotního, úrazového a odpovědnosti za škody) sloužících při cestování. [2]

1.4. Pojmy související s pojištěním

Pojištění je vytváření finanční rezervy sloužící k úhradě potřeb nebo škod, které vzniknou pojištěným z nahodilých událostí. Tato rezerva se vytváří z prostředků pojištěných subjektů, tedy tzv. pojistného, to tedy představuje cenu za poskytované služby.

Pojistitel je právnická osoba, která je oprávněna provozovat pojišťovací činnost, tedy pojišťovna.

Pojistník je osoba, která uzavřela s pojistitelem pojistnou smlouvu, z níž vyplývá povinnost platit pojistné. Obvykle je pojistník zároveň pojištěným, ale nemusí tomu tak být. Uzavřít pojistnou smlouvu a platit pojistné může také jiná osoba, než je pojištěný.

Pojištěným je osoba, na jejíž život, zdraví, majetek, odpovědnost za škodu nebo jiné hodnoty pojistného zájmu se vztahuje pojištění. V životním pojištění je to osoba, jejíž život je pojištěn.

Oprávněná osoba je osoba, které vzniká v důsledku pojistné události právo na pojistné plnění.

Obmyšlená osoba je osoba, kterou určí pojistník v pojistné smlouvě a které v případě pojistné události vznikne právo na pojistné plnění (typické například u pojištění na úmrtí, kde je v pojistné smlouvě uveden obmyšlený).

Pojistné riziko je riziko, na které pojišťovna může uzavřít pojistnou smlouvu.

Pojistné podmínky znamenají právní úpravu určitého pojistného produktu. Rozeznáváme všeobecné pojistné podmínky (platné pro určitý druh pojištění) a zvláštní pojistné podmínky (konkrétní podmínky pro dané pojištění, tzn. ty konkretizují všeobecné pojistné podmínky).

Pojistná hodnota je nejvyšší možná majetková újma, která může nastat v důsledku pojistné události.

Pojistná částka je smluvně dohodnutá finanční částka v pojistné smlouvě, která určuje horní hranici pojistného plnění.

Limit pojistného plnění: Nelze-li v době uzavření pojistné smlouvy určit pojistnou hodnotu, stanoví se na návrh pojistníka horní hranice pojistného plnění limitem. [2] [4]

Pojistná smlouva

Ve smlouvě o finančních službách se pojistitel zavazuje v případě vzniku nahodilé události poskytnout ve sjednaném rozsahu pojistné plnění a pojistník se zavazuje platit pojistiteli pojistné. Součástí jsou konkrétní pojistné podmínky a podmínky realizace pojištění, které jsou závazné pro obě smluvní strany. Tato smlouva musí být uzavřena vždy písemně a podepsaná oběma zúčastněnými stranami s výjimkou pojištění s pojistnou dobou kratší než 1 rok.

Způsobů uzavření pojistné smlouvy může být několik, nejčastější způsob je osobně na pobočce pojišťovny či prostřednictvím pojišťovacího zprostředkovatele, ale je zde také možnost uzavřít smlouvu on-line prostřednictvím internetu nebo prostřednictvím dalších prodejních kanálů (makléři, cestovní kanceláře, pošta, realitní makléři).

Po uzavření pojistitel získá pojistku, tj. potvrzení o uzavření pojistné smlouvy vydané pojistitelem pojištěnému. Pokud dojde ke ztrátě, poškození nebo ke zničení pojistky, vydá pojistitel na žádost a na náklady pojistníka druhopis pojistky.

Obsahem pojistné smlouvy je určení pojistitele a pojistníka, oprávněné osoby a jejich identifikační údaje, dále také vymezení pojistného nebezpečí a pojistné události, výše pojistného, jeho splatnost a údaj, zda se jedná o pojištění běžné nebo jednorázové, vymezení doby, na kterou byla pojistná smlouva uzavřena.

Pojistné podmínky jsou nedílnou součástí pojistné smlouvy a zpracovává je pojistitel pro jednotlivé typy pojištění. Tyto podmínky obsahují zejména vymezení vzniku, trvání a zániku pojištění, vymezení pojistné události, stanovení podmínek, za kterých nevzniká pojistiteli povinnost poskytnout pojistné plnění, způsob určení rozsahu pojistného plnění a jeho splatnost. Pojistník s nimi musí být před uzavřením pojistné smlouvy prokazatelně seznámen (kromě smlouvy uzavřené formou obchodu na dálku).

Pojištění vzniká za podmínek stanovených v pojistné smlouvě. Uzavření pojistné smlouvy se rozumí datem, kdy je pojistná smlouva podepsána. Počátek pojištění je přesně stanoven v pojistné smlouvě a jedná se o termín, od kterého vznikají práva a povinnosti z pojištění. Pojištění vzniká od 00:00 hod. dne následujícího po dni uzavření pojistné smlouvy.

Zánik pojištění může být díky uplynutí pojistné doby, nezaplacením pojistného, dohodou či výpovědí. První způsob je uplynutím pojistné doby. V pojistné smlouvě lze specifikovat podmínky, za kterých pojištění uplynutím doby nezaniká (např. pokud pojistitel nebo pojistník nejméně 6 týdnů před uplynutím doby nesdělí druhé straně, že na dalším trvání nemá zájem). Při nezaplacení pojistného pojištění zaniká dnem následujícím po marném uplynutí lhůty, která je stanovena pojistitelem v upomínce k zaplacení pojistného nebo jeho části, doručené pojistníkovi. Tato lhůta nesmí být kratší než 1 měsíc. Další možností zániku pojištění je dohoda, v té musí být vždy určen okamžik zániku pojištění a způsob vyrovnání závazků. V případě je-li sjednáno pojištění s běžným pojistným, zaniká pojištění výpovědí pojistitele nebo pojistníka ke konci pojistného období:

- výpověď musí být doručena min. 6 týdnů před uplynutím pojistného období,
- do 2 měsíců ode dne uzavření pojistné smlouvy; dnem doručení výpovědi začíná běžet 8denní výpovědní lhůta, jejímž uplynutím pojištění zaniká,
- do 3 měsíců ode dne doručení oznámení vzniku pojistné události; dnem doručení výpovědi začíná plynout výpovědní lhůta 1 měsíce, jejímž uplynutím pojištění zaniká,
- zánikem pojištěného rizika nebo pojištěné věci,
- smrtí pojištěné fyzické osoby,
- zánikem pojištěné právnické osoby bez právního nástupce.

Odstoupení od smlouvy se uskutečňuje v případě, pokud pojistník nebo pojištěný poskytne úmyslně nebo z nedbalosti nepravdivé nebo neúplné údaje, týkající se sjednávaného pojištění. Pojistitel má právo odstoupit od smlouvy do 2 měsíců ode dne, kdy tuto skutečnost zjistil, jinak právo zaniká. Poslední možností zániku je změna vlastnictví pojištěného majetku. Pojištění zaniká dnem, kdy došlo ke změně vlastnictví nebo spoluvlastnictví pojištěného majetku, nebylo-li ve smlouvě dohodnuto jinak. Existují však i jiné důvody zániku, jako je například zánik pojištěného rizika nebo pojištěné věci, smrtí pojištěné fyzické osoby či zánik pojištěné právnické osoby bez právního nástupce. [6]

2. ZÁKLADNÍ DRUHY POJIŠTĚNÍ

2.1. Pojištění odpovědnosti základní pojmy

Pojištění odpovědnosti je jedním ze základních druhů pojištění, které je upraveno přímo legislativou. Tento typ pojištění je sjednáván klientem pro ty případy, kdy odpovídá jinému za vzniklou škodu a je povinen ji nahradit.

Pojištění odpovědnosti za škodu je ze zákona rozděleno na tři základní formy. Konkrétně se jedná o pojištění odpovědnosti za škodu dobrovolné smluvní, povinné smluvní a zákonné. Pojištění dobrovolné smluvní je sjednáváno v pojistné smlouvě a hlavním předpokladem pro sjednání takového pojištění je dobrovolný přístup obou smluvních stran. Povinné smluvní pojištění odpovědnosti za škodu je též sjednáváno v pojistné smlouvě, avšak předpokladem pro uzavření tohoto pojištění není dobrovolné rozhodnutí klienta, ale ustanovení platného zákona, který ukládá klientovi (v oblasti pojištění průmyslu a podnikatelů tedy fyzické nebo právnické osobě) povinnost uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti. Povinné smluvní pojištění je zákonem stanoveno především v těch případech, kdy je s určitou činností spojeno zvýšené riziko, že by oprávněný provozovatel činnosti nemohl v plné míře poskytnout odškodnění poškozeným osobám. Současně s uložením této povinnosti pojištění některých činností, jsou ve většině případů státem vytvořeny mechanismy ke kontrole a postihování těch osob, které povinnost uzavřít pojistnou smlouvu nesplní.

V současné době je povinné smluvní pojištění stanoveno zákonem u těchto činností: provoz letadel, provoz vnitrozemských plavidel či provoz motorových vozidel atd. [5]

2.1.1. Historie pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel u nás

V ČR měla několik desítek let dlouhou historii zákonná podoba tohoto pojištění. Její praktické použití znamenalo, že zákon určoval úplně všechno: kdo se musí pojistit, jak, u koho a za kolik. Zákon tedy nahrazoval, jak všeobecné pojistné podmínky, tak i pojistnou smlouvu. Majitel motorového vozidla tudíž neměl žádnou možnost výběru produktu ani pojistitele. Tato úprava fungovala nepřetržitě od roku 1955 až do konce tisíciletí a ve své době byla velmi pokroková. Rozsah pojistného krytí byl velmi široký a odškodňování prakticky nebylo shora limitováno. Navíc pro tehdy platný administrativně-příkazový systém řízení charakteristická forma územního monopolu umožňovala jedinému provozovateli pracovat s nízkými náklady správní režie: nebylo třeba vyhotovovat pojistky, dokladem o pojištění byla státní poznávací značka vozidla s tím, že eventuální nezaplacení pojistného nemělo vliv

na pojistné krytí. Pojišťovna tudíž nemusela vést evidenci o placení pojistného, neboť zaplacení pojistného prokazoval pojistník.

V průběhu trvání zákonného pojištění byl systém čas od času vylepšováním novelami pasáží, které se historicky přežily. Velmi významným faktorem bylo zachování stanovených sazeb pojistného z roku 1955 prakticky až do počátku devadesátých let, a to přesto, že systém dlouhodobě vykazoval symptomy nepostačitelnosti pojistného, což ovšem v administrativně-příkazovém systému řízení ekonomicky příliš nevadilo; monopolní státní pojišťovna běžně přerozdělovala finanční prostředky mezi pojistnými odvětvími, a tudíž i mezi segmenty pojištěných subjektů.

Po roce 1989 se v novém ekonomickém prostředí začaly stupňovat problémy dvojího druhu. Jednak pro podmínky tržní transformace nebyla zákonná podoba tohoto pojištění příliš konformní a s postupujícími snahami ČR o zapojení do evropské integrace sílil tlak Bruselu na harmonizace systému s EU, kde funguje povinně smluvní podoba tohoto pojištění. Druhým vážným problémem v tržním prostředí, kdy již přerozdělování finančních prostředků nebylo odůvodnitelné, byly stále se zhoršující dopady cenové distorze na ekonomiku tohoto pojištění, eventuální narovnání těžkým cenovým šokem, totiž nebylo politicky průchodné.

Z pohledu snahy o obnovu tarifní ekvivalence je sympatické, že k principiálnímu řešení došlo prakticky až po deseti letech od sametové revoluce. Nutnost postupně vyrovnávat historickou hlubokou cenovou deformaci měla svůj sociální protipól: každoroční velmi pozvolné upravování nepostačitelných sazeb zákonného pojištění ovlivňovalo po několik let únorový index inflace. Tento sociální aspekt, vynucující si časové rozložení do co nejdelšího období, byl ještě doprovázen nutností postupně vyrovnávat značně rizikově nestejnoměrné tarify jednotlivých typů vozidel. [3]

2.2. Pojištění motorových vozidel – povinné ručení

Řídit motorové vozidlo, pokud nemá řidič sjednáno zákonné, respektive nyní již i v ČR povinně smluvní pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, je protizákonné! Pojištění odpovědnosti za škody z provozu motorových vozidel existuje ve všech vyspělých tržních ekonomikách v podobě, kde není ponecháno jen na vůli majitele či provozovatele motorového vozidla, zda si toto pojištění u pojišťovny uzavře či ne. Tato většinově povinně smluvní podoba tohoto pojištění byla již v minulých desetiletích předurčena velkým rozmachem automobilismu a s tím spojenými enormními objemy materiálních škod a také společenským významem škod na zdraví, které při dopravních nehodách vznikají. Velmi často se jedná

o velice vysoké částky odškodného a vyloučena není ani možnost nastoupení katastrofálního, a tedy i obtížně finančně dopředu kvantifikovatelného rizika (např. automobil způsobí vykolejení vlaku s nebezpečnými chemikáliemi pro životní prostředí).

