

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Vývoj pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla v České republice po demonopolizaci trhu

Bc. Tomáš Žemlička

Diplomová práce

2011

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Bc. Tomáš ŽEMLIČKA
Osobní číslo: E08984
Studijní program: N6209 Systémové inženýrství a informatika
Studijní obor: Pojistné inženýrství
Název tématu: Vývoj pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla v České republice po demonopolizaci trhu
Zadávající katedra: Ústav matematiky

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Diplomová práce bude obsahovat:
Pojištění před rokem 2000 - postavení a úloha České pojišťovny
Demonopolizace trhu na přelomu let 1999/2000
Zákonná úprava vývoj sazeb pro jednotlivé kategorie vozidel
Vývoj limitů odpovědnosti, vývoj systémů Bonus-Malus, vývoj pojištění jednotlivých vozidel a pojištění flotil
Provázanost nabídky pojištění odpovědnosti s havarijním pojištěním a dalšími druhy pojištění (pojištění právní ochrany, úrazové pojištění)
Postavení a úloha ČKP
Konkurenční boj, změny na trhu, převody a prodeje kmenů, vstup nových pojišťoven
Srovnání pojistných kmenů pojišťoven působících v tomto segmentu, srovnání ceny pojištění vybraných typů vozidel
Odhad budoucího vývoje z pohledu pojišťoven na trhu, vývoje sazeb, podmínek pojištění

Rozsah grafických prací: –
Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

ČEJKOVÁ V., ŠEDOVÁ J., ČAPKOVÁ D. Pojišťovnictví. 1. vyd. Brno: MU Brno, 2001. 177 s. ISBN 80-210-2574-8.
DUCHÁČKOVÁ E. Principy pojištění a pojišťovnictví. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2003. 178 s. ISBN 80-86119-67-X
GORDIS P. Property and casualty insurance. Indianapolis: The Rough Notes Co., 1988. 0-942326-09-1
KOPECKÝ K. Povinné ručení: Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, otázky a odpovědi, Praha: Grada 2002, ISBN 80-247-0114-6.
PACÁKOVÁ V. Aplikovaná poistná statistika. Bratislava: IURA EDITION, 2004
Informační zdroje ČKP
Zákon číslo 168/1999 Sb.o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), 1999

Vedoucí diplomové práce: doc. RNDr. Bohdan Linda, CSc.
Ústav matematiky
Konzultant diplomové práce: Mgr. David Brebera
Ústav matematiky
Datum zadání diplomové práce: 30. června 2010
Termín odevzdání diplomové práce: 6. května 2011

doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.

doc. Ing. Jiří Křupka, Ph.D.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 14. září 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, 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 dojde 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 okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 2. 5. 2011

Tomáš Žemlička

Poděkování:

Na tomto místě bych chtěl poděkovat především doc. RNDr. Bohdanu Lindovi, CSc. a Mgr. Davidu Breberovi za cenné rady, připomínky a ochotu při vedení diplomové práce. Dále bych chtěl poděkovat Liběně Jánské a Jiřímu Jánskému, za vstřícnost a ochotu při poskytování informací. Úplně v závěru bych chtěl poděkovat rodině a přátelům za poskytnutou podporu a zázemí.

Anotace

Tato diplomová práce objasňuje a přibližuje problematiku pojištění odpovědnosti motorových vozidel v neživotním pojištění v České republice. Nejprve mapuje vývoj a současnou situaci na pojistném trhu v České republice, věnuje se pojmu neživotní pojištění, uvádí kategorie jednotlivých motorových vozidel, vývoj limitů odpovědnosti, vývoji povinného ručení, převodů pojistných kmenů, vznik pojišťoven na trhu. Teoretická východiska jsou doplněna praktickou ukázkou přehledu pojistného v různých kategoriích.

Klíčová slova

Pojišťovnictví, povinné ručení, neživotní pojištění, pojistný kmen, pojistný trh

Title

Development of Motor Third Party Liability Insurance in the Czech Republic After Market Demopolization

Annotation

This diploma thesis clarifies and brings the issue of liability insurance of motor vehicles in non-life insurance in the Czech Republic. First, it maps the development and current situation on the insurance market in the Czech Republic, deals with the concept of insurance, provides the categories of motor vehicles, the development limits of liability, the development of mandatory liability, insurance stock, formation of the insurance market. Theoretical concepts are supplemented by practical demonstration report premiums in different categories.

Keywords

Insurance system, third-party risks, non-life insurance, insurance stock, insurance market

Obsah

| | |
|--|-----------|
| Úvod | 9 |
| 1. Vývoj pojištění v období 1989 - 1999..... | 11 |
| 2. Vývoj od roku 2000 | 13 |
| 3. Zákonná úprava vývoj sazeb pro jednotlivé kategorie..... | 15 |
| 3.1. Základní rozdělení vozidel do kategorií:..... | 16 |
| 3.2. Označení kategorií vozidel | 17 |
| 3.2.1. Kategorie vozidel L | 17 |
| 3.2.2. Kategorie vozidel M..... | 18 |
| 3.2.3. Kategorie vozidel N | 18 |
| 3.2.4. Kategorie vozidel O | 19 |
| 3.2.5. Kategorie vozidel T | 19 |
| 3.2.6. Kategorie vozidel S | 19 |
| 3.2.7. Kategorie vozidel R..... | 20 |
| 3.3. Rizikové faktory pro stanovení sazeb pojistného..... | 20 |
| 4. Vývoj limitů odpovědnosti..... | 21 |
| 4.1. Limity pojistného plnění..... | 21 |
| 4.2. Navýšení limitů pojistného plnění..... | 22 |
| 4.3. Bonus – malus Systém..... | 24 |
| 4.4. Povinné ručení..... | 25 |
| 4.4.1. Pojištění zodpovědnosti za škody způsobené provozem motorového vozidla..... | 25 |
| 4.4.2. Co kryje povinné ručení..... | 26 |
| 4.4.3. Rozsah pojištění odpovědnosti | 27 |
| 4.4.4. Pokuty a sankce | 30 |
| 4.4.5. Co se zohledňuje při tvorbě ceny povinného ručení..... | 32 |
| 4.5. Havarijní pojištění..... | 36 |
| 4.5.1. Krytí rizik havarijním pojištěním..... | 36 |
| 4.5.2. Spoluúčast | 36 |
| 4.5.3. Cena havarijního pojištění..... | 37 |
| 4.5.4. Začátek a konec pojištění | 37 |
| 4.6. Pojištění flotil..... | 38 |
| 4.6.1. Podmínky pro uzavření flotilového pojištění | 39 |
| 4.6.2. Žádosti k flotilám a vznik flotilové smlouvy | 39 |
| 4.6.3. Systém B/M a další bonifikace | 40 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 4.6.4. | Prohlídky vozidel | 41 |
| 4.6.5. | Předpis pojistného..... | 41 |
| 4.6.6. | Správa flotilové smlouvy | 42 |
| 5. | Provázanost nabídky | 43 |
| 5.1. | Pojištění právní ochrany..... | 43 |
| 5.2. | Úrazové pojištění..... | 45 |
| 5.2.1. | Typy úrazového pojištění | 45 |
| 5.2.1.1. | Smrt následkem úrazu..... | 46 |
| 5.2.1.2. | Trvalé následky úrazu..... | 46 |
| 5.2.1.3. | Denní odškodné a tělesné poškození..... | 46 |
| 5.2.1.4. | Pobyť v nemocnici v důsledku úrazu | 47 |
| 6. | Postavení a úloha ČKP | 48 |
| 6.1. | Informační středisko | 49 |
| 6.2. | Garanční fond..... | 51 |
| 7. | Konkurenční boj..... | 53 |
| 7.1. | Změny na trhu | 55 |
| 8. | Pojistný kmen | 58 |
| 8.1. | Převod a prodej pojistného kmene | 58 |
| 8.2. | Vstup nových pojišťoven | 59 |
| 8.3. | Klasifikace podle zákona o pojišťovnictví..... | 61 |
| 8.4. | Neživotního pojištění má následující skupiny: | 63 |
| 9. | Srovnání pojistných kmenů pojišťoven..... | 64 |
| 9.1. | Srovnání ceny pojištění povinného ručení vozidel..... | 68 |
| 10. | Odhad budoucího vývoje z pohledu pojišťoven na trhu..... | 78 |
| | Závěr..... | 80 |
| | Seznam použité literatury a dalších pramenů | 81 |
| | Seznam grafů..... | 83 |
| | Seznam obrázků | 83 |
| | Seznam tabulek | 84 |