Pro charakteristiku současného stavu v tomto ohledu platí, že nadále roste počet vozidel a houstne i provoz, čímž se riziko dopravních nehod v počtu i hodnotovém objemu zvyšuje zejména ve velkoměstských aglomeracích, na druhé straně protisměrně působí zejména dokonalejší konstrukce vozidel, kdy zabránit nehodě lze manévrem, který by u méně výkonných vozů nebyl možný, a zvyšuje se i pasivní bezpečnost účastníků provozu dokonalejší výbavou: airbagy, ABS, EDS atd. [3]

Toto pojištění musí krýt provozovatelovu odpovědnost z provozu vozidla, a to za smrt či zranění třetích osob či poškození jejich majetku. Povinné ručení je pojištění, které musí mít dle zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla každý, kdo vlastní vozidlo přihlášené v registru vozidel. Bez tohoto pojištění nemůže vozidlo vjet na silnici a také bez vystavení dokladu o pojištění tzv. „zelené karty“ nemůže vozidlo vjet na území jiného státu, tato karta platí v celé Evropě.

Předběžný příslib krytí mohou vystavit obchodní zástupci pojistitele, makléři, agenti nebo také sami pojistitelé. Doklady, které potvrzují, že pojištění je v platnosti (předběžný příslib krytí, doklad o pojištění), musí obsahovat: státní poznávací značku, popřípadě jednoznačný popis vozidla, které SPZ nemá, jméno pojistníka, datum vzniku pojištění, datum konce pojištění, omezení týkající se použití a prohlášení, že doklad je v souladu se zákony dané země.

Podmínky pojistné smlouvy však stanovují, že v průběhu několika dnů po změně v evidenci vozidel je nutné (např. pro účely tarifování) nahlásit jakékoli změny. Pokud pojistitel krytí zruší, musí pojistník okamžitě nebo do sedmi dnů doklad o pojištění vrátit. [3] [5]

Důvody pro přinucení majitele či provozovatele motorového vozidla k uzavření pojištění odpovědnosti za škody jsou především v ekonomické oblasti: škody mohou přesahovat finanční možnosti viníků dopravních nehod. I pro majitele nejluxusnějšího vozu by mohl být problém vyplácet poškozenému s trvalým poškozením zdraví, desítky let diferenční rentu, související s dlouhodobou újmou na výdělku. Je tudíž nutné, aby odškodnění poškozených při dopravních nehodách prováděla bonitní finanční instituce, která vedle běžných příjmů z pojistného disponuje i adekvátními rezervami na výkyvy ve škodním průběhu (jak co do finanční výše, tak do času). Jde tedy o to, aby poškozený finanční odškodné reálně dostal.

S tím souvisí i subjektivní stránka problému: motorizovaný účastník – viník nehody může mít subjektivní názor, že on nic nezavinil, a tudíž nebude iniciovat žádné odškodňování. Řešením je postoupení případu dopravní nehody objektivním institucím, z nichž jednou je pojišťovna a ta příčiny nehody objektivně, eventuálně ve spolupráci s dalšími institucemi, posoudí a v případě oprávněnosti nároku poškozeného jej spravedlivě finančně odškodní. [3]

2.3. Povinně smluvní pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Systém zákonného pojištění byl s účinností od roku 2000 změněn na povinně smluvní model, dlouhodobě uplatňovaný v tradičních tržních ekonomikách včetně zemí EU, čímž byl legislativní rámec s EU praktiky zharmonizován, bylo dosaženo kompatibility s právem a praxí unie. Po této stránce reforma uspokojivě splnila požadované cíle a přechod se obešel bez výraznějších obtíží. Po stránce obnovování tarifní rovnováhy ovšem ještě určitý problém přetrvával. Zákonodárci, ve snaze zachovat ještě po určitou dobu cenovou regulaci, stanovili tříletý poměrně úzký cenový koridor, který byl z tohoto úhlu pohledu velmi problematický a posiloval celkově tehdejší cenové „dumpingové“ klima, které prolínalo celým českým a do určité míry i světovým pojistným trhem.

Přechod na systém, ve kterém je licencováno pro provoz tohoto pojištění více pojistitelů, vyvolává nutnost existence zastřešující organizace, sdružující tyto pojistitele. Proto byla souběžně se zavedením nové úpravy obdobně jako v jiných tržních ekonomikách zřízena Česká kancelář pojistitelů, jejímž úkolem je spravovat garanční fond (náhrada za škody způsobené vozidlem nezjištěné SPZ, vozidlem krachující pojišťovny atd.), provozovat pojištění cizozemců, pokud nemají ze své domovské země pojištění, zabezpečovat členství v mezinárodní Radě kanceláří a s členy rady uzavírat kooperační dohody a v neposlední řadě vést evidenci a statistiky.

V zemích EU je vesměs toto pojištění provozováno s pojistnými částkami, tedy s horní hranicí plnění pojišťovny, s odůvodněním, že je třeba garantovat poškozeným určité minimální škodné. Tento systém, garantující, že žádný pojistitel nesmí nabízet produkt s nižší mírou pojistného krytí, aplikovaný na naše podmínky, je ovšem oproti předchozímu systému v jistém ohledu krok zpět, protože předchozí zákonné pojištění krylo škody způsobené provozem motorového vozidla prakticky bez omezení.

Přechodem na modifikovaný systém se přerozděloval objemově významný segment českého pojistného trhu, navíc na toto pojištění lze obchodně navázat nabídkou dalších

souvisejících produktů, o licenci k jeho provozování byl tudíž mezi významnými subjekty českého pojistného trhu již s předstihem deklarován silný zájem. Nakonec dozor nad pojišťovnictvím udělil licenci dvanácti pojišťovnám, které o klienty svedli velmi tuhý a velmi nákladný souboj. S ohledem na zákonodárci stanovený tříletý cenový koridor nemohla být konkurence v sazbách významná, proto se licencované pojišťovny zaměřili na konkurenci ve službách a na poskytování různých dalších výhod. [3]

2.4. Zelená karta

Kromě dokladů o pojištění je dnes již automaticky vystavována tzv. „zelená karta“, což je základní doklad o mezinárodním rozsahu a platnosti pojištění. Zelená karta zaručuje, že pojištění, které má motorista sjednané, odpovídá minimálním požadavkům země, kterou chce navštívit. V případě překročení hranic totiž pojistitel kryje škody způsobené dle místní legislativy, tj. mnohdy i větších limitů odškodnění. Bez tohoto dokladu nemůže vozidlo opustit zemi, kde je registrováno. V zemích uvedených na kartě se nacházejí tzv. kanceláře, které pak jednají jménem zahraničních účastníku nehody. Odškodnění poté získávají prostřednictvím těchto národních kanceláří. V mnoha případech mají pojistitelé v zahraničí své partnery, kteří vystupují jménem pojištěného. Požadavky na pojištění jsou v jednotlivých zemích různé a pojistitelé, kteří jsou požádáni o vydání zelené karty, se přesvědčí, že je k dispozici odpovídající krytí. Pojištění se vztahuje i na jiné země, po formální stránce je zelená karta zadarmo, protože pouze potvrzuje, co už je pojištěním kryto v těch oblastech, na které se vztahuje. [5]

2.5. Výpočet pojistného

U pojišťoven se základní částka pojistného, na kterou navazují bonusy, malusy, slevy atd. počítá na základě rodného čísla, a to každému klientovi jinak (dalo by se zjednodušeně říci, že čím je člověk starší, tím nižší bude vypočtené pojistné a nezáleží na tom, zda na sebe přihlašuje první vozidlo, nebo zda už jezdí několik let bez nehody). Např. pro téže auto bude základní částka pro výpočet pojistného vždy jiná. Podle rodného čísla 20leté osoby bude základní pojistné ročně např. 15 000 Kč a podle rodného čísla 55leté osoby už jenom 5 000 Kč. Teprve z těchto částek pojišťovny počítají výslednou cenu poníženou o bonusy, popř. povýšenou o malusy, dále pak využívají slev prodejců, které může udělit třeba manažer a dalších marketingových akcí. Marketingové akce si určuje každá pojišťovna sama a většinou je časově omezená. Pro příklad Česká pojišťovna měla akci na asistenční služby,

kterých je též několik druhů, podle toho co poskytují klientům za služby, takže ty nejdražší byly za třetinovou cenu.

Dále mají pojišťovny možnosti zlevnit pojistné např. tím, že pojistník použije bonusy někoho jiného, samozřejmě se souhlasem tohoto dárce. To znamená, že jdou převést bonusy např. z otce na dítě, tento převod se nazývá jako rodinný bonus. Z ukončených smluv otce se darují bonusy dítěti, které má potom levnější pojistné. Také lze použít bonusy někoho jiného, kdo žije na stejné adrese. Výpočet ceny pojistného ovlivňuje tedy spousta faktorů a každá pojišťovna má jiná kritéria.

Výši pojistného může ovlivnit i počet najetých kilometrů za rok, například pojišťovna Alianz poskytovala akci „Jezdím málo, platím málo“. Což znamená, že čím méně jezdíte, tím nižší je pojištění. Tento produkt musí být podložen fotografiemi tachometrů pro kontrolu. Na úplném začátku se odhadne, kolik kilometrů za rok majitel najezdí. Podle tohoto odhadu se odvíjí samotná cena pojištění na daný rok. 3 měsíce před výročím smlouvy se musejí opět pro kontrolu dodat fotografie a stav tachometru. Při výročí smlouvy se upraví cena pojistného podle najetých kilometrů.

Jezdím málo, platím málo.

Počet km	Povinné ručení	Havárie
do 5000 km	40 % sleva	30 % sleva
do 7500 km	30 % sleva	25 % sleva
do 10 000 km	20 % sleva	20 % sleva
do 12 500 km	10 % sleva	10 % sleva
do 15 000 km	0 % sleva	5 % sleva
do 20 000 km	přirážka	0 % sleva
nad 20 000 km	přirážka	přirážka

Tabulka 1: Jezdím málo, platím málo (Alianz)

Zdroj: vlastní zpracování na základě letáku Alianz pojišťovny

Výhodnější cena se vztahuje nejen na povinné ručení, ale i na pojištění pro případ havárie a na pojištění skel.

2.6. Co ovlivňuje cenu povinného ručení?

Pojišťovny upravují konečnou částku za ručení i na základě bydliště. Některé oblasti mají vyšší riziko dopravní nehody, proto je například povinné pojištění vozidel pro obyvatele hlavního města Prahy dražší než pro řidiče z klidnějších jižních Čech. Cenu povinného ručení ovlivňuje i kategorie, zdvihový objem a výkon vozu. Čím větší, tím více za něj ročně zaplatíte. Přesné hodnoty vozidla se dají vyčíst z technického průkazu.

Dále ovlivňují cenu povinného ručení také limity pojistného plnění a připojištění. Minimální limit pro újmu na majetku je státem stanoven na 35 milionů a 35 milionů na škody na zdraví. Částka za škodu na majetku se nevztahuje pouze na samotná vozidla, ale na veškerý majetek, který v případě dopravní nehody účastník způsobí, včetně rozbitých výloh obchodů u komunikace nebo poškozených svodidel. Lze si vybrat i ze široké nabídky připojištění, ať už čelního skla či zavazadel.

Řidičská historie je dalším ovlivňujícím faktorem ceny povinného ručení. Řidiči, kteří jezdí bez nehod, jsou zvýhodněni bonusem – ten může výslednou částku snížit až o 60 %. Naopak řidiči, kteří bourají častěji, jsou znevýhodněni tzv. malusem a za povinné ručení vozidla si připlatí. [7]

2.7. Bonus, malus

Tzv. bonusový systém odměňování těch, kdo nenárokují náhradu škody, je mezi motoristy populární. Tento způsob však není jediný. Pojistitelé postup obrátili a stanovili paušální sazbu, která se může v případě škody procentuálně zvýšit, tzv. malus. Toto je však plně využíváno pouze v případě povinného pojištění odpovědnosti, a to u řidičů, resp. vlastníků vozidel, jejichž škodovost převyšuje „průměr“. Pojištění je běžně založeno na principu, že platby mnoha poskytují kompenzaci těm málo, kdo utrpí škodu. Navrácení části peněz těm, kdo měli tolik štěstí, že žádnou škodu neutrpěli, by se dalo považovat za maření tohoto obecného principu. Většina pojistitelů však využívá systém slev pro ty pojištěné, u kterých nedojde k pojistné události, a zvyšuje tuto slevu udávanou v procentech s tím, jak vzrůstá počet let, během nichž nedojde k pojistné události. Tento systém celkové náklady na náhradu škod snižuje, protože s menšími škodami se pojištěný vypořádává sám, právě proto, aby zachránil svůj bonus.

Pojištění se často domnívají, že se jedná o „slevu za nevinu“, ale není tomu tak. Populárně se tato sleva nazývá „bonus za bezeškodní průběh“, ale takovéto označení není správné, protože jde o slevu.

Výše poskytované slevy za bezeškodní průběh bývá u jednotlivých pojistitelů různá. Bývá stanovována jako procentuální část pojistného a vzrůstá každoročně po dosažení 3 nebo 5 let. Obvykle začíná na 5 % a dosahuje více než 50 %. Někteří pojistitelé poskytují slevu na první rok majitelům nových aut, kteří řídívali auto, ale nikdy neměli sjednáno pojištění na své jméno (např. těm kteří používali auta na leasing). Zatímco 50 % je obvykle maximum pro slevu za bezeškodní průběh, někteří pojistitelé jsou v současné době velkorysejší při

stanovování dolní hranice a začínají například na 20 % za jeden rok. Systém slev za bezeškodní průběh byl zaveden z marketingových důvodů. V podstatě se pojistitelé snaží vytvořit nebo udržet si portfolio obchodů, které mají ziskové jádro. Potíž je v tom, že dokonce i v pojištění motorových vozidel čas od času ke škodě dojde.

Mnoho pojistitelů proto zavedlo systém „ochrany“ slevy. Příklady od různých pojistitelů:

- ztráta pouze dvouleté slevy na jednu škodu v průběhu jednoho roku pojištění
- plná sleva přiznána řidičům, kteří nárokují méně než dvě škody za dobu delší než tři roky
- schéma chráněných bonusů, které jsou poskytovány zdarma
- zvláštní úpravy pro vlastníky maximálních slev za bezeškodní průběh, tak aby případná škoda nezrušila jejich platnost,
- pojistitelé umožňují novým navrhovatelům udržet si slevu, kterou získali u předcházejícího pojistitele, na základě jejich potvrzení. Většinou se v takovém případě vypracuje nový předpis pojistného, ve kterém je sleva zahrnuta. [5]

Celý systém povinného ručení motivuje řidiče k jízdě bez nehod. Kdo jezdí bez nehod získá slevu na pojistném = bonus. Ve většině případů získá řidič na pojistném 5% slevu za každých 12 měsíců bez nehody.

Podle pojišťoven má nárok na maximální bonus přibližně 40 procent jejich klientů. Když řidič způsobí nehodu, cena pojistného se zvýší, řidiči je připsán malus. V případě, že má dosažený bonus, cena povinného ručení se za každou způsobenou škodu zvyšuje o malus ve výši 10 procent. Když má například řidič „vyjetý“ 25% bonus, ten se mu sníží celkem o 10 procent a sazba povinného ručení pro něj bude nadále zvýhodněna 15% bonusem.

Pokud však způsobí škodu řidič se základní sazbou, pojistné je za každou způsobenou škodu zatíženo malusem ve výši 50 %. Maximální malus může dosáhnout až 200 %, pojištění pak stojí dvakrát více. Můžeme to ukázat na modelovém příkladu. Předpokládejme, že základní sazba povinného ručení je 3 600 korun ročně. Za pět let jízdy bez nehody řidič tohoto vozu získal bonus 25 procent, platil by tedy 2 700 korun. Pokud by v dalším roce způsobil škodu, pojišťovna by připsala 10% malus a platil by 3 060 korun.

Pokud by ten samý řidič způsobil škodu hned v prvním roce pojištění, kdy ještě nedosáhl žádného bonusu, jeho povinné ručení by bylo o 50 % dražší a platil by 5 400 korun ročně. Řidič, který způsobí nehodu a hrozí mu malus, může dát výpověď a přejít k jiné pojišťovně. Pokud nepředloží potvrzení o bezeškodním průběhu (bonusu), pojišťovna ho pojistí za základní sazbu. Případná jím způsobená nehoda se tedy do ceny pojištění nepromítne.

Existují databáze, kde se sdružují informace o každé nehodě. Není problém zjistit, zda klient, který se zajímá o pojištění, nezpůsobil nějakou pojistnou událost, a podle toho uplatnit malus. [1]

2.8. Bonus – malus systém

V předmětu Stochastické procesy jsme se zabývali problematikou bonus – malus systému. Tento systém spočívá v aplikaci **markovových řetězců** do výpočtu povinného ručení. Každá pojišťovna pracuje s několika třídami pojištěných (tzv. tarifní skupiny) a každá tato třída má poté jinou výši pojistného.

Pojišťovny každý rok přezkoumávají, do které skupiny pojištění pojištěný patří na základě loňské skupiny a počtu nahlášených pojistných událostí za uplynulý rok. Výpočet pojistného tedy závisí pouze na současném stavu.

Nejsou-li nahlášeny žádné pojistné události uplatňuje se bonus, ten představuje posun do lepší třídy, a tudíž i nižší pojistného (představuje jakousi slevu za bezeškodní rok), naopak jsou-li nahlášeny nějaké pojistné události, uplatňuje se malus, tedy posun do vyšší (horší) třídy a zvýšení pojistného.

2.9. Pojištění motorových vozidel – Havarijní

Havarijní pojištění je konstruováno jako pojištění nerizikové (ALL RISK) a v rámci základního rozsahu pojištění jsou tedy pojištěna všechna rizika (například rizika živelná, problémová rizika odcizení, rizika vandalismu atd., je zde také zahrnuto i riziko havárie tj. událost, která působila na vozidlo náhle a mechanicky), která nejsou vyloučena v pojistných podmínkách, smluvních ujednání nebo v pojistné smlouvě. Existuje ještě produkt tzv. omezené havárie, kryjící pouze riziko živelné a odcizení (celého vozidla), s ohledem na vysoké riziko odcizení vozidla není v současné době tento produkt pojišťovnami příliš nabízen.

Havarijní pojištění se sjednává vždy pro jednotlivě určená a přesně identifikovaná motorová vozidla. Pro účely tohoto pojištění musí být v pojistné smlouvě vždy uveden druh pojišťovaného vozidla, tovární značka, typ vozidla a přidělená SPZ. Další specifikace se uvádějí ve zvláštní a samostatné příloze „Specifikace motorového vozidla“, která je vždy nedílnou součástí pojistné smlouvy (jedná se o číslo motoru, číslo karoserie atd.). [3] [5]

2.9.1. Havarijní pojištění typu All risk

Kromě pojištění zákonné odpovědnosti bývá pojištěno i poškození vozidla samotného a existují i některé další položky krytí. Článek „vlastní poškození“ pojišťuje vozidlo pro případ požáru a odcizení, ale přidává i poškození následkem nehody. Pojistitel platí odstranění vozidla z místa nehody a navrácení vozidla pojištěnému po provedené opravě.

V případě, že je vozidlo odcizeno a není navráceno, zaplatí pojistitel jeho tržní hodnotu (případně hodnotu stanovenou pojištěným, pokud je nižší). Tržní nebo pojistnou hodnotu zaplatí pojistitel i tehdy, pokud škoda na vozidle je tak velká, že oprava by byla nerentabilní. V takovém případě se vrak vozidla stává jeho majetkem, resp. praxe je taková, že zůstane majetkem klienta a pojišťovna odpočítá od plnění tzv. „zbytky“. Pokud je v platnosti dohoda o koupi vozidla na splátky, zaplatí pojistitel nejdříve doplatek půjčky finanční instituci a pak dorovná náhradu škody pojištěnému (za předpokladu, že je pojistné plnění dostatečně vysoké). V případě, že je zcela poškozené původní vozidlo v okamžiku nehody mladší než 1 rok, nabízejí někteří pojistitelé jako náhradu auto nové. Jiní toto krytí nabízejí za doplňkové pojistné. V tržní praxi se setkáváme s více možnostmi řešení. Bývá obvyklé, že likvidátor provede prohlídku vozidla dříve, něž potvrdí opravně, že může provést jeho opravu. Aby nedocházelo k časovým ztrátám, může opravu schválit i pojištěný, avšak tento postup není příliš běžný, jedná-li se o vysoké částky peněz. Není v zájmu pojištěného, aby zaplatil vysokou částku a pak se přel s pojistitelem o to, zda za opravu nezaplatil mnohem více, než odpovídalo poškození vozidla. Takto by mohlo dojít k situaci, že pojistitel nabídne pouze dílčí plnění. I přesto, že rozbití čelního skla a oken bývá v rámci článku „vlastní škoda“, lze u pojistitelů vysledovat tendenci zabývat se těmito poškozeními jinak. Pojistitelé stanovují pro toto krytí spoluúčast. V současné době někteří pojistitelé zavádějí právní ochrany (za zvláštní pojistné), aby mohli pojistníkovi získat náhradu nepojištěné škody. [5]

2.10. Ve kterých situacích Vám pomůže povinné ručení a ve kterých havarijní pojištění?

Situace	Škoda na mém vozidle je hrazena z:	Škoda na cizím majetku a újma na zdraví je hrazena z:
Zavinil jsem dopravní nehodu	Havarijní pojištění	Povinné ručení
Jsem poškozený v rámci dopravní nehody	Povinné ručení viníka nebo moje havarijní pojištění	-
Někdo mi naboural vozidlo na parkovišti a odjel	Havarijní pojištění	-
Odřel jsem si vozidlo o sloup při parkování	Havarijní pojištění	-
Odcizili mi vozidlo	Havarijní pojištění	-
Mám poničené vozidlo po bouřce (krupobití, vichřice, povodeň)	Havarijní pojištění	-

Tabulka 2: Ve kterých situacích se využívá povinné či havarijní pojištění

Zdroj: vlastní zpracování na základě letáku České pojišťovny

2.11. Krátkodobé pojištění motorových vozidel

Pokud se pojistitel z nějakého důvodu rozhodne zrušit pojištění v době platnosti pojistky, je povinen vrátit nespotřebovanou část pojistného, tato částka se nazývá „rata“ poměrný podíl a vypočítá se tak, že se spočítá za zbývající období přesný podíl zaplaceného pojistného na toto zbývající období.

Sazba pro krátkodobé pojištění se stanovuje tehdy, když pojištěný požaduje krytí pro období kratší, než je jeden rok. Tyto sazby jsou proporcionálně vyšší než pojistné za celý rok, protože pojistitel musí vynaložit stejné administrativní náklady bez ohledu na délku platnosti smlouvy. Zatím nebyly přijaté žádné úpravy, které by tyto počáteční náklady diferencovaly. Krátkodobé pojištění se většinou týká řidičů, které vozidlo využívají méně než řidiči jezdící pravidelně. Tímto způsobem se většinou pojišťují vozidla najatá.

Sazby se mohou nevýrazně lišit, ale uvedený seznam představuje obvyklou výši na trhu:

1den	5 %
8 dní	10 %
15 dní	12,50 %
1 měsíc	20 %
2 měsíce	25 %
3 měsíce	30 %
4 měsíce	40 %
5 měsíců	50 %
6 měsíců	60 %
7 měsíců	65 %
8 měsíců	75 %
9 měsíců	85 %
Více než 9 měsíců plné pojistné	

Tabulka 3: Sazby krátkodobého pojištění

Zdroj: vlastní zpracování dle [5]

Pro krátkodobá pojištění neplatí „sleva za bezeškodní průběh“, takové pojistné smlouvy nemohou být obnovovány a obvykle nemohou být rozšiřovány. Pokud pojištěný vyžaduje zrušení pojistné smlouvy během prvního roku, pojistitel může vypočítat podíl pojistného k navrácení na základě sazeb pro krátkodobé pojištění. Sazby pro krátkodobé pojištění se využívají nejen v pojištění motorových vozidel, ale i ve většině dalších druhů pojištění. [5]

2.12. Faktory pro přijetí rizika u pojištění motorových vozidel

Při tarifování v zahraničí ovlivňují výši pojistného některé faktory, jako jsou například věk a zkušenost navrhovatele a dalších řidičů, kteří vozidlo zpravidla řídí, typ vozidla, místo ve kterém je vozidlo garážováno nebo drženo, užívání vozidla a požadované krytí.

V ČR je u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla stále zachován systém výše pojistného v závislosti na velikosti objemu motoru. Je to pozůstatek monopolu České státní pojišťovny a pojistitelé dosud nepřikročili k modernějšímu způsobu stanovení pojistného, které je mnohem spravedlivější.

Věk a zkušenosti s řízením motorového vozidla

Statistiky ukazují, že u mladých řidičů dochází k nehodám častěji než u řidičů starších. Jako motivace řidičů ke snižování počtu nehod pojistitelé od pojištěných vyžadují, aby sami zaplatili část škody vzniklé při poškození vozidla. Tento podíl se nazývá spoluúčast. Definice „mladého řidiče“ se obdobně jako výše spoluúčasti u jednotlivých pojistitelů liší.

Typ vozidla

Pojistitelé vypracovávají sazebníky, podle kterých lze stanovit sazby pro většinu motorových vozidel. Obvykle rozlišují okolo 20 skupin, přičemž lze pro určitá vozidla ještě stanovit zvláštní sazby. Vozidlo se do náležité skupiny přiřazuje podle maximální rychlosti, zrychlení, nákladů a obtížnosti oprav nebo opatřování náhradních dílů. Mnozí pojistitelé poskytují slevy na pojistném pro starší vozidla, i když stáří a výše slevy se u jednotlivých pojistitelů liší. Zkušenosti totiž ukazují, že majitelé starších vozidel nárokují méně škod, než majitelé vozidel novějších a rovněž individuální náklady bývají u starších vozidel nižší.

Oblast

Tento způsob tarifování se nejeví jako nejlepší, protože pojistiteli nic neprozrazuje o tom, kde se vozidlo pravidelně užívá. Nicméně zjišťování oblasti stále zůstává standardem na mnoha tiskopisech návrhu pojištění a někteří pojistitelé mají velmi propracovaný systém tarifování podle oblastí.

Užívání vozidla

Tento faktor je důležitý, protože mnohé vypovídá o rizikovosti. Vozidlo, které užívá důchodce pouze lokálně, je na silnici méně než vozidlo užívané podnikatelem, který překonává značné vzdálenosti. Čím více je vozidlo na silnici, tím větší je riziko nehody.