Úvod

Pojistný trh je součástí každého vyspělého finančního trhu. Dochází zde ke střetu mezi nabídkou a poptávkou po pojištění (pojistné ochraně), která určuje výslednou cenu. V dnešní době má nezastupitelnou pozici. Pojišťovny tvoří rezervy, které následně přerozdělují. Vytvořené rezervy na pojistném trhu pomáhají zmírňovat negativní dopady, které by jinak mohly vyvolat i krizi.

Každý pojistný trh je možné charakterizovat jednotlivými ukazateli jeho úrovně. Ať už ukazatelem predepsaného pojistného nebo pojištěnosti. Každá země, kontinent, či celý svět má svoje tendence a existují zde odlišné vývojové trendy, které závisí na mnoha vnějších a vnitřních faktorech. Proto se pokusím nahlédnout na pojistný trh České republiky.

Podle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů se řadí povinné ručení do odvětví neživotního pojištění, konkrétně do skupiny pojištění motorových vozidel. Rozlišovacím kritériem mezi životním a neživotním pojištěním je způsob tvorby technických rezerv. U neživotních neboli rizikových pojištění není jednoznačné, zda pojistná událost nastane či nikoli a zda bude pojistitel vyplácet pojistné plnění a v jaké výši. To pojistitel neví a vědět ani nemůže. Pojistná rezerva se stanovuje podle rozsahu pojištěného rizika, pravděpodobnosti vzniku pojistných událostí a rozsahu škod.

Naopak u životních neboli rezervotvorných pojištění se vytváří pojistná rezerva na pojistné události vždy (v případě kombinace rizika smrti a dožití). Jsou to pojistné události, které v budoucnu nastanou jednoznačně.

Další možnou formou klasifikace pojištění je jeho dělení podle způsobu vzniku. Pojištění může vzniknout jako:

- smluvní dobrovolné pojištění,
- smluvní povinné pojištění,
- nebo zákonné pojištění.

V případě pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se jedná o smluvní povinné pojištění. Vznik smluvně povinného pojištění je upraven právním

předpisem, který ukládá povinnost určitým subjektům při provozování jejich činnosti uzavřít s pojišťovnou pojistnou smlouvu. Avšak je zde na rozdíl od zákonného pojištění možnost výběru mezi různými pojistiteli a nebezpečími, na které se pojištění bude vztahovat. Dalším rozlišujícím kritériem je předmět pojištění, podle kterého rozeznáváme pojištění majetku, pojištění odpovědnosti za škodu a pojištění osob. Při tomto členění patří pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla do skupiny pojištění odpovědnosti za škodu. Pojištění odpovědnosti za škody všeobecně kryje rizika související se skutečností, že pojištěný subjekt může svou činností způsobit škodu jinému subjektu nebo skupině subjektů. Mohou to být škody na majetku, zdraví, životě nebo finanční škody. Předmětem pojištění odpovědnosti je právní vztah a pojistnou událostí je vznik povinnosti pojištěného nahradit škodu.

Z hlediska délky trvání pojistné smlouvy lze pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla charakterizovat jako pojištění dlouhodobé. Většinou je pojištění uzavíráno na dobu jednoho roku a déle, což vyhovuje definici dlouhodobého pojištění.

1. Vývoj pojištění v období 1989 - 1999

Po roce 1989 došlo nejen v České republice k mnoha celospolečenským změnám, které významně ovlivnily také systém pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Mezi tyto změny patřil zejména rozsáhlý rozvoj cestovního ruchu, zvýšení mezinárodního silničního provozu na našem území, nárůst počtu dopravních nehod, zvýšení cen vozidel a jejich oprav, zvýšení všech faktorů ovlivňujících hodnoty škod na zdraví, ale také změny legislativního charakteru. Z těchto důvodů bylo třeba upravit systém, který vznikl v 50. letech a jehož zákonná podoba byla pro tržní ekonomiku zcela nevyhovující. Snaha České republiky zapojit se do evropské integrace si vynutila změnu tehdejšího systému a také jeho harmonizaci s právními předpisy Evropské unie, kde již smluvně povinná podoba tohoto systému úspěšně fungovala.

Právním projevem této snahy byla vyhláška Ministerstva financí ČR č. 492/1991 Sb., ze dne 14. 11. 1991, která stanovovala rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Vyhláška nabyla právní účinnosti 1. ledna 1992. Hlavním cílem vydání této vyhlášky bylo navýšení sazeb pojistného, které nebyly od roku 1951 upravovány a které dlouhodobě nepostačovaly na pokrytí závazků pojišťovny za škody způsobené provozem motorových vozidel.¹ Ministerstvo financí bylo nuceno v průběhu 90. let několikrát tuto vyhlášku novelizovat. Důvodem byl nepříznivý vývoj škodního průběhu v tomto druhu pojištění. Tyto změny spíše nápravného než koncepčního charakteru však neposkytovaly konečné řešení problémů, které v souvislosti se systémem zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla vznikaly. Novelami byl také upravován rozsah pojištění, který byl navrhován ve prospěch pojištěných i poškozených. Změny cen motorových vozidel a jejich oprav, výrazný nárůst jak domácího, tak zahraničního silničního provozu, s tím související nárůst počtu pojistných událostí a legislativní změny v oblasti náhrady škody zapříčinily v 90. letech nárůst nákladů na pojistná plnění a následně také růst sazeb pojistného. Tím, že Česká pojišťovna do roku 1996 nebyla povinna vytvářet technické rezervy, promítl se tento nedostatek i do výsledku zákonného pojištění, který se tak stal vysoce deficitním. V systému zákonného pojištění odpovědnosti určovala vyhláška

¹ CHALOUPECKÝ, Josef ; MARVAN, Miroslav. *DĚJINY POJIŠŤOVNICTVÍ V ČESKOSLOVENSKU* : 3. DÍL *DĚJINY POJIŠŤOVNICTVÍ V ČESKOSLOVENSKU*. 1. vyd. Praha : GSW, 1997. 277 s.