Osoby nebo skupiny osob oprávněných řídit motorové vozidlo

Obdobně jako je krytí možno limitovat vymezeními týkajícími se užívání vozidla, specifikují pojistitelé rovněž osoby, které mohou vozidlo řídit. Toto je obvyklá definice „řidiče vozidla“: Jakákoli osoba, která vozidlo řídí na příkaz pojistníka nebo s jeho povolením.

Existuje však následující podmínka (která se rovněž vztahuje k osobě pojistníka): Osoba, která vozidlo řídí, musí vlastnit průkaz opravňující ji k řízení vozidla a nesmí se na ni vztahovat zákaz vozidlo vlastnit nebo zákaz opatřit si průkaz opravňující ji k řízení vozidla. Pojistitelé se zajímají o kvalifikovanost řidičů. Potvrzení o pojištění motorového vozidla se týká pojistníka. V případech, kdy se jedná o vysoce výkonné nebo velmi drahé vozidlo, omezuje řízení často samotný pojištěný (oplátkou za úsporu na pojistném) nebo tak činí pojistitel. Určujícím faktorem může být i věk řidiče. Pokud je řízení omezováno, je to zaznamenáno v potvrzení o pojištění. [5]

2.13. Druhy krytí u pojištění motorových vozidel

Pojištění povinně smluvní odpovědnosti z provozu motorových vozidel

Minimální krytí vyžadované ze zákona se v jednotlivých zemích liší. Taková pojistná smlouva obsahuje různé články:

- odpovědnost za zranění nebo smrt třetích osob,
- poškození majetku třetích osob,
- řízení jiných dvoustopých nebo jednostopých vozidel, která nejsou ve vlastnictví pojištěného,
- pojištěný může vyžadovat náhradu škod způsobených spolucestujícími (např. spolucestující otevře dveře a srazí chodce nebo cyklistu),
- plnit je možné též za zaměstnavatele nebo společníka pojištěného, pokud je shledán odpovědným za nehodu,
- náklady na likvidaci škody, náklady na právního zástupce u soudu v případě, když následkem nehody dojde k trestnímu řízení.

V zájmu obchodu někteří pojistitelé na českém trhu začali nabízet možnost připojištění poškození čelního skla, případně pojištění na živelná rizika. [5]

2.13.1. Postup při likvidaci škody

Pojistitel pojištěnému poskytne tiskopis „záznam o nehodě“, známý rovněž jako tiskopis nahlášení škody. Tyto formuláře se nazývají „tiskopisy pro nahlášení škody“, ale ve skutečnosti by pojištěný měl nahlásit každou nehodu, ať už ze svého pojištění škodu nárokuje nebo ne. Škodu může nárokovat vůči třetím osobám nebo škodu nenárokuje vůbec a nárokují ji třetí osoby vůči němu.

V praxi občas dochází k tomu, že hlášení pojistné události přijde jako první od třetích osob a pojistitel pak musí kontaktovat pojištěného kvůli podrobnostem. Pokud pojištěný informace poskytnout odmítne, pojistitel je povinen mu vysvětlit, že mu neposkytne plnění a že jakoukoli právní obhajobu nebo jiné náklady bude muset zaplatit sám. Mnohdy je tiskopis zaslán vyšetřovateli nehody, aniž by byl upřesněn důvod. Takový postup by mohl nastat v případě smrtelné nehody – pojistitel by mohl chtít učinit okamžitá opatření, aby do zkoumání zapojil právního zástupce. Dojde-li při nehodě k velkému poškození vozidla pojištěného a má-li být toto vozidlo co nejdříve opraveno a znovu schopné provozu, musí likvidátor provést jeho prohlídku.

Tiskopis musí být kompletně vyplněn. Pojistitel bude chtít zkontrolovat podrobnosti týkající se pojistníkových zkušeností s řízením, záznamu o jeho pojistných událostech a bude je chtít porovnat s údaji uvedenými na návrhu pojištění a na následných prodlouženích smlouvy. Pojistitel se také bude chtít ujistit, že pojistka je platná a že je jí kryto vozidlo i realizovaný způsob užívání. Důležitá je otázka vlastnictví vozidla, a proto by se měla porovnat s údaji uvedenými v návrhu na pojištění.

Pokud existují nestranní svědci nehody (lidé, kteří nehodu viděli, ale nebyli ve vozidle ani neznají žádnou ze zainteresovaných osob), měly by být jejich postřehy a názory ohledně možné odpovědnosti zaznamenány ihned, dokud vše mají v čerstvé paměti. Detaily zjišťuje policie a má je následně dát k dispozici pojistiteli. Jestliže je škoda kryta havarijním pojištěním, musí se pojistitel vypořádat se dvěma aspekty. Prvním z nich je otázka opravy vozidla pojištěného. Je jeho oprava ještě rentabilní, nebo se má považovat za „totální škodu“? Jak dalece je poškozené? Je třeba, aby ho prohlédl likvidátor. Druhým aspektem, který musí oddělení likvidace škod brát v úvahu, je problém třetí strany. Ten je aktuální vždy, když dojde ke zranění nebo poškození třetích osob. Nárokováno může být poškození vozidla třetí osoby, silničních značek nebo zahradních zdí atd. [5]

2.14. Pojištění firemních motorových vozidel – flotily

Mnoho firem má k pojištění více než jedno vozidlo. Pokud se jedná o relativně malý počet (řekněme méně než deset vozidel), stanoví pojistitel celkové pojistné zpravidla tak, že tarifuje jednotlivá vozidla individuálně. Pokud se ale jedná o větší počet vozidel přistupuje se k pojištění jako pojištění jednoho velkého celku tzv. flotily.

Většinou se krytí poskytované pro komerční rizika shoduje s krytím poskytovaným v případě soukromých rizik, avšak s množstvím důležitých výjimek. Ty se projevují hlavně v souvislosti s havarijním pojištěním, kde se obvykle nepřiznává „automatické“ rozšíření o pojištění úrazu a individuálních následků.

Sazby pojistného u vozidel registrovaných ve firmách jsou vzhledem k většímu vystavení riziku obecně vyšší, než u vozidel nefiremních. Nicméně množstevní slevy cenu pojištění snižují pod úroveň soukromých vozidel. Některé pojišťovny např. Kooperativa nabízejí možnost zvolit u každého vozu individuální rozsah plnění.

Existují pojistné smlouvy pro vozidla využívaná k podnikatelským účelům, speciální typy vozidel, vozidla využívaná v zemědělství a lesnictví, prodejce motorových vozidel, vozidla taxi apod. [5]

2.15. Tiskopisy pro pojištění motorových vozidel

Některé pojistky mají formu brožurek, zatímco pro jiné stále slouží tištěné formuláře. Většina pojistitelů má vypracován jeden standardní tiskopis s očíslovanými oddíly a rozpisem, které oddíly se k danému pojištění vztahují. Podmínky pojistné smlouvy vyžadují co nejrychlejší nahlášení jakékoli nehody, která může vést ke škodě. Formulace se mohou zdát neurčité, avšak rozdíl mezi naléhavostí nahlášení potencionálního závažného zranění třetí strany nebo jen malého promáčknutí plechu je zřejmý.

Přechod práv na pojistitele se děje automaticky po zaplacení škody, avšak podmínky pojistky bývají upravovány tak, aby se škodou bylo možno zabývat ihned. Pojistitel tedy může zahájit šetření a v případě, kdy to považuje za oprávněné, započít jakékoli nezbytné zkoumání týkající se třetí strany. Mezi podmínkami pojistné smlouvy bývá jedna, která umožňuje pojistiteli smlouvu kdykoli vypovědět tím způsobem, že pojištěnému dá výpověď a vrátí mu „rata“ poměrný podíl pojistného. Pojistitel musí dostat zpět doklad o pojištění. Zrušení pojištění takovýmto způsobem však není jednoduché. Pojistitelé proto raději nechávají smlouvu v platnosti až do konce a pak stanový vyšší pojistné, nebo (ve vážnějších případech) odmítnou smlouvu obnovit. Vypovědět pojistku v období její platnosti nebývá běžné. Výjimkou jsou případy změny majitele.

Ostatní obecné podmínky pojištění motorových vozidel se týkají těchto oblastí:

- přijímaní odpovídajících předběžných opatření a udržování vozidla v pojízdném stavu,
- užívání vozidla tak, aby odpovídalo užívání uvedenému v dokladech, nepřípustnost rozšíření odpovědnosti nad rozsah stanovený právními předpisy nebo činění jakýchkoli nabídek či slibů ohledně placení ze strany pojištěného (takový postup by jednoznačně znevýhodňoval pojistitele při následných jednáních),
- nahlášení odcizení vozidla policii,
- podíly, pokud je sjednáno více pojistek, nese každý pojistitel odpovídající část škody nebo odpovědnosti,
- smírčí řízení, pokud je v rámci pojistky přiznána odpovědnost, ale spornou zůstává výše plnění, lze celou záležitost postoupit k posouzení smírčímu soudci či přímo soudu,
- nutnost nahlásit změnu vozidla. Někteří pojistitelé trvají na okamžitém nahlášení, jiní dovolují lhůtu několika dnů. [5]

3. VOLITELNÉ PŘIPOJIŠTĚNÍ – PŘÍKLADY

U jednotlivých pojišťoven se následující nabízené produkty liší, některé mohou být zahrnuty i v rámci havarijního či povinného ručení, stejně tak se liší i limity plnění, spoluúčasti atd.

3.1. Pojištění skel

Z tohoto pojištění se nejčastěji hradí náklady na výměnu nebo opravu skel automobilu. Toto pojištění se může členit a to na: pojištění předního skla a pojištění všech skel (některé pojišťovny nabízejí jediné pojištění, a to včetně střešního skla). Rozbití skla může nastat například při odskočení kamení na silnicích, nebo například při pádu větve.

3.2. Pojištění zavazadel a věcí osobní potřeby

Slouží při odcizení nebo poškození zavazadel, avšak to musí nastat při havárii vozidla.

3.3. Pojištění pracovní neschopnosti a hospitalizace po dopravní nehodě

Pomáhá v situacích, kdy je po dopravní nehodě nutné ošetření či hospitalizace v nemocnici. Poskytuje poté denní odškodnění pro případ pobytu v nemocnici nebo domácí péči.

3.4. Pojištění pro případ střetu se zvěří

Pod pojmem zvěř se rozumí jak divoké zvíře (nejčastěji srnky, divočáci, králík), které je asi nejčastějším případem pro střety na silnicích, tak i domácí zvířata jako jsou například pes nebo kočka. Pojištění slouží i pro případ srážky s hospodářským zvířetem jako je například kráva.

3.5. Odcizení vozidla

Pomáhá při odcizení vozidla cizí osobou nebo při neoprávněném užití. Slouží při odcizení vozidla ať v případě loupeže nebo krádeží.

3.6. Pojištění proti živlům

Pod pojmem živel se rozumí povodeň, pád stromu, požár, úder blesku či například zřícení skal. Připojištění slouží při poničení vozidla právě těmito událostmi.

3.7. Pojištění proti vandalismu

Toto pojištění slouží v případech poškození zrcátek, poškrábání laku či například propíchnuté pneumatiky. V případě poškození vozidla je vhodné zavolat policii pro zdokumentování těchto škod, která vše dokladuje (některé pojišťovny jen tyto podklady berou za dostačující při nároku na vyplacení pojistného).

3.8. Asistenční služby

Asistenční služby slouží při jakémkoli problému jako je například porucha nebo samotná havárii vozidla. Klienti mohou ihned kontaktovat svoji pojišťovnu a nastalý problém s ní řešit. Tyto služby mohou u některých pojišťoven zahrnovat i nadstandardy jako je zapůjčení náhradního vozidla či odtah poškozeného vozidla.

4. DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Sběr informací o finanční gramotnosti probíhal pomocí dotazníkového šetření, a to na začátku roku 2017. Vytvořený dotazník byl uveřejněn na internetu, kde na něj měli možnost odpovídat lidé cca 14 dní. Dotazník byl sestaven z 16 otázek a celkem na něj odpovědělo 131 respondentů.

Dotazník byl vytvořen na stránce vyplnto.cz a rozdělen do 3 částí: první část dotazníku se skládala z otázek demografických, které rozdělily respondenty do různých kategorií (např. podle věku, bydliště či vzdělání), další částí byly již dotazy směřované na samotné pojištění vozidel (např. zda respondent vlastní automobil a u které společnosti je případně pojištěný), v této části na doplňující otázky odpovídali pouze ti respondenti, kteří u otázky číslo 5 dali možnost ano (tedy, že mají vlastní automobil), poslední část otázek se týkala dotazů ohledně samotné finanční gramotnosti.

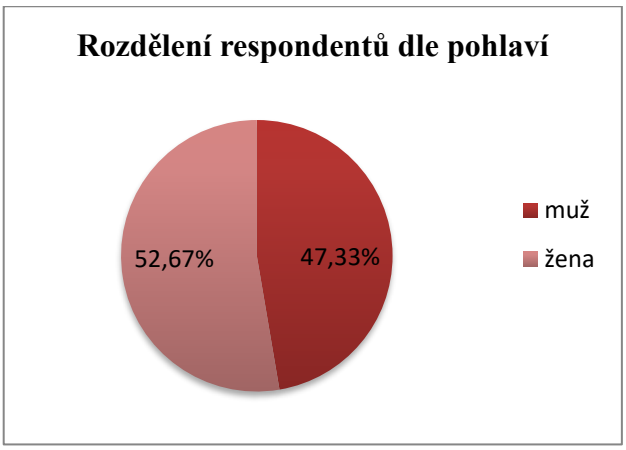
4.1. Otázky

Všechny uveřejněné otázky byly označeny za povinné, tedy kromě těch, které se zobrazily pouze respondentům, kteří vlastnili automobil. Pokládané dotazy se respondentům zobrazovaly postupně, tato možnost zobrazení byla zvolena především kvůli větvení u otázky číslo 5, pokud zde byla zaškrtnuta odpověď: ne (nevlastním automobil), respondent byl přesměrován až na otázku číslo 9, poté pokračoval s vyplňováním až do konce.

U otázek, kde bylo více správných odpovědí (otázky 13 a 14) byly uděleny body tak, že za každou správnou odpověď byl dotyčnému udělen bod. Za špatnou odpověď se body neodečítaly. Odpověď nevím byla ohodnocena nulou. U otázky číslo 13 mohl respondent vybrat z vypsaných možností, v tomto případě byl udělen bod i za neoznačené možnosti.

1.Jakého jste pohlaví?

- muž
- žena



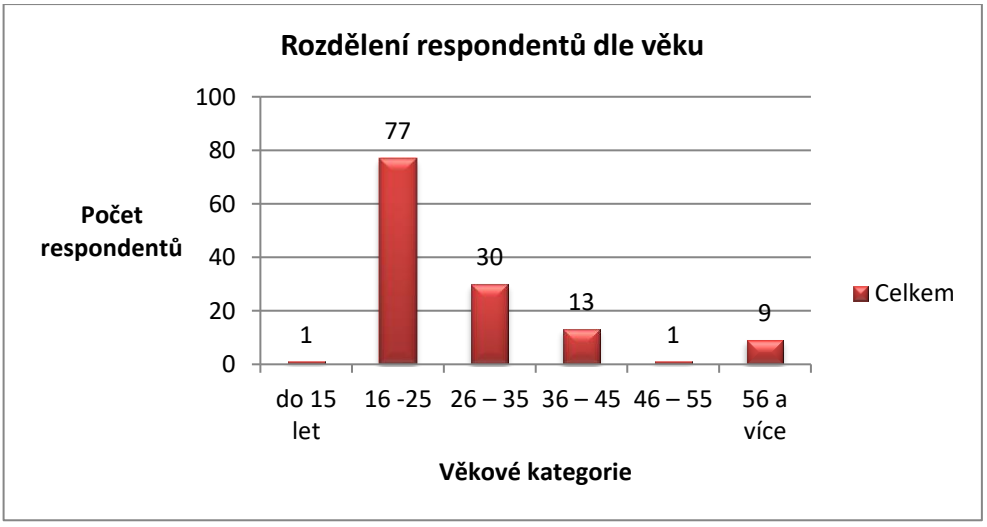
Obrázek 1: Graf otázky číslo 1

Zdroj: vlastní zpracování

Respondent zde musel zvolit jednu z nabízených odpovědí. Na zveřejněný dotazník odpovědělo celkem 131 respondentů z toho bylo 69 žen a 62 mužů. Zastoupení žen a mužů bylo tedy přibližně stejné.

2. Kolik Vám je let?

- do 15 let
- 16–25
- 26–35
- 36–45
- 46–55
- 56 a více



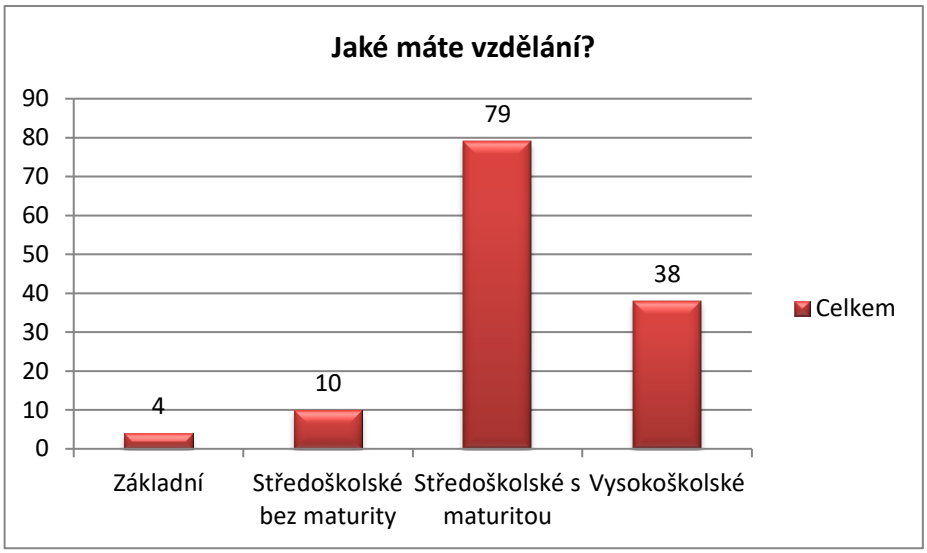
Obrázek 2: Graf otázky číslo 2

Zdroj: vlastní zpracování

Nejvíce dotázaných (77 lidí) patřilo do věkové kategorie 16–25 let, další nejvíce zastoupenou kategorií (30 lidí) byla kategorie 26-35 let. Naopak nejméně zastoupenými kategoriemi byly kategorie do 15 let a 46-55 let, zde byl u každé pouze 1 respondent.

3. Jaké máte vzdělání?

- Základní
- Středoškolské s maturitou
- Středoškolské bez maturity
- Vysokoškolské



Obrázek 3: Graf otázky číslo 3

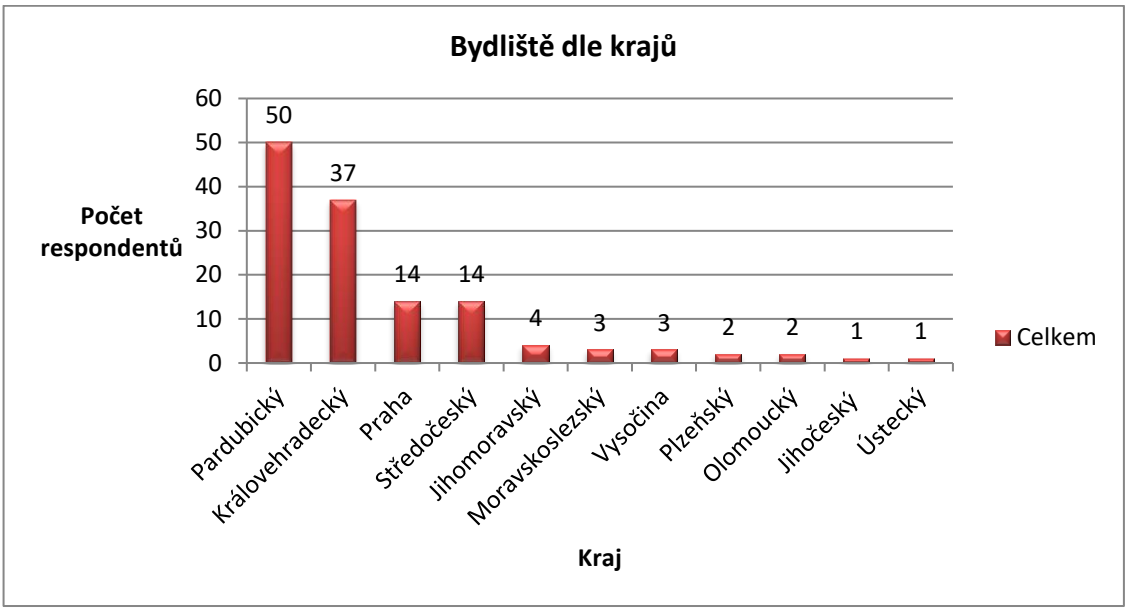
Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 3 je vidět, že nejvíce respondentů mělo středoškolské vzdělání s maturitou (79 respondentů), další nejvíce zastoupenou kategorií bylo vysokoškolské vzdělání (38 respondentů) a nejméně zastoupenou kategorií byla kategorie s pouze základním vzděláním (pouze 4 respondenti).

4. Ve kterém kraji bydlíte?

- Středočeský
- Praha
- Královéhradecký
- Pardubický
- Plzeňský
- Zlínský
- Karlovarský

- Jihočeský
- Vysočina
- Jihomoravský
- Olomoucký
- Ústecký
- Liberecký
- Moravskoslezský



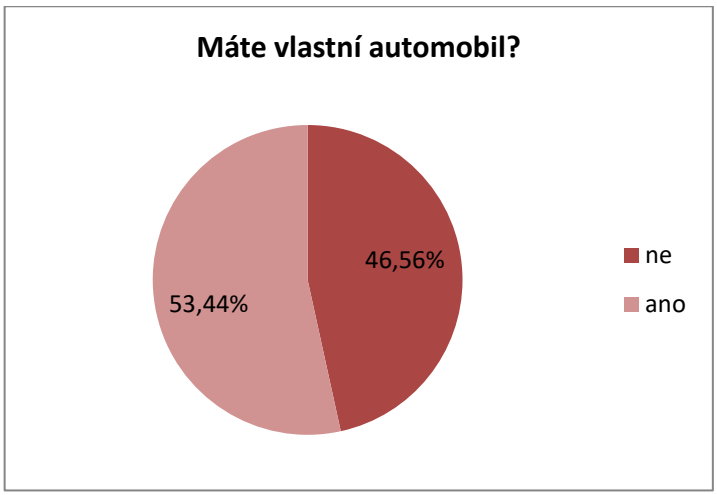
Obrázek 4: Graf otázky číslo 4

Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 4 je viditelné, že nejvíce respondentů má bydliště v Pardubickém kraji (50 respondentů), druhým nejvíce zastoupeným krajem byl Královéhradecký (37 respondentů). Naopak nejméně zastoupenými kraji byly Jihočeský a Ústecký kraj, kde se u každého kraje naskytl pouze jeden respondent.

5. Máte vlastní automobil?

- Ano
- Ne



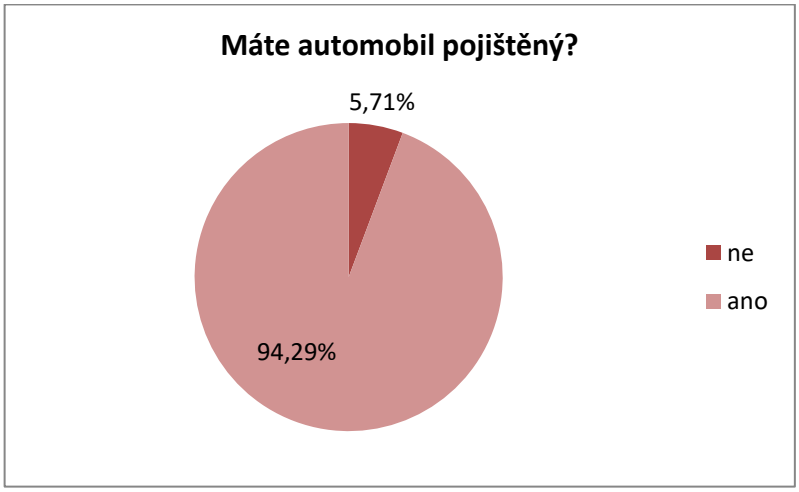
Obrázek 5: Graf otázky číslo 5

Zdroj: vlastní zpracování

Pokud respondent u této otázky zodpověděl ne: nevlastním automobil, dotazník byl přesměrován na otázku číslo 9. Z grafu je zřejmé, že na tuto otázku odpovědělo 53,44 % respondentů (70 lidí), odpovědí ano = vlastním automobil, více jak polovina dotázaných má vlastní vůz a 46,56 % dotázaných (61 lidí), že naopak vlastní vůz nemají.

6. Máte automobil pojištěný?

- Ano
- Ne



Obrázek 6: Graf otázky číslo 6

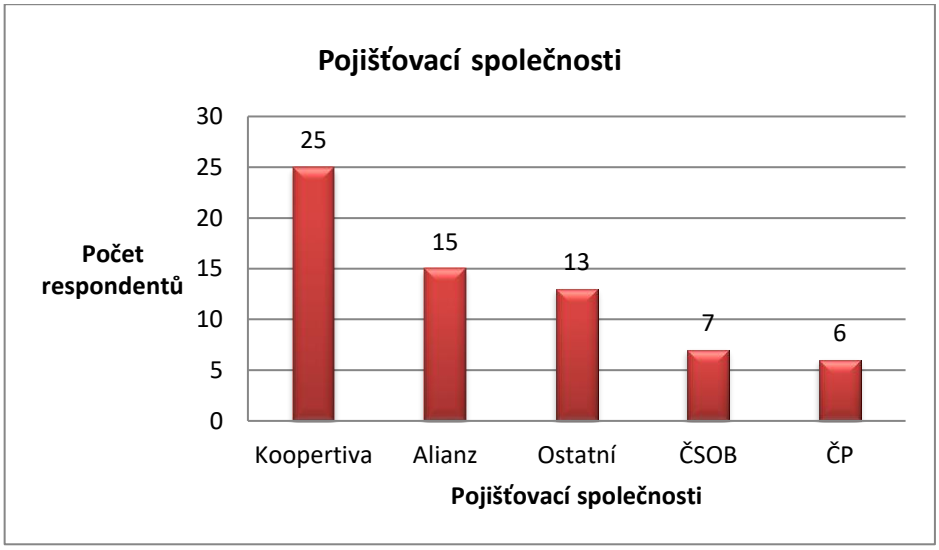
Zdroj: vlastní zpracování

Na tento dotaz odpovídali pouze respondenti, kteří u otázky č. 5 zaškrtli možnost ano. Jak vidíme z grafu 94,29 % (66 respondentů) má svůj vůz pojištěný a naopak 5,71 %

(4 respondenti) ho pojištěný nemá. Pojištění automobilu využívá převážná většina majitelů vozidel.