Ministerstva financí vše: kdo se musí pojistit, jak, u koho a za kolik. Podle vyhlášky museli být všichni vlastníci motorových vozidel pojištěni pro případ škody způsobenou provozem vozidla u České pojišťovny a jejich povinností bylo pouze hradit pojistné. Pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla nevznikalo uzavřením pojistné smlouvy, ale na základě právní skutečnosti uvedení vozidla do provozu. Pojistný vztah vznikal také bez ohledu na zaplacení pojistného. Zákon prakticky nahrazoval jak pojistnou smlouvu, tak i všeobecné pojistné podmínky a majitelé motorových vozidel neměli žádnou možnost výběru produktu ani pojistitele. Systém zákonného pojištění, který v České republice přetrvával do roku 1999, se sice projevoval relativně nízkými náklady na jeho správu a provozování, nicméně měl také několik podstatných negativních rysů. Jedním z nich byla neadresnost pojistného vztahu. Jak již bylo řečeno, pojistný vztah nevznikal na základě uzavření pojistné smlouvy a nebylo tedy možné stanovit výši pojistného v závislosti na individuálním škodním průběhu pojištění. Dalším negativním rysem tohoto systému byla arbitrárnost stanovení pojistného. Výše sazeb pojistného byly stanovovány administrativně vyhláškou, nezohledňovaly např. způsob využívání vozidla, jeho stáří, věk a schopnosti řidiče apod. Hlavním kritériem pro určení výše sazeb pojistného byla vyrovnanost systému zákonného pojištění odpovědnosti a také společenská akceptovatelnost této výše. Systém zákonného pojištění odpovědnosti zároveň postrádal i určitý systém kontroly. Díky nepropojení státem vedené evidence silničních vozidel a evidence plátců pojistného vedenou pojišťovnou, bylo značně obtížné identifikovat a postihovat osoby, které neplnily svou povinnost platit předepsané pojistné. Čtvrtým velkým negativem byla absence konkurenčního prostředí. Zákonné pojištění vznikalo na základě právní skutečnosti uvedení vozidla do provozu a současně výhradním pojistitelem byla Česká pojišťovna. Existence jediného monopolního pojistitele spolu s příslušnou právní úpravou vylučovaly konkurenční prostředí v tomto pojistném segmentu. Důsledkem tohoto systému bylo vyloučení pozitivního působení konkurenčního prostředí ve směru rozšíření rozsahu a kvality nabízených služeb.

2. Vývoj od roku 2000

K důležité změně systému pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla došlo až na přelomu let 1999/2000. Systém zákonného pojištění byl změněn zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla na povinně smluvní model, a to s účinností od roku 2000. Byl zde zahájen proces na přizpůsobování systému podmínkám Evropské unie a skončil monopol České pojišťovny na provozování pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Každý majitel motorového vozidla byl nucen sjednat toto pojištění u některé z pojišťoven, která vlastnila licenci pro poskytování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. O udělování licencí rozhodoval orgán dozoru nad pojišťovnictvím, tedy Ministerstvo financí České republiky. Pojišťovnám bylo přiděleno dvanáct licencí. O udělení těchto licencí byl velký zájem, neboť přechod na systém smluvně povinného pojištění znamenal přerozdělení objemově významného segmentu českého pojistného trhu mezi pojistitele. Navíc bylo možné na toto pojištění navázat celou škálu dalších pojistných produktů. Zákonem č. 168/1999 Sb. byla rovněž zřízena Česká kancelář pojistitelů sdružující pojistitele, kteří získali licenci pro provozování tohoto druhu pojištění. Stát však zamýšlel ještě po určitou dobu zachovat cenovou regulaci a stanovil pro sazby pojistného tříletý a poměrně úzký cenový koridor. Tato regulace neumožnila licencovaným pojišťovnám plnou cenovou konkurenci v sazbách pojistného, a proto se zaměřily zejména na konkurenci ve službách a na poskytování dalších výhod. Vývoj sazeb pojistného byl po dobu cenové regulace upraven zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, který stanovoval minimální i maximální sazby pojistného. Minimální sazby stanovovala Česká kancelář pojistitelů pro jednotlivé skupiny vozidel. Tyto sazby musely pojišťovny respektovat. Minimální pojistné se každoročně upravovalo na základně spotřebitelských cen nebo na základě škodního průběhu podle toho, který z těchto ukazatelů byl vyšší. V obou případech se minimální pojistné zvýšilo o stejné procento, o jaké se v předchozím roce zvýšily spotřebitelské ceny nebo o jaké se zhoršil škodní průběh určité skupiny vozidel. Sazby pojistného tedy rostly pomaleji pro ty skupiny vozidel, u kterých byl škodní průběh příznivější. Co se týče maximálních sazeb pojistného, pojišťovna nabízející tento produkt mohla své sazby navýšit nejvýše o 30 % nad minimální pojistné a za každý rok bezeškodného průběhu mohla klientovi připsat bonus ve výši 5 %. Zákon také upravoval minimální limity pojistného plnění. Limit pojistného plnění při škodách na zdraví nebo při usmrcení byl nejméně 18 mil. Kč na každého zraněného nebo usmrceného a limit při

škodách na majetku a ušlém zisku nejméně 5 mil. Kč bez ohledu na počet poškozených. Po demonopolizaci trhu s tzv. povinným ručením hrozil mezi pojišťovny tvrdý konkurenční boj, který by mohl mít negativní dopady jak na klienty, tak i na samotné pojišťovny. Cílem této cenové regulace měla být ochrana klientů. Byl zde velký prostor pro morální hazard hned ze dvou důvodů:

- povinné ručení je produkt, kdy pojišťovna peněžní prostředky nejprve inkasuje a až po určité době musí dostát svému závazku uhradit za pojištěného způsobené škody,
- v případě zákonného pojištění mají licencované pojišťovny zaručen přísun nemalých finančních prostředků.

Navíc pojišťovny v té době neměly k dispozici dostatečně dlouhé časové řady škodních průběhů, podle kterých by stanovily své sazby pojistného. Bez cenové regulace by hrozilo nebezpečí, že si pojišťovny ve snaze získat co největší počet klientů nastaví ceny pojištění na velice nízké úrovni než by odpovídalo jejich budoucím nákladům na pojistná plnění.

I přes stanovení minimální hranice výše pojistného byla výsledkem cenové regulace v roce 2000 ztráta. Příčinou ztráty bylo stanovení výše sazeb pojistného blízko této minimální hranice. V následujících letech už byly sazby adekvátně zvyšovány. Toto navýšení provedly všechny pojišťovny s výjimkou České podnikatelské pojišťovny, která své sazby udržovala na úrovni minimálního regulovaného pojistného. Od srpna 2002 už sazby pojistného regulovány nejsou a pojišťovny si je stanovují samy. Pojišťovny setrvaly u stanovování pojistného především podle kubatury vozidel, jelikož jim chyběla nezbytná statistická data pro detailnější segmentaci řidičů. V současnosti pojišťovny při určení výše pojistného zohledňují celou řadu kritérií. Čím více budou mít pojišťovny statistických údajů, tím více bude přibývat těchto parametrů, které mají vliv na výši pojistného.

3. Zákonná úprava vývoj sazeb pro jednotlivé kategorie

Výpočet pojistného v oblasti neživotního pojištění závisí na výši rizika. Aby nemusela pojišťovna vypočítávat pro každou pojistnou smlouvu pojistné zvlášť, což by bylo velmi pracné, nákladné a časově náročné, pracuje pojišťovna s tzv. tarifními skupinami.

Tarifní skupiny jsou homogenní skupiny pojistných smluv, pro něž je pojištěné riziko přibližně stejné, takže v rámci každé tarifní skupiny je možné vyžadovat jednotnou pojistnou sazbu.²

Aby bylo možné zařadit do určité tarifní skupiny pojistnou smlouvu, musíme znát nejdříve všechny tarifní proměnné. Jejich určité kombinace pak tvoří jednotlivé tarifní skupiny. Při tarifování u pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla můžeme uvažovat např. 6 tarifních proměnných, každá z nich má pak několik rizikových úrovní:

- 1) Typ vozidla (např. 18 úrovní)
- 2) Výkon motoru (např. 8 úrovní)
- 3) Stáří vozidla (např. 4 úrovně)
- 4) Velikosti obce (např. 4 úrovně)
- 5) Vlastník (např. 2 úrovně)
- 6) Věk pojistníka (např. 3 úrovně)

² CIPRA, T. Pojistná matematika: teorie a praxe. 2.vyd. Praha: Ekopress. 2006, str. 303.