7. U které společnosti ho máte pojištěný?

- ČP
- ČSOB
- Alianz
- Kooperativa
- Uniqa
- Ostatní



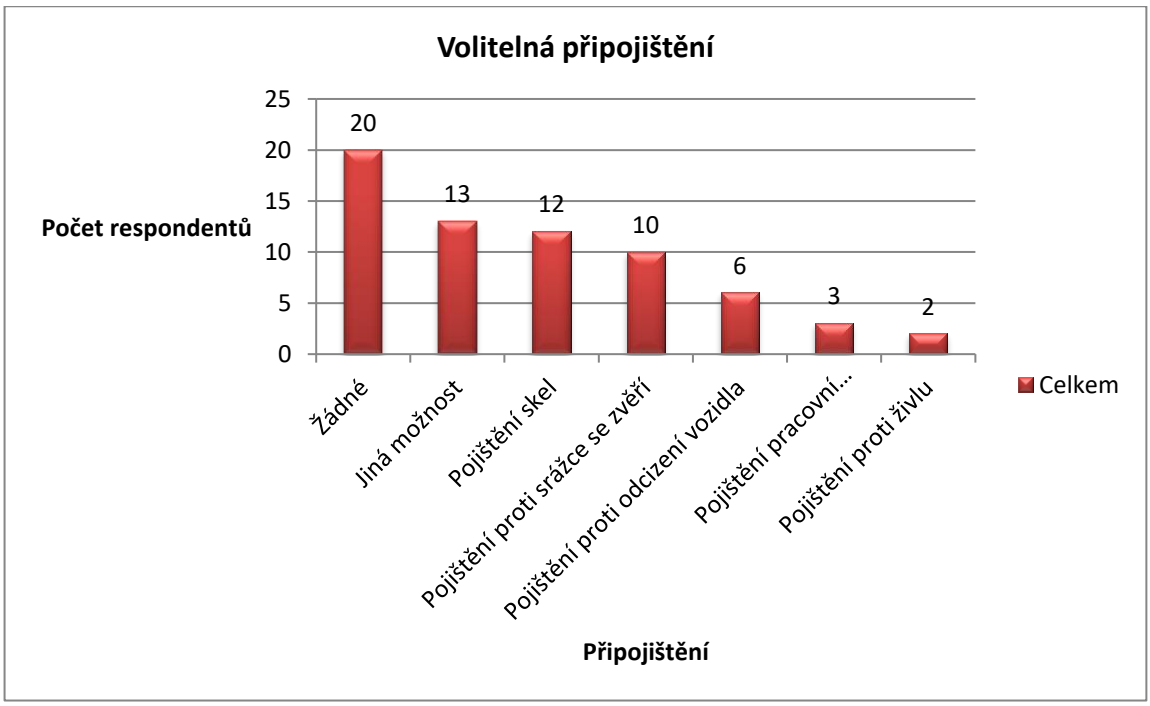
Obrázek 7: Graf otázky číslo 7

Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 7 je viditelné, že nejvíce volenou pojišťovací společností je Kooperativa (25 respondentů), druhou nejvíce volenou společností Alianz (15 respondentů), naopak nejméně volenou pojišťovací společností je Česká pojišťovna (pouze 6 respondentů).

8. Která volitelná připojištění máte?

- Žádné
- Pojištění skel
- Pojištění proti srážce se zvěří
- Pojištění proti živlu
- Pojištění proti odcizení vozidla
- Pojištění proti pracovní neschopnosti a hospitalizaci po dopravní nehodě
- Jiná možnost



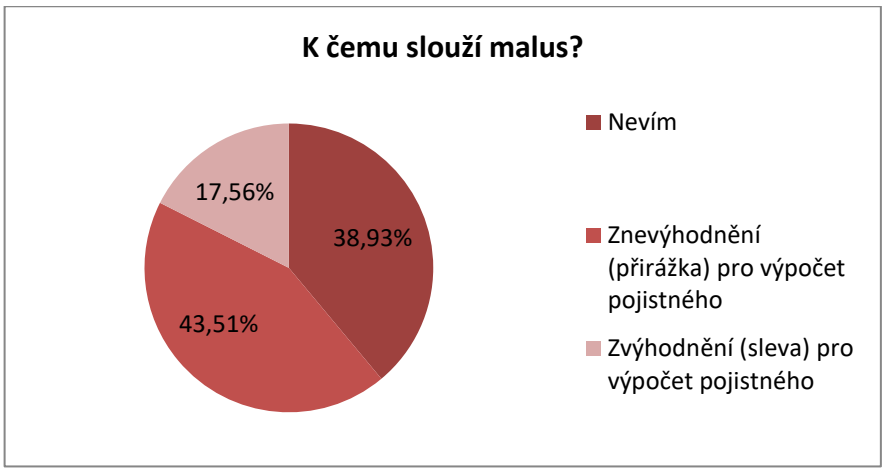
Obrázek 8: Graf otázky číslo 8

Zdroj: vlastní zpracování

V rámci havarijního pojištění či povinného ručení lze volit i volitelná připojištění. Z grafu 8 vyplývá, že nejvíce dotázaných tuto možnost nevyužívá (20 respondentů). Některé pojišťovny zahrnují zmíněná rizika v rámci havarijního či povinného ručení, avšak jen do určité výše nebo za jistých podmínek. Některé pojišťovny naopak ne, proto je nutné se proti těmto rizikům připojistit zvlášť. Z grafu 8 je viditelné, že nejvíce respondentů, kteří tuto možnost volí, využívá připojištění skel (12 respondentů) a dále pojištění pro případ srážky se zvěří (10 respondentů).

9. K čemu slouží malus?

- Zvýhodnění (sleva) pro výpočet pojistného
- Znevýhodnění (přirážka) pro výpočet pojistného
- Nevím



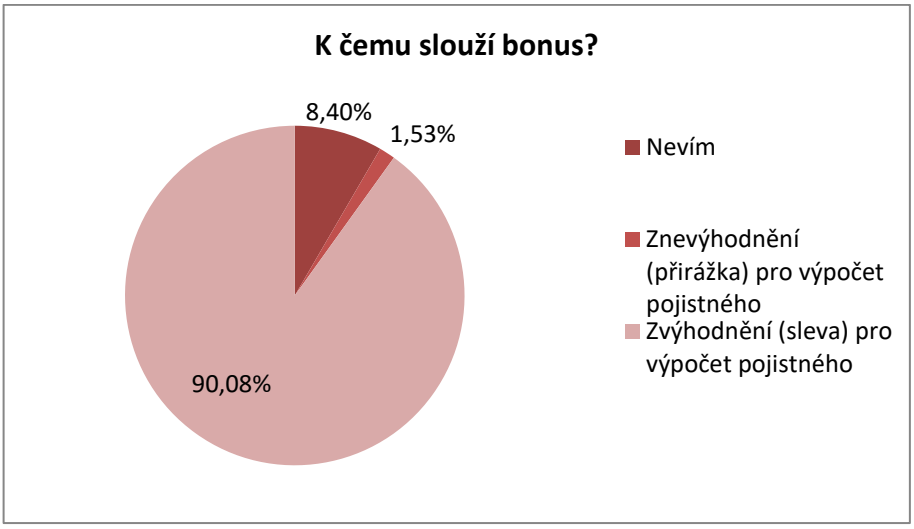
Obrázek 9: Graf otázky číslo 9

Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 9 je patrné, že dotázaní o pojmu malus nemají úplně jasno. Celých 38,93 % (51 dotázaných) vybralo možnost zvýhodnění, což je však špatná odpověď, dalších 17,56 % (23 dotázaných) zadalo možnost nevím. Správnou odpověď, že se jedná o znevýhodnění (přirážku) pro výpočet pojistného zvolilo 43,51 % (57 dotázaných), což je však méně než polovina dotázaných.

10. K čemu slouží bonus?

- Zvýhodnění (sleva) pro výpočet pojistného
- Znevýhodnění (přirážka) pro výpočet pojistného
- Nevím



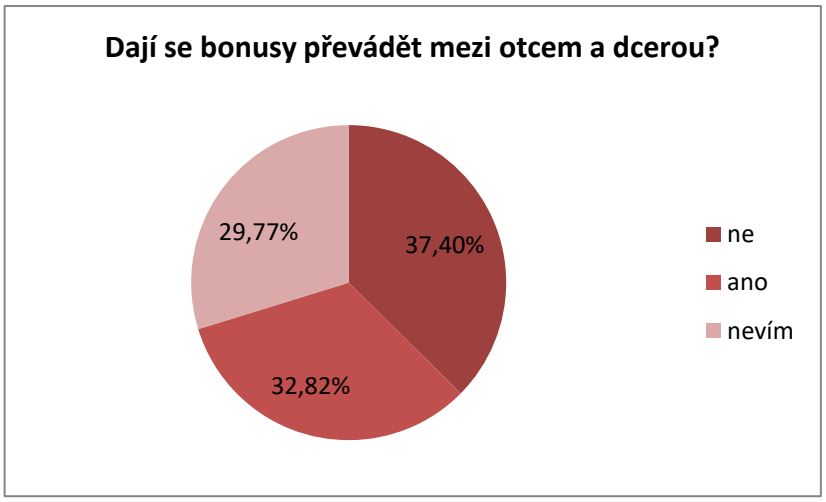
Obrázek 10: Graf otázky číslo 10

Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 10 vyplývá, že naopak pojem bonus je celkem jasný. 90,08 % (118 dotázaných) odpovědělo správně, že se jedná o jistou slevu (zvýhodnění) pro výpočet pojistného a pouze 8,40 % (11 dotázaných) odpovědělo špatně, pouhé 1,53 % uvedlo, že neví. Z toho se dá usuzovat, že znalost tohoto pojmu je celkem slušná.

11. Dají se bonusy převádět např. mezi otcem a dcerou?

- Ano
- Ne
- Nevím



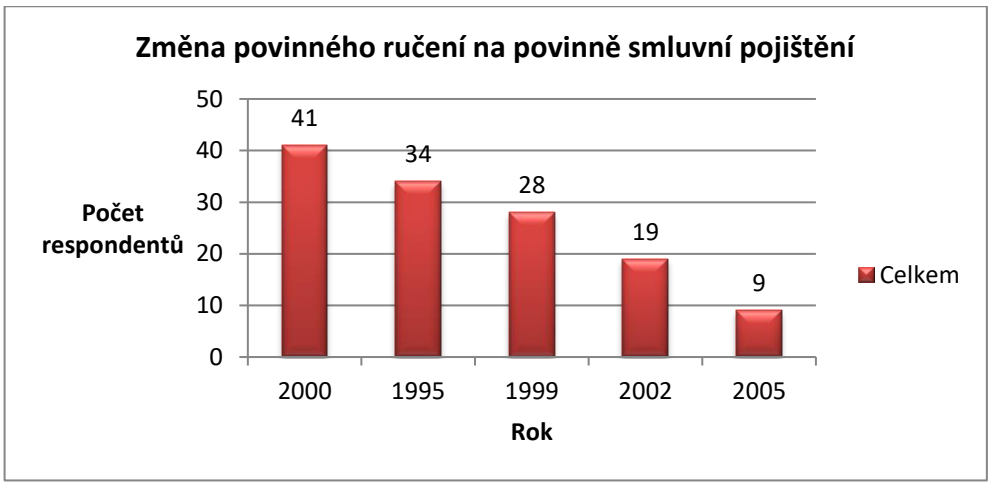
Obrázek 11: Graf otázky číslo 11

Zdroj: vlastní zpracování

U této otázky si respondenti dle grafu nebyli opět jistí správnou odpovědí. 37,40 % (49 respondentů) odpovědělo špatně, že se převádět nedají, 29,77 % (39 respondentů) odpovědělo, že neví a pouhých 32,82 % (43 respondentů) odpovědělo správně, že je takovýto převod bonusů možný.

12. Od kdy je povinné ručení v ČR povinně smluvním pojištěním (změněno pouze ze zákonného pojištění)?

- 1995
- 1999
- 2000
- 2002
- 2005



Obrázek 12: Graf otázky číslo 12

Zdroj: vlastní zpracování

U této otázky byla správná odpověď rok 2000. Tuto možnost vybralo pouze 41 respondentů. Další nejčastější tip byl rok 1995 (34 respondentů) a 1999 (28 respondentů). Z toho je jasné, že tento historický údaj moc lidí v paměti nemá.

13. Ve výši povinného ručení se zohledňuje:

- Barva automobilu
- Výkon automobilu
- Bonus
- Malus
- Maximální rychlost automobilu
- Počet let vlastnění řidičského průkazu
- Věk
- Limity pojistného plnění
- Nevím

Minimální zisk bodů u této otázky byl 0 a maximální 8 bodů. V následující tabulce jsou uvedeny počty získaných bodů.

Body	0	1	2	3	4	5	6	7	8	Celkem
Počet odpovědí	7	0	2	5	20	28	24	27	18	131

Tabulka 4: Otázka č. 13

Zdroj: vlastní zpracování

V tabulce 4 vidíme, že zisku plného počtu 8 bodů dosáhlo pouze 18 respondentů. Sedm z osmi otázek zodpovědělo správně 27 respondentů. Ani zisk 5 či 6 bodů se nedá považovat

za špatný. Dá se tedy usuzovat, že více než polovina respondentů odpověděla na tuto otázku správně. Orientace respondentů v povinném ručení je celkem slušná.

14. Jaké pojištění slouží při vzniklé situaci?

U této otázky byly uvedeny nastalé situace: Zavinil jsem dopravní nehodu; Kvůli krupobití mám poškozenou střechu; Někdo mi naboural vozidlo na parkovišti a odjel; Srazil jsem se s jelenem; Odcizili mi vozidlo; Někdo mi poškrábal lak na automobilu a u každé otázky bylo na výběr z 5 možností pojištění: Pojištění proti živlům; Pojištění proti vandalismu; Pojištění proti srážce se zvěří; Havarijní pojištění a Pojištění skel. Minimální zisk bodů byl 0 a maximální 6 bodů. V následující tabulce jsou uvedeny počty získaných bodů.

Body	0	1	2	3	4	5	6	**Celkem**
Počet odpovědí	0	1	2	2	46	51	29	131

Tabulka 5: Otázka č. 14

Zdroj: vlastní zpracování

Dle tabulky 5 vidíme, že plný počet 6 bodů získalo 29 respondentů. Zisku 4 nebo 5 bodů dosáhlo celkem (97 respondentů). Dá se říci, že až na výjimky mají lidé velmi dobrý přehled o tom, jaké pojištění se, k čemu využívá.

15. Slouží připojištění pro srážku se zvěří i pro případ srážky se psem?

- Ano
- Ne
- Nevím

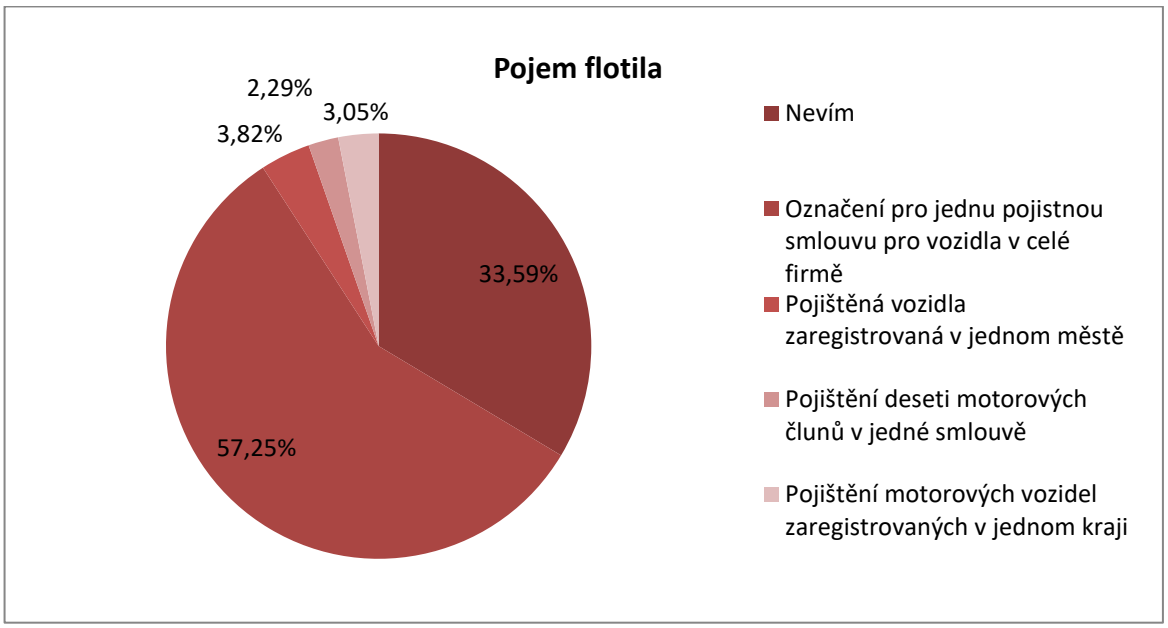
Obrázek 13: Graf otázky číslo 15

Zdroj: vlastní zpracování

Na tuto otázku, byla správná odpověď ano, tedy že toto připojištění slouží i pro případ srážky se psem. Tuto možnost zvolilo 54,20 % (71 respondentů), což je více než polovina. Naopak 22, 90 % (30 respondentů) vybralo možnost ne a stejné procento udalo, že odpověď na tuto otázku nezná.

16. Víte, co znamená pojem flotila v pojistné oblasti?

- Označení pro jednu pojistnou smlouvu pro vozidla v celé firmě
- Pojištění deseti motorových člunů v jedné smlouvě
- Pojištění motorových vozidel zaregistrovaných v jednom kraji
- Pojištěná vozidla zaregistrovaná v jednom městě
- Nevím



Obrázek 14: Graf otázky číslo 16

Zdroj: vlastní zpracování

Na tuto otázku odpověděla 77 respondentů, více než polovina dotázaných správně (57,25 %), volili označení pro jednu pojistnou smlouvu pro veškerá vozidla ve firmě. Odpověď nevím zvolilo 44 respondentů (33,59 %). Pouze 12 dotázaných (9,16 %) zvolilo některou ze špatných možností. Dá se říci, že tento pojem je lidem celkem známý.

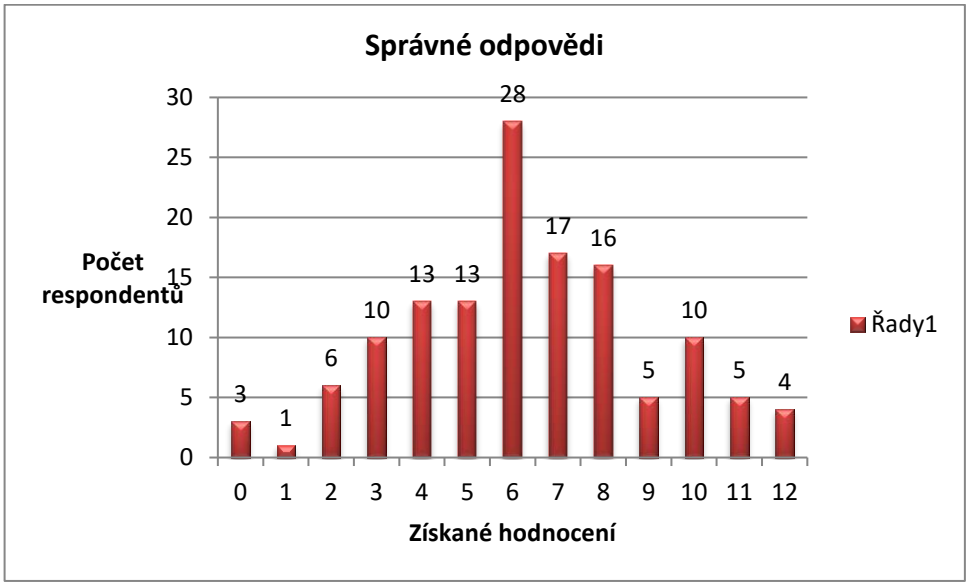
5. VYHODNOCENÍ FINANČNÍ GRAMOTNOSTI POJIŠTĚNÍ VOZIDEL

V první části je vyhodnocena celková znalost finanční gramotnosti. Tu představuje souhrn všech zodpovězených otázek. Pomocí funkcí v Excelu bylo za otázky 13 a 14 uděleno hodnocení. Pravidla pro hodnocení celkové správnosti dotazníku byla následující: Pokud respondent získal 0 až 2 body, bylo mu uděleno ohodnocení 0. Pokud získal 3 až 4 body, bylo mu uděleno ohodnocení 1. Pokud dosáhl 5 až 6 bodů, bylo mu uděleno ohodnocení 2. A pokud získal 7 nebo 8 bodů, získal ohodnocení 3. Poté bylo toto ohodnocení přičteno ke správně zodpovězeným otázkám, každá otázka byla ohodnocena 1. Minimum tedy bylo 0 a maximum 12. V následující tabulce jsou uvedeny počty získaných hodnocení.

Hodnocení	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Počet respondentů	3	1	6	10	13	13	28	17	16	5	10	5	4

Tabulka 6: Správné odpovědi

Zdroj: vlastní zpracování



Obrázek 15: Graf s celkovým hodnocením

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky 6 je viditelné, že hodnocení 12 dosáhli pouze 4 lidé. Naopak hodnocení 0 dosáhli pouze 3 lidé. Celkově polovičního hodnocení, tedy hodnocení 6 a méně dosáhla více než polovina respondentů. Nejvíce dotázaných dosáhlo hodnocení 6 (28 respondentů) či hodnocení 7 (17 respondentů). Dle toho se dá usuzovat, že finanční gramotnost v této problematice není moc vysoká a lidé se mají co učit. Možná to je způsobeno tím, že lidé vkládají důvěru spíše v pojistné makléře a pracovníky pojišťovacích společností. A spoléhají,

že pro ně vyberou ty nejlepší varianty pojištění vozidel. To je možná důvod, proč se sami o tuto problematiku nezajímají. Tento výsledek dotazníků mohl být způsoben také věkovým rozložením respondentů, nejvíce respondentů bylo v nižších věkových kategoriích, mají tedy ještě málo znalostí a zkušeností.

Proměnná	Popisné statistiky (Tabulka25)					
	Průměr	**Medián**	Modus	Četnost modu	Minimum	Maximum
Počet bodů celkem	6,282443	6,000000	6,000000	28	0,00	12,00000

Obrázek 16: Popisné statistiky

Zdroj: vlastní zpracování

Na obrázku 16 vidíme základní popisné statistiky. Průměrné hodnocení bylo 6,282443. Modus i medián byl roven 6. Modus představuje hodnotu, která se v daném souboru nachází nejčastěji. Medián je hodnota, která se nachází přesně uprostřed hodnot a rozděluje daný soubor hodnot na dvě poloviny. V tomto případě se modus i medián rovnají. Minimální možné hodnocení z dotazníku bylo 0 a maximální hodnocení 12.

5.1. Testy nezávislosti

Tento test se používá pro ověření hypotéz, které potvrzují či naopak vyvracejí závislost mezi vybranými proměnnými.

Pro tuto část bakalářské práce, tedy pro statistické zpracování byla použita data z dotazníkového šetření. Zmíněné testy nezávislosti byly vypracovány v programu STATISTICA.

5.1.1. Test nezávislosti – pohlaví a celkový zisk bodů ze správných odpovědí

Pro první test nezávislosti bylo zvoleno pohlaví a celkové hodnocení. Hladina významnosti 0,05. Hypotézy jsou následující:

H0: veličiny pohlaví a celkové hodnocení jsou nezávislé

H1: veličiny pohlaví a celkové hodnocení jsou závislé

Počet bodů celkem	2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Tabulka1) Četnost označených buněk > 10		
	Pohlaví? muž	**Pohlaví? žena**	Řádk. součty
0	0	3	3
1	0	1	1
2	1	5	6
3	3	7	10
4	5	8	13
5	6	7	13
6	15	13	28
7	12	5	17
8	8	8	16
9	5	0	5
10	4	6	10
11	2	3	5
12	1	3	4
Celk.	62	69	131

Obrázek 17: Výsledek testování

Zdroj: vlastní zpracování

Vzhledem k nízkým četnostem nebyla splněna podmínka pro test nezávislosti. Proto bylo nutné přistoupit ke sloučení některých kategorií. A to sloučením zisku hodnocení 0–3 do skupiny 1, hodnocení 4–7 do skupiny 2 a hodnocení 8–12 do skupiny 3.

Statist.	Statist. : Počet bodů celkem (3) x Pohlaví?(2) (Tabulka1)		
	Chí-kvadr.	sv	p
Pearsonův chí-kv.	7,569197	df=2	p=,02272
M-V chí-kvadr.	7,807591	df=2	p=,02017
Fí	,2403750		
Kontingenční koeficient	,2337177		
Cramér. V	,2403750		

Obrázek 18: Výsledek testování

Zdroj: vlastní zpracování

Dle výsledků testu nezávislosti vidíme, že počet stupňů volnosti je 2, testovací charakteristika je 7,569197. P = 0,02272 je menší než zvolená hladina významnosti, zamítáme nulovou hypotézu, že veličiny jsou nezávislé. Závěr: Na hladině významnosti 0,05 zamítneme nulovou hypotézu, že pohlaví a celkové hodnocení jsou nezávislé.