3.1. Základní rozdělení vozidel do kategorií:

Tabulka 1 Základní kategorie vozidel

| DRUH VOZIDLA | |
|--|---|
| MOTOCYKLY bez rozdílu hmotnosti | do 50 ccm včetně |
| TŘÍKOLKY A ČTYŘKOLKY s celkovou hmotností do 400 kg se zdvihovým objemem válců | nad 50 ccm do 350 ccm včetně |
| | nad 350 ccm do 500 ccm včetně |
| | nad 500 ccm |
| OSOBNÍ AUTOMOBILY s celkovou hmotností do 3.500 kg a 9 místy k sezení včetně řidiče | do 1.000 ccm včetně nebo na el. pohon |
| | nad 1.000 ccm do 1.250 ccm včetně |
| TŘÍKOLKY A ČTYŘKOLKY s celkovou hmotností nad 400 kg se zdvihovým objemem válců | nad 1.250 ccm do 1.350 ccm včetně |
| | nad 1.350 ccm do 1.650 ccm včetně |
| | nad 1.650 ccm do 1.850 ccm včetně |
| | nad 1.850 ccm do 2.000 ccm včetně |
| | nad 2.000 ccm do 2.500 ccm včetně |
| | nad 2.500 ccm |
| OBYTNÉ AUTOMOBILY s celkovou hmotností | do 3.500 kg včetně |
| | nad 3.500 kg |
| SANITNÍ AUTOMOBILY | |
| TAHAČE NÁVĚSŮ | |
| NÁKLADNÍ a SPECIÁLNÍ AUTOMOBILY s celkovou hmotností do 3.500 kg | do 1.000 ccm včetně nebo na el. pohon |
| | nad 1.000 ccm do 1.250 ccm včetně |
| | nad 1.250 ccm do 1.350 ccm včetně |
| | nad 1.350 ccm do 1.650 ccm včetně |
| | nad 1.650 ccm do 1.850 ccm včetně |
| | nad 1.850 ccm do 2.000 ccm včetně |
| | nad 2.000 ccm do 2.500 ccm včetně |
| nad 2.500 ccm | |
| s celkovou hmotností nad 3.500 kg | nad 3.500 kg do 12.000 kg včetně nad 12.000 kg |
| SAMOJÍZDNÉ PRACOVNÍ STROJE (s SPZ i bez SPZ) s celkovou hmotností | do 3.500 kg včetně |
| | nad 3.500 kg do 12.000 kg včetně |
| | nad 12.000 kg |
| TRAKTORY zemědělské nebo lesnické (s SPZ i bez SPZ) s celkovou hmotností | do 3.500 kg včetně |
| | nad 3.500 kg |
| TRAKTORY jednonápravové kultivační, VYSOKOZDVIŽNÉ VOZÍKY , motorové RUČNÍ VOZÍKY | |
| AUTOBUSY pouze pro MHD | |
| TROLEJBUSY pouze pro MHD | |
| OSTATNÍ AUTOBUSY s celkovou hmotností | do 3.500 kg včetně |
| | nad 3.500 kg do 5.000 kg včetně |
| | nad 5.000 kg |
| PŘÍPOJNÁ VOZIDLA určená k tažení motorovými vozidly s výjimkou motorových vozidel v řádku 1 - 4 a 12 s celkovou hmotností | do 750 kg včetně |
| | nad 750 kg do 2.500 kg včetně |
| | nad 2.500 kg do 3.500 kg včetně |
| | nad 3.500 kg |
| PŘÍPOJNÁ VOZIDLA určená k tažení motorovými vozidly uvedenými v řádku 12 - NÁVĚSY | |

ZDROJ: Interní materiál společnosti ALLIANZ pojišťovna, a. s. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.*

V tabulce č. 1 je znázorněno rozdělení vozidel do jednotlivých kategorií u pojišťoven.

3.2. Označení kategorií vozidel

- **L** - motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly
- **M** - motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob
- **N** - motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů
- **O** - přípojná vozidla
- **T** - traktory zemědělské nebo lesnické
- **S** - pracovní stroje
- **R** - ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií

3.2.1. Kategorie vozidel L

Motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly

L_A moped (dvoukolové)- zdvihový objem válců do 50 cm³ (při pohonu spalovacím motorem) a maximální konstrukční rychlost do 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu,

L_B moped (tříkolka) - zdvihový objem válců do 50 cm³ (při pohonu spalovacím motorem) a maximální konstrukční rychlost do 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu; s jakýmkoli uspořádáním kol,

moped (lehká čtyřkolka) - hmotnost v nenaloženém stavu je menší než 350 kg, do čehož se nezapočítává hmotnost baterií v případě el. vozidel, dále, maximální konstrukční rychlost je nižší než 45 km/h a zdvihový objem válců je menší než 50 cm³ u zážehových motorů nebo pro jiné druhy motorů maximální čistý výkon nepřesahuje 4 kW,

L_C motocykl - zdvihový objem válců nad 50 cm³ (při pohonu spalovacím motorem) nebo maximální konstrukční rychlost nad 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu,

L_D motocykl s postraním vozíkem - zdvihový objem válců nad 50 cm³ (při pohonu spalovacím motorem) nebo maximální konstrukční rychlostí nad 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu; se třemi koly uspořádanými nesouměrně vzhledem ke střední podélné rovině,

L_E tříkolka - zdvihový objem válců nad 50 cm³ (při pohonu spalovacím motorem) nebo maximální konstrukční rychlostí nad 45 km/h při jakémkoli druhu pohonu; se třemi

koly uspořádanými souměrně vzhledem ke střední podélné rovině,

čtyřkolka - jiné než lehké tříkolky, jejichž hmotnost v nenaloženém stavu nepřesahuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě nákladů, do čehož se nezapočítává hmotnost baterií v případě el. vozidel a dále, u nichž maximální čistý výkon motoru nepřesahuje 15 kW.

3.2.2. Kategorie vozidel M

Motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro přepravu osob

M₁ vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla,

M₂ vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5000 kg,

M₃ vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5000 kg.

3.2.3. Kategorie vozidel N

Motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro přepravu nákladu

N₁ vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg,

N₂ vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, avšak nepřevyšuje 12000 kg,

N₃ vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12000 kg.

3.2.4. Kategorie vozidel O

Přípojná vozidla

O₁ přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg,

O₂ přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg, nepřevyšuje 3500 kg,

O₃ přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, nepřevyšuje 10000 kg,

O₄ přípojná vozidla, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 10000 kg,

OT1 přípojně vozidlo traktoru, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 1500 kg,

OT2 přípojně vozidlo traktoru, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 1500 kg, avšak nepřevyšuje 3500 kg,

OT3 přípojně vozidlo traktoru, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, avšak nepřevyšuje 6000 kg,

OT4 přípojně vozidlo traktoru, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 6000 kg.

3.2.5. Kategorie vozidel T

Traktory zemědělské nebo lesnické.

3.2.6. Kategorie vozidel S

Pracovní stroje

Ss pracovní stroj samojízdný je zvláštní vozidlo s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroj samojízdný není určený zpravidla pro přepravní činnost,

Sp pracovní stroj přípojný je zvláštní vozidlo bez vlastního zdroje pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroj přípojný se připojuje k tažnému motorovému vozidlu, které je přizpůsobené pro jeho připojení. Pracovní stroj přípojný není určený zpravidla pro přepravní činnost.

Pracovní stroje přípojně se dělí:

Sp1 pracovní stroj přípojný s největší technicky přípustnou hmotností nepřevyšující 3 000 kg,

Sp2 pracovní stroj přípojný s technicky přípustnou hmotností převyšující 3 000 kg, avšak nepřevyšující 6 000 kg,

Sp3 pracovní stroj s technicky přípustnou hmotností převyšující 6 000 kg.

3.2.7. Kategorie vozidel R

Ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií

3.3. Rizikové faktory pro stanovení sazeb pojistného

Mezi koeficienty týkající se pojištěného vozidla patří:

- *Druh vozidla* – motocykl, osobní, nákladní automobil atd.
- *Objem válců* – čím větší je objem válců, tím vyšší sazba.
- *Výkon motoru* – čím vyšší je výkon motoru, tím vyšší je sazba.
- *Způsob užití vozidla* – pokud se vozidlo používá pro podnikání, může se změnit výše sazby.
- *Stáří vozidla* – pokud je vozidlo novější tak je i vyšší sazba.³

Majitele vozidla se týkají tyto koeficienty:

- *Typ klienta* – podnikatel zaplatí více než soukromá osoba.
- *Věk* – mladí lidé platí většinou vyšší pojistné, než starší lidé.
- *PSC* – záleží na rizikovosti regionu, nejvyšší sazbu má Praha.
- *Četnost placení pojistného* – nejvýhodnější je platit ročně.
- *Bezeškodní průběh* – funguje jako systém bonus/malus a záleží na tzv. rozhodné době (počet měsíců bez nehody), podle které se stanovuje stupeň slevy nebo přírážky.

Zbývajícimi součiniteli většinou bývají:

- *Výše limitů plnění* – za vyšší limit pojistného plnění se platí i vyšší pojistné.
- *Použití zimních pneumatik* – znamená slevu na pojistném, ale zároveň minimalizace rizik v zimním období.

³ CIPRA, T. Pojistná matematika: teorie a praxe. 2.vyd. Praha: Ekopress. 2006, str. 304.

4. Vývoj limitů odpovědnosti

Z hlediska zákona se limitem pojistného plnění rozumí nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události. Limity pojistného plnění musí být v pojistné smlouvě uvedeny samostatně, a to způsobem, který odpovídá členění limitů pojistného plnění. Limit pojistného plnění při škodě na každého zraněného nebo usmrčeného je včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění nejméně 35 000 000 Kč. Při regresním uplatnění způsobenou škodou vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, či odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat, ušlý zisk, je minimální limit stanoven na 35 000 000 Kč bez ohledu na počet poškozených. Převyšuje-li součet nároků uplatněných více poškozenými limit pojistného plnění, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároků všech poškozených.

Dne 1. května 2004 vstoupila v platnost Smlouva o přistoupení do Evropské unie. Česká republika se stala plnoprávným členem Evropské unie. Dnem vstupu České republiky do Evropské unie začala platit novela zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tato novela navýšila limity pojistného plnění z původních 18 milionů Kč na 35 milionů Kč pro škodu na zdraví nebo usmrcením a z předešlých 5 milionů Kč na 18 milionů Kč pro věcnou škodu a ušlý zisk.

Dne 1. června 2008 vstoupila v platnost novela zákona č.168/1999 Sb., zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

4.1. Limity pojistného plnění

(1) Pro účely tohoto zákona se limitem pojistného plnění rozumí nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události. Limity pojistného plnění musí být v pojistné smlouvě uvedeny samostatně, a to způsobem, který odpovídá členění limitů pojistného plnění uvedenému v odstavci 2.

(2) Limit pojistného plnění musí odpovídat

a) při škodě podle § 6 odst. 2 písm. a) nejméně 35 000 000 Kč na každého zraněného nebo usmrčeného včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a regresního nároku podle § 6 odst. 4,

b) při škodě podle § 6 odst. 2 písm. b) a c) nejméně 35 000 000 Kč bez ohledu na počet poškozených; převyšuje-li součet nároků uplatněných více poškozenými limit pojistného

plnění uvedený v pojistné smlouvě, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároků všech poškozených.⁴

4.2. Navýšení limitů pojistného plnění

Zákonem jsou stanoveny minimálními limity pojistného plnění. Nejvýznamnější změnou bylo zvýšení minimálního limitu pojistného plnění při věcné škodě z původních 18 milionů Kč na 35 milionů Kč. Jedná se o škody způsobené poškozením, zničením či ztrátou věci, nebo mající povahu ušlého zisku.

Do tohoto limitu pojišťovna plní bez ohledu na počet poškozených, převyšuje-li součet nároků uplatněných více poškozenými limit pojistného plnění uvedený v pojistné smlouvě, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároků všech poškozených. Je však možné sjednat povinné ručení s vyšším limitem pojistného plnění, některé pojišťovny nabízejí i 100 milionový limit, tento limit pojistného plnění však není fixní je možné ho individuálně pro individuální zákazníky upravit a navýšit. Úprava se nedotkla limitu pojistného plnění při škodě na zdraví nebo usmrcením. Zůstává v nezměněné výši 35 milionů Kč na každého zraněného nebo usmrceného.

V tabulce č. 2 jsou znázorněny jednotlivé pojišťovny poskytující pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, názvy produktů jednotlivých pojišťoven a výše limitů pojišťoven pro zdraví a majetek na trhu.

⁴ §3a zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů.

Tabulka 2 Přehled limitů plnění

| Pojišťovna | Název produktu | Limity plnění v mil. Kč | | Zdarma asistenční služba |
|---------------------------------------|------------------|-------------------------|---------|--------------------------|
| | | zdraví | majetek | |
| KOOP | Basic/Basic Plus | 35 | 35 | Ne |
| | Standard | 54 | 35 | Ano |
| | Benefit | 70 | 70 | |
| Allianz | Základní limit | 35 | 35 | Ano |
| | Vyšší limit | 50 | 50 | |
| | Maximální limit | 100 | 100 | |
| Česká pojišťovna | Start | 35 | 35 | Ne |
| | Standard | 50 | 50 | Ano |
| | Exclusive | 100 | 100 | |
| Česká podnikatelská pojišťovna | Sporopov | 35 | 35 | Ano |
| | Speciál Plus | 50 | 50 | |
| | Super Plus | 100 | 100 | |
| ČSOB | Standard | 44 | 35 | Ano |
| | Dominant | 60 | 60 | |
| | Premiant | 100 | 100 | |
| Generali | Základ | 35 | 35 | Ano |
| | Komplet | 70 | 70 | |
| Uniq | Ekonom | 35 | 35 | Ano |
| | Speciál | 35 | 35 | |
| | Optimum | 60 | 50 | |
| | Maximální | 100 | 100 | |

ZDROJ: zpracováno s využitím interních zdrojů Kooperativa pojišťovna, a. s.,

4.3. Bonus – malus Systém

Celý systém povinného ručení slouží k motivaci řidičů k jízdě bez nehod. Kdo jezdí beze škod, získá slevu na pojistném - bonus. Ve většině případů získá řidič pětiprocentní slevu na pojistném za každých 12 měsíců bez nehody.⁵ Ze zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je povinen pojistitel při sjednání výše pojistného v pojistné smlouvě zohlednit předcházející škodní průběh pojištění odpovědnosti pojistníka, a to slevou na pojistném v případě bezeškodného průběhu pojištění anebo přírážkou k pojistnému v případě výplaty pojistného plnění z pojištění odpovědnosti.