5.1.2. Test nezávislosti – pohlaví a vlastnictví automobilu

Pro tento test byly zvoleny odpovědi na otázku týkající se pohlaví a odpovědi, zda má vlastní automobil. Na hladině významnosti 0,05 testujeme, zda je pohlaví nezávislé na vlastnictví automobilu a naopak. Hypotézy jsou následující:

H0: veličiny pohlaví a vlastnictví automobilu jsou nezávislé

H1: veličiny pohlaví a vlastnictví automobilu jsou závislé

Pohlaví?	2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Tabulka1) Četnost označených buněk > 10 Máte vlastní auto? ne	Máte vlastní auto? ano	**Řádk. součty**
muž	21	41	62
žena	40	29	69
Celk.	61	70	131

Obrázek 19: Výsledek testování

Zdroj: vlastní zpracování

Statist.	Statist. : Pohlaví?(2) x Máte vlastní auto?(2) (Tabulka1) **Chí-kvadr.**	sv	p
Pearsonův chí-kv.	7,622896	df=1	p=,00576
M-V chí-kvadr.	7,710758	df=1	p=,00549
Fí pro tabulky 2 x 2	-,241226		
Tetrachorická korelace	-,371198		
Kontingenční koeficient	,2344998		

Obrázek 20: Výsledek testování

Zdroj: vlastní zpracování

Z výsledků vidíme, že dle testu nezávislosti je počet stupňů volnosti 1, testovací charakteristika se rovná 7,622896 a p-hodnota vyšla 0,00576. P-hodnota je menší než zvolená hladina významnosti. Zamítáme nulovou hypotézu o vzájemné nezávislosti. Závěr: Na hladině významnosti 0,05 jsme zamítli nulovou hypotézu, že pohlaví a vlastnictví automobilu jsou nezávislé.

5.1.3. Test nezávislosti – vlastnictví automobilu a znalost pojmu malus

Pro tento test nezávislosti byla zvolena odpověď na otázku: Máte vlastní automobil? a odpověď na otázku: K čemu slouží malus? Hladina významnosti byla 0,05. Hypotézy jsou následující:

H0: vlastnictví automobilu a znalost pojmu malus jsou nezávislé

H1: vlastnictví automobilu a znalost pojmu malus jsou závislé

Máte vlastní auto?	2-rozměrná tabulka: Pozorované četnosti (Tabulka1) Četnost označených buněk > 10 K čemu slouží malus? Znevýhodnění (přirážka) pro výpočet pojistného	K čemu slouží malus? Nevím	**K čemu slouží- malus? Zvýhodnění (sleva) pro výpočet pojistného**	Řádk. součty
ne	29	23	9	61
ano	28	28	14	70
Celk.	57	51	23	131

Obrázek 21: Výsledek testování

Zdroj: vlastní zpracování

Statist.	Statist. : Máte vlastní auto?(2) x K čemu slouží- malus?(3) (Tabulka1)		
Statist.	**Chí-kvadr.**	sv	p
Pearsonův chí-kv.	,9810062	df=2	p=,61232
M-V chí-kvadr.	,9854052	df=2	p=,61097
Fí	,0865367		
Kontingenční koeficient	,0862145		
Cramér. V	,0865367		

Obrázek 22: Výsledek testování

Zdroj: vlastní zpracování

Z výsledků vidíme, že testovací charakteristika je 0,9810062. Počet stupňů volnosti je 2 a výsledná p-hodnota vyšla 0,61232. Tato hodnota je větší než zvolená hladina významnosti 0,05. Nezamítáme nulovou hypotézu, že vlastnění automobilu a znalost pojmu malus jsou nezávislé. Závěr: Na hladině významnosti 0,05 nezamítneme nulovou hypotézu, že vlastnictví automobilu a znalost pojmu malus jsou nezávislé.

5.1.4. Kontingenční tabulka a test nezávislosti – věk a celkové hodnocení

Počet z Počet hodnocení	**Hodnocení**													
Věk	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**Celkový součet**
do 15 let							1							1
16–25	2	1	5	9	10	10	13	11	7	2	3	2	2	77
26–35				1	3	3	8	3	5		3	3	1	30
36–45							3	3	2	3	2			13
46–55							1							1
56 a více	1		1				2		2		2		1	9
Celkový součet	**3**	**1**	**6**	**10**	**13**	**13**	**28**	**17**	**16**	**5**	**10**	**5**	**4**	**131**

Tabulka 7: Kontingenční tabulka

Zdroj: vlastní zpracování

V kontingenční tabulce č. 7 je zobrazen věk a celkové hodnocení dotazníku. Z tabulky je vidět, že 2 lidé ze skupiny 16-25 získali hodnocení 12. V této věkové kategorii bylo i nejvíce respondentů. V této kategorii celkové hodnocení obsahovalo všechny typy, tedy hodnocení

0–12. V kategorii 26-35 a 56 a více získal plné hodnocení 1 respondent. Dále vidíme, že pouze jeden respondent byl v kategorii do 15 let a získal hodnocení 6. Z tabulky č. 7 je patrné, že tento respondent má větší znalost finanční gramotnosti pojištění vozidel než třetina dotázaných.

U tabulky č. 7 byly opět sloučeny kategorie, aby bylo možné provést test nezávislosti. Hodnocení bylo sloučeno opět do kategorií: 0-3, 4-7, 8-12 a věk do kategorií: do 25 let, 26–35, nad 36 let.

H0: veličiny věk a celkové hodnocení jsou nezávislé

H1: veličiny věk a celkové hodnocení jsou závislé

	Statist. : Prom1(3) x Prom2(3) (Tabulka14)		
Statist.	**Chí-kvadr.**	sv	p
Pearsonův chí-kv.	13,77202	df=4	p=,00806
M-V chí-kvadr.	14,68948	df=4	p=,00539
Fí	,3242375		
Kontingenční koeficient	,3084299		
Cramér. V	,2292705		

Obrázek 23: Výsledek testování

Zdroj: vlastní zpracování

Dle výsledků testu nezávislosti v obrázku 23 vidíme, že stupně volnosti jsou 4, testovací charakteristika je 13,77202. P hodnota 0,00806 je menší než zvolená hladina významnosti, zamítáme nulovou hypotézu, že veličiny jsou nezávislé. Závěr: Na hladině významnosti 0,05 zamítneme nulovou hypotézu, že věk a celkové hodnocení jsou nezávislé.

5.1.5. Kontingenční tabulka a test nezávislosti – vzdělání a celkové hodnocení

Počet z Hodnocení	Vzdělání				
Hodnocení	Základní	Středoškolské bez m.	Středoškolské s m.	Vysokoškolské	Celkový součet
0	1		2		3
1				1	1
2	1		5		6
3			9	1	10
4			10	3	13
5	1		7	5	13
6	1	4	14	9	28
7		1	13	3	17
8		2	9	5	16
9		2	1	2	5
10			5	5	10
11		1	2	2	5
12			2	2	4
Celkový součet	**4**	**10**	**79**	**38**	**131**

Tabulka 8: Kontingenční tabulka

Zdroj: vlastní zpracování

V kontingenční tabulce č. 8 je zobrazeno celkové hodnocení a nejvyšší vzdělání, kterého respondenti dosáhli. Vidíme, že nejvíce respondentů mělo středoškolské vzdělání. V této skupině získaly 2 lidé nejvyšší hodnocení, taktéž i ve skupině vysokoškolské. Ve skupině se základním vzděláním je naopak vidět, že lidé dosáhli pouze hodnocení 6 a méně.

Opět zde bylo nutné některé kategorie sloučit, aby bylo možné provést test nezávislosti. Byly sečteno kategorie hodnocení: 0-3, 4-7, 8-12 a sloučeny typy vzdělání do 2 kategorií: bez vysoké školy a vysokoškoláci.

H0: veličiny nejvyšší dosažené vzdělání a celkové hodnocení jsou nezávislé

H1: veličiny nejvyšší dosažené vzdělání a celkové hodnocení jsou závislé

	Statist. : Prom1(3) x Prom2(2) (Tabulka1)		
Statist.	**Chí-kvadr.**	sv	p
Pearsonův chí-kv.	5,880105	df=2	p=,05286
M-V chí-kvadr.	6,512355	df=2	p=,03854
Fí	,2118639		
Kontingenční koeficient	,2072633		
Cramér. V	,2118639		

Obrázek 24: Výsledek testování

Zdroj: vlastní zpracování

Dle výsledků testu nezávislosti z obrázku 24 vidíme, že stupně volnosti jsou 2, testovací charakteristika je 5,880105. P hodnota 0,05286 je větší než zvolená hladina významnosti, nezamítáme nulovou hypotézu, že veličiny jsou nezávislé. Závěr: Na hladině významnosti 0,05 nezamítneme nulovou hypotézu, že nejvyšší dosažené vzdělání a celkové hodnocení jsou nezávislé.

ZÁVĚR

Finanční gramotnost je ve všech ohledech důležitá. Lidé by si měli sami uvědomit, že některé věci by možná mohli lépe znát. Díky lepším informacím jsou schopni lépe zhodnotit situaci a rozhodnout se, co je pro ně nejlepší, dá se říci nejvýhodnější.

První část bakalářské práce popisovala teorii pojištění, jeho druhy, pojmy s ním související a pak samotné vysvětlení pojištění vozidel.

Další část bakalářské práce byla věnována dotazníku. Dotazník byl sestaven ze 16 otázek, odpovědělo na něj celkem 131 respondentů, byl umístěn a rozesílán pomocí internetu. Byl seskládán z různých typů otázek, které se týkaly populace ČR, pojištění vozidel (které připojištění lidé využívají a u kterých pojišťoven jsou pojištěni) a nakonec i samotné finanční gramotnosti.

Jednotlivé otázky byly vyhodnoceny pomocí tabulek a grafů, každá otázka byla blíže popsána a bylo přiblíženo, jak byla zodpovězena.

Další částí bylo ověření hypotéz pomocí testu nezávislosti. Toto testování bylo provedeno v softwaru STATISTICA. Pro toto testování byla použita data získaná z dotazníku. V testování bylo zjištěno několik věcí. Například, že muži odpovídali správněji než ženy. Zisku více bodů dosáhli lidé s vyšším věkem. K celkovému zisku bodů také přispělo i nejvyšší dosažené vzdělání.

Nakonec byly správné odpovědi týkající se gramotnosti obodovány a vyhodnoceny celkově. Dle zhodnocení je zřejmé, že orientace v této problematice není úplně nejlepší.

Všechna fakta ukazují na to, že veřejnost, co se týče finanční gramotnosti je nedostatečně informována. Možná je takovýto výsledek průzkumu způsoben nedostatkem informací v médiích, které pojem finanční gramotnost sice často používají, ale blíže nedefinují. Možná byl tento jev zapříčiněn také tím, že téměř polovina respondentů nemá vlastní automobil, nemá tedy ani důvod zjišťovat informace o pojištění.

Tato bakalářská práce prokázala, že by se finanční gramotnost mohla zlepšit a není zrovna nejlepší. Pro mne samotnou byla práce přínosem, důvodem se na tuto problematiku blíže zaměřit a ujasnit si pojmy, které s ní souvisejí.

POUŽITÁ LITERATURA

[1] Bonus, malus: jak fungují. *Finance.idnes.cz* [online]. 2006 [cit. 2017-04-14]. Dostupné z:http://finance.idnes.cz/bonus-malus-jak-funguji-0si-/poj.aspx?c=A061106_101332_fi_blind_zal.

[2] ČERNOHORSKÝ Jan, TEPLÝ Petr. *Základy financí*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3669-3.

[3] DAŇHEL Jaroslav a kol. *Pojistná teorie*. 1. vyd. 2005. ISBN 80-86419-84-3.

[4] Finanční gramotnost: Co to vlastně znamená? *Finexpert* [online]. [cit. 2017-04-14]. Dostupné z: http://finexpert.e15.cz/financni-gramotnost-co-to-vlastne-znamena.

[5] PÁLENÍK Vladislav a kolektiv. *Základy pojišťování především průmyslových a podnikatelských rizik*. 2007. ISBN 978-80-7201-644-0.

[6] Pojistná smlouva. *Cap.cz* [online].[cit. 2017-04-14]. Dostupné z: http://www.cap.cz/vse-o-pojisteni/pojisteni-v-praxi/pojistna-smlouva.

[7] Proč "povinné ručení"? *Srovnator.cz* [online]. [cit. 2017-04-14]. Dostupné z: https://www.srovnator.cz/povinne-ruceni/#utm_source=AdWords&utm_medium=CPC&utm_campaign=A006&utm_content=A006-023&utm_term=GPPC_poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD%20skel&gclid=CM2-4Nadm9ACFUW4GwodJk8Pxg.

[8] ŠKVÁRA Miroslav. *Finanční gramotnost*. 1. vyd. Praha: 2011. ISBN 978-80-904823-0-2.

[9] Zákon ze dne 10. ledna 2001. *Epravo.cz* [online]. [cit. 2017-04-14]. Dostupné z: https://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/zakon-ze-dne-10-ledna-2001-o-podminkach-provozu-vozidel-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmene-zakona-c-1681999-sbo-pojisteni-odpovednosti-za-skodu-zpusobenou-provozem-vozidla-a-o-zmene-nekterych-souvisejicich-zakonuzakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-ve-zneni-zakona-c-3071999-sb-560.html.