Pojišťovny sestavují základní sazby především pro nové majitele vozidel. Na výši pojistného má vliv v případě většiny řidičů systém bonusů a malusů. Bonus neboli sleva se v praxi označuje jako dobropis zákazníkovi za splnění stanovených nebo dohodnutých podmínek. V pojištění jde o slevu na pojistném při příznivém škodním průběhu. Opakem bonusu je malus. Systém malus je v podstatě opak bonusu, který postihuje řidiče s vysokým škodním průběhem. Malus je přírážka ke stanovenému pojistnému, jestliže nejsou splněny určité podmínky průběhu pojištění nebo je realizace horší než dohodnuté riziko. Nejčastěji se jedná o přírážku na pojistném pro nepříznivý škodní průběh v předcházejícím období. Bonus je určitá korekce základní sazby pojistného. Pojištěný je zvýhodňován bonusem (slevou na pojistném, která je poskytnuta při platbě pojistného za následující rok), v případě bezeškodného průběhu anebo je penalizován malusem (přírážkou k základní sazbě pojistného) za velký škodní průběh. V některých případech se bonus přiznává i těm řidičům, kteří způsobili pouze menší škody (menší škodový průběh). Bonusy se každý rok bezeškodného průběhu sčítají a čím déle je pojištěný beze škody, tím větší získá slevu na pojistném.

Systém bonus – malus se používá ve všech pojišťovnách a působí jako motivační prvek. Má za účel motivovat řidiče k vyšší odpovědnosti. Naopak obava ze ztráty bonusu nebo zvýšení pojistného ve formě malusu nutí škůdce, aby si malé škody hradili sami.

⁵ iDNES.cz. Bonus, malus: jak funguje. *IDNES.cz* [online]. 7.listopadu 2006, 2006, 11, [cit. 2011-04-28].

Dostupný z WWW:

<http://finance.idnes.cz/bonus-malus-jak-funguji-0si-/poj.asp?c=A061106_101332_fi_blind_zal>.

4.4. Povinné ručení

4.4.1. Pojištění zodpovědnosti za škody způsobené provozem motorového vozidla

Pojištění z odpovědnosti za škody způsobené provozem motorového vozidla, je upraveno v zákoně č. 168/1999 sb. a je všeobecně nazýváno „Povinné ručení“. Zákon č. 168/1999 Sb., byl naposled novelizován v roce 2009 zákonem č. 278/2009 Sb. V České republice je v současnosti 14 pojišťoven, které nabízejí možnost pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Povinné ručení je druhem pojištění, které je povinné pro každého účastníka silničního provozu. Tato skutečnost je dána zákonem o pojištění odpovědnosti za škodu, kterou člověk způsobí provozem vozidla. Toto pojištění je povinné pro všechna vozidla, která splňují kterýkoli z následujících požadavků:

- Vůz je používán na veřejných komunikacích
- Vůz má přidělenou registrační značku
- Vůz má platný technický průkaz

Jediným platným dokladem o řádném pojištění vozu je podepsaná Zelená karta. Zelená karta je mezinárodně uznávaným dokladem, platí prakticky ve všech zemích Evropy a v dalších zemích, které jsou stanoveny speciální vyhláškou Ministerstva financí. Konkrétně jde o následující země: Albánie, Andorra, Belgie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Černá Hora, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Itálie, Irsko, Island, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Makedonie (F.Y.R.O.M), Malta, Monako, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, San Marino, Slovenská republika, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Srbská republika, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko, Ukrajina, Vatikán.⁶

⁶ ČESKÉ POJIŠŤOVNY.CZ. Zelená karta v zahraničí - na co si dát pozor?. ČESKÉ POJIŠŤOVNY.CZ [online]. 2010, [cit. 2011-05-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.ceskepojistovny.cz/zelena-karta-v-zahranici-na-co-si-dat-pozor/>>.

Přehled pojišťoven, které poskytují na území České republiky pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla:

- Allianz pojišťovna, a.s.
- AXA pojišťovna, a.s.
- Česká pojišťovna, a.s.
- Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.
- CHARTIS pojišťovna, a.s.
- ČSOB pojišťovna, a.s.
- DIRECT pojišťovna, a.s.
- Generali pojišťovna, a.s.
- Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.
- Kooperativa pojišťovna, a.s.
- Slavia pojišťovna, a.s.
- Triglav pojišťovna, a.s.
- Uniqa pojišťovna, a.s.
- Wüstenrot pojišťovna, a.s.

4.4.2. Co kryje povinné ručení

Tento druh pojištění má za úkol krýt škody, které pojistník případně způsobí během zaviněné dopravní nehody na majetku nebo zdraví cizích osob. Na základě existence pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla má pojištěný právo, aby za něho pojišťovna uhradila škodu, za kterou pojištěný odpovídá těm, kteří utrpěli škodu v souvislosti s provozem motorového vozidla pojištěného.⁷ Veškeré škody jsou hrazeny pouze do výše sjednaných limitů pojistného plnění, které jsou uvedeny v pojistné smlouvě. Zákon stanovuje minimální hranici těchto limitů na 35 000 000 Kč, ale pojišťovny nabízejí různé varianty pojištění, u kterých mohou tyto limity dosáhnout až 100 000 000 Kč. Volba limitů pojistného plnění je velmi důležitá, protože jednak výrazně ovlivní cenu povinného ručení a také v případě, že škody stanovené limity přesáhnou, musí pojistník doplatit zbývající částku z vlastních zdrojů.

⁷ DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. Ekopress. 2005, str. 133.

4.4.3. Rozsah pojištění odpovědnosti

Rozsah krytí povinného ručení je vzhledem k charakteru tohoto pojištění určen přímo v zákoně č.168/1999 Sb. Tento zákon v § 6 vyjmenovává, na jaké škody se pojištění odpovědnosti vztahuje.

§ 6

(1) Pojištění odpovědnosti se vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě.

(2) Nestanoví-li tento zákon jinak, má pojištěný právo, aby pojistitel za něj uhradil v rozsahu a ve výši podle občanského zákoníku 15) poškozenému

- a) způsobenou škodu na zdraví nebo usmrcením,
- b) způsobenou škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat,
- c) ušlý zisk,
- d) účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování nároků podle písmen a) až c); v souvislosti se škodou podle písmene b) nebo c) však jen v případě marného uplynutí lhůty podle § 9 odst. 3 nebo neoprávněného odmítnutí anebo neoprávněného krácení pojistného plnění pojistitelem, pokud poškozený svůj nárok uplatnil a prokázal a pokud ke škodné události, ze které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti, s výjimkou doby jeho přerušení.

(3) Škoda podle odstavce 2 písm. a) až c) se hradí v penězích, maximálně však do výše limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě.

(4) Pojištěný má dále právo, aby pojistitel za něj uhradil příslušnou zdravotní pojišťovnou uplatněný a prokázaný nárok na náhradu nákladů vynaložených na zdravotní péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění podle zákona upravujícího veřejné zdravotní pojištění 15a), jestliže zdravotní pojišťovna vynaložila tyto náklady na zdravotní péči poskytnutou poškozenému, pokud ke škodné události, ze které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti, s výjimkou doby jeho přerušení. To platí obdobně i v případě regresní náhrady předepsané k úhradě pojištěnému podle zákona upravujícího nemocenské pojištění 15b).

(5) Pojistná smlouva týkající se pojištění odpovědnosti musí být uzavřena tak, aby toto pojištění na základě jediného pojistného platilo na území všech členských států a dalších

států uvedených v seznamu států, který stanoví ministerstvo vyhláškou. Pojistitel je povinen tuto platnost pojištění na zelené kartě vyznačit.

(6) Pojištění odpovědnosti platí i na území jiných států než států uvedených v odstavci 5, pokud pojistitel tuto platnost pojištění na zelené kartě vyznačil.

(7) V případě škody způsobené provozem tuzemského vozidla na území jiného členského státu se rozsah pojištění odpovědnosti řídí právní úpravou tohoto jiného členského státu, pokud podle tohoto zákona nebo podle pojistné smlouvy není tento rozsah širší.

(8) Na škodu způsobenou provozem vozidla občanovi členského státu během jeho přímé cesty mezi dvěma územími členských států, jestliže se na území, kterým taková osoba projíždí a na kterém došlo k události, z níž škoda vznikla, nevztahuje působnost žádné národní kanceláře pojistitelů, se vztahuje právní úprava toho členského státu, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště.⁸

Zákon č.168/1999 Sb., v § 7 vyjmenovává výjimky, kdy pojistitel výše uvedené škody nehradí.

§ 7

(1) Pojistitel nehradí

- a) škodu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena,
- b) škodu podle § 6 odst. 2 písm. b) a c), za kterou pojištěný odpovídá svému manželu nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti, s výjimkou škody podle § 6 odst. 2 písm. c), jestliže tato škoda souvisí se škodou podle § 6 odst. 2 písm. a),
- c) škodu na vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena, jakož i na věcech přepravovaných tímto vozidlem, s výjimkou škody způsobené na věci, kterou měla tímto vozidlem přepravovaná osoba v době škodné události na sobě nebo u sebe, a to v rozsahu, v jakém pojištěný za škodu odpovídá,
- d) škodu podle § 6 odst. 2 písm. b) a c) vzniklou mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, jakož i škodu na věcech přepravovaných těmito vozidly, nejedná-li se o škodu způsobenou provozem jiného vozidla,
- e) škodu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla,

⁸ §6 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů.

- f) náklady vzniklé poskytnutím léčebné péče, dávek nemocenského pojištění (péče) nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví nebo usmrcením, které utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla tato škoda způsobena,
 - g) škodu způsobenou provozem vozidla při jeho účasti na organizovaném motoristickém závodě nebo soutěži, s výjimkou škody způsobené při takovéto účasti, jestliže je řidič při tomto závodě nebo soutěži povinen dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích,
 - h) škodu vzniklou provozem vozidla při teroristickém činu nebo válečné události, jestliže má tento provoz přímou souvislost s tímto činem nebo událostí.
- (2) Byla-li škoda způsobena vlastníku vozidla provozem jeho vozidla, které v době vzniku škody řídila jiná osoba, nebo osobě, která s vozidlem, jehož provozem byla této osobě škoda způsobena, oprávněně nakládá jako s vlastním nebo se kterým oprávněně vykonává právo pro sebe, a jestliže v době vzniku škody řídila vozidlo jiná osoba, je pojistitel povinen uhradit tomuto vlastníku nebo této osobě pouze škodu podle § 6 odst. 2 písm. a) včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a regresního nároku podle § 6 odst. 4.
- (3) V případě střetu vozidel, která jsou ve vlastnictví téže osoby, se škoda způsobená této osobě hradí pouze tehdy, jestliže jde o různé provozovatele vozidel zúčastněných na vzniku škodné události a jestliže není současně tato osoba provozovatelem vozidla, na němž byla tato škoda způsobena.
- (4) Plnění za škodu způsobenou provozem vozidla, v rozsahu, v jakém pojištěný za tuto škodu odpovídá a kterou poškozený řádně prokázal, nelze odmítnout ani snížit s výjimkou případů uvedených v tomto zákoně.⁹

Povinné ručení není určeno ke krytí škod pojistníků, za tímto účelem je potřeba si sjednat havarijní pojištění, které ochrání vůz v případě zaviněné nehody, ale také proti vandalismu, krádeži apod. Rovněž je možné si k zákonnému pojištění sjednat různá připojištění, například úrazové připojištění, pojištění skel, zavazadel, živelní připojištění atd.

⁹ §7 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů.

4.4.4. Pokuty a sankce

Když bude řidič přistižen bez řádně vyřízeného povinného ručení, pak je zákon v těchto případech poměrně přísný a může být uložena pokuta od 5 000 do 40 000 Kč v závislosti na závažnosti prohřešku.

Pokud při silniční kontrole řidič nepředloží Zelenou kartu, která je dokladem platného povinného ručení, hrozí mu pokuta ve výši 1500 – 3000 Kč. Stejný postih hrozí za předložení karty nepodepsané.

Pokutu ve výši až 20 000 Kč může inkasovat majitel vozu, který neodevzdá registrační značku a osvědčení o registraci vozidla příslušnému orgánu ve stanoveném termínu do depozitu.

Tabulka 3 Pokuty a sankce

| Pokuty a sankce související s provozováním vozidla bez pojištění odpovědnosti | |
|---|--|
| Nepředložení dokladu o pojištění policistovi při silniční kontrole (sankce pro řidiče vozidla) | 1 500 – 3 000 Kč v blokovém řízení 1 500 Kč |
| Neodevzdání SPZ do „depozita“ (sankce pro vlastníka vozidla) | 2 500 – 20 000 Kč |
| Provozování vozidla bez pojištění | 5 000 – 40 000 Kč v příkazním řízení 5 000 Kč |

ZDROJ: zpracováno s využitím údajů www.ckp.cz

S platností od 1. 1. 2009 se příspěvek do garančního fondu České kanceláře pojistitelů hradí za každý den, kdy nebylo vozidlo pojištěno. Tato povinnost se vztahuje na majitele a provozovatele nepojištěných motorových vozidel a vyplývá z §24c zákona č.

168/1999 Sb. Příspěvek do garančního fondu nemá zpětnou účinnost, tedy nevztahuje se na období před 1. 1. 2009. Tento příspěvek činí 20 – 300 Kč za den.¹⁰

Celkový příspěvek do garančního fondu se vypočte:

počet dní x denní sazba + náklady uplatnění

Přehled denních sazeb podle druhů vozidel:

Tabulka 4 Přehled denních sazeb podle druhů vozidel

| Přehled denních sazeb podle druhů vozidel: | |
|--|--------|
| motocykl s objemem válců motoru do 350 ccm | 20 Kč |
| motocykl s objemem válců motoru nad 350 ccm | 30 Kč |
| osobní automobil s objemem válců motoru do 1 850 ccm | 50 Kč |
| osobní automobil s objemem válců motoru nad 1 850 ccm | 70 Kč |
| Autobus | 160 Kč |
| nákladní vozidlo s největší přípustnou hmotností do 12 000 kg nebo přípojně vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 3 500 kg do 10 000 kg | 130 Kč |
| tahač nebo jiné nákladní vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 12 000 kg nebo přípojně vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 10 000 kg | 300 Kč |
| speciální vozidlo | 80 Kč |
| přípojně vozidlo s nejvyšší přípustnou hmotností do 3 500 kg | 30 Kč |
| zemědělský nebo lesnický traktor a jejich přípojně vozidlo | 40 Kč |
| ostatní vozidla | 60 Kč |

ZDROJ: zpracováno s využitím údajů www.ckp.cz

¹⁰ Česká kancelář pojistitelů. Jaké postihy hrozí motoristům za neplacení povinného ručení?. *CKP* [online]. 2009, [cit. 2011-04-28]. Dostupný z WWW:<<http://sa-apl2.ckp.cz/component/content/article/4-neplaceni-povinneho-ruceni/12-jake-postihy-hrozi-motoristum-za-neplaceni-povinneho-ruceni-1>>.

Rozdíl mezi pokutou za přestupky a povinností uhradit příspěvek do garančního fondu

Pokuta za přestupek je sankcí ze strany státu (jeho správního orgánu) za porušení zákona. Je-li přestupek spáchán, postihne přestupce poměrně citelná finanční sankce (až 40 000 Kč). Vybraná pokuta náleží místně příslušnému úřadu, který přestupek řešil (zpravidla tedy obci). Povinnost nepojištěné osoby zaplatit příspěvek do garančního fondu má také sankční charakter, protože přichází v úvahu tehdy, jestliže bylo provozováno nepojištěné vozidlo v rozporu se zákonem. Tuto sankci však neřeší žádný správní orgán, ale uplatňuje ji podle zákona ČKP.¹¹

Ceník

Zákonné pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla neboli povinné ručení je neodmyslitelnou součástí při provozování motorového vozidla. Ceny u jednotlivých pojišťoven se mohou lišit i v řádech tisíců korun pro stejné vozidlo, proto je volba správné společnosti extrémně důležitá.

4.4.5. Co se zohledňuje při tvorbě ceny povinného ručení

Na co by měl člověk dbát při výběru pojišťovny a jaké faktory jsou zohledňovány při tvorbě konečné ceny pojistného. Jak už bylo řečeno, nejdůležitější je volba správného poskytovatele pojištění. Je možné, že mezi cenami společností, které poskytují povinné ručení, jsou velké rozdíly. Přestože zákon stanovuje jasné parametry, které by mělo zákonné pojištění vozidel mít, každá pojišťovna nabízí zcela odlišný rozsah a úroveň služeb. Některé pojišťovny se více zaměřují na náročnou klientelu, jiné pojišťovny poskytují levnější produkt pro širokou veřejnost. Obvykle je na trhu výběr ze dvou nebo více variant povinného ručení. Tyto varianty se poněkud liší výškou limitů pojistného plnění, které mohou mít rozpětí od 35 000 000 Kč, což je zákonem stanovené minimum, po 100 000 000 Kč. V některých případech, mohou být limity pojistného plnění i větší, to záleží, jak se domluví pojišťovací ústav a zákazník. Další rozdíly mezi pojišťovnami jsou

¹¹ Česká kancelář pojistitelů. Jaké postihy hrozí motoristům za neplacení povinného ručení?. *ČKP* [online]. 2009, [cit. 2011-04-28]. Dostupný z WWW:<<http://sa-apl2.ckp.cz/component/content/article/4-neplaceni-povinneho-ruceni/12-jake-postihy-hrozi-motoristum-za-neplaceni-povinneho-ruceni-1>>.

i v rámci nabízených variant jedinou pojišťovnou a to v jakém rozsahu jsou nabízeny asistenční služby, maximální výše bonusů apod.

Co se týká motorového vozidla, tak cenu pojistného ovlivňují jak technické parametry, tak osobní údaje. Ačkoli každý poskytovatel bere v potaz jiné činitele, obecně jsou zohledňovány tyto faktory:

- Výkon motoru – čím vyšší výkon, tím vyšší cena; výkon vyjadřován je v kW
- Objem válců – tento údaj je zadáván v ccm a podobně jako výkon motoru zvyšuje zpravidla cenu pojistného
- Hmotnost vozidla – tento údaj v kilogramech se nalézá v technickém průkazu, stejně jako výkon motoru a objem válců
- Rok výroby – v současnosti pojišťovny často zvýhodňují vozidla starší než deset let
- Druh vozidla – zdali se jedná o osobní automobil, nákladní vůz, tahač, pracovní stroj, obytný vůz, motocykl, apod.
- Užití vozidla – rozdíly cen v jednotlivých kategoriích mohou být markantní, například vozidlo zařazené jako taxislužba bude mít pojistné zpravidla o 50 - 100 % vyšší než vozidlo pro běžné užití
- Bydliště, PSČ – pojišťovny mají vytipovány rizikové jednotlivé oblasti, nejrizikovější Praha, bude mít vyšší pojistné; v současnosti jsou zvýhodňováni řidiči z menších měst a obcí do 20 000 obyvatel
- Věk – souvisí se zkušenostmi, zkušenější řidiči jsou zvýhodňováni
- Bezeškodní průběh – délka řízení bez nehod
- Frekvence splátek – při roční frekvence splátek zpravidla ušetříte¹²

Další faktory, které ovlivní cenu:

- Sjednání samostatně nebo s povinným ručením – pokud si havarijní pojištění vyřídíte zároveň s povinným ručením, poskytne většina pojišťoven slevu.
- Pořizovací cena vozidla.
- Výše spoluúčasti – čím vyšší spoluúčast, tím nižší pojistné.
- Bezeškodní průběh – můžete čerpat bonusy za ježdění bez nehod.

¹² Interní materiál společnosti Česká pojišťovna, a. s. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 2010. 9 s.

- Doplnková připojištění, rozsah pojištění – chcete využít například připojištění skel nebo zavazadel nebo úrazové pojištění.

Toto je jen stručný a obecný výčet faktorů, ne každá pojišťovna zohledňuje všechny a naopak se lze s jinými, které zde nejsou uvedeny. Vždy záleží na konkrétní pojišťovně.

V tabulce č. 5 je znázorněn souhrn pojišťoven na trhu, které poskytují pojištění. Tato tabulka se týká neživotního pojištění se zaměřením na pojištění majetku a odpovědnosti za škody obyvatelstva. Týká se 14 pojišťoven, které mají udělenou licenci na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Dále jsou zde zaškrtnuté jednotlivé kolonky podle toho, co pojišťovny nabízejí za pojišťovací služby.

Tabulka 5 Přehled pojišťoven poskytující pojištění majetku

| Přehled pojistných produktů za rok 2009 | Pojištění majetku a odpovědnosti za škody obyvatelstva | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--------------------------------------|----------------------|--------------------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Havarijní pojištění vozidel | Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla | Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu povolání | Jiná pojištění odpovědnosti za škodu | Pojištění domácnosti | Pojištění rekreační domácnosti | Pojištění staveb | Pojištění pro cesty a pobyt | Pojištění právní ochrany | Jiná majetková pojištění |
| AEGON | | | | | | | | | | |
| ALLIANZ | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| AMICICO | | | | | | | | | | |
| AVIVA | | | | | | | | | | |
| AXA | X | X | | X | X | X | X | | X | X |
| AXA-ZP | | | | | | | | | | |
| CARDIF | | | | | | | | | X | |
| CP | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| CP ZDRAVI | | | | | | | | | | |
| CPP | X | X | X | X | X | X | X | X | | X |
| CSOB | X | X | X | X | X | X | X | X | | X |
| D.A.S. | | | | | | | | | X | |
| DIRECT | X | X | | X | X | X | X | | | X |
| EGAP | | | | | | | | | | |
| ECO | | | | | | | | X | | |
| GP | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| HDI | | | | | | | | | | |
| HVP | X | X | X | X | X | X | X | X | | X |
| ING | | | | | | | | | | |
| KP | | | | X | | | | X | | |
| KOOP | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| MAXIMA | X | | | X | X | X | X | X | | |
| PCS | | | | | | | | | | |
| PVZP | | | | | | | | | | |
| SLAVIA | X | X | | X | X | X | X | X | | X |
| TRIGLAV | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| UNIQUA | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| VICTORIA | | | | X | X | X | X | X | | |
| WÜST | X | X | | X | X | | X | X | | X |
| WÜST- ZP | | | | | | | | | | |

ZDROJ: zpracováno s využitím údajů výroční zprávy ČAP za rok 2009.

4.5. Havarijní pojištění

Havarijní pojištění začíná tam, kde povinné ručení končí. Havarijní pojištění vozidel kryje především vzniklé škody, které jsou způsobeny na vlastním vozidle a vlastní vinou. Navíc havarijní pojištění slouží k celé řadě dalších pojištění nejrůznějších rizik, která jsou s provozováním, ale i vlastnictvím vozidla spojená.

4.5.1. Krytí rizik havarijním pojištěním

Havarijní pojištění vozidel představuje především krytí vzniklých škod na vozidle, které byly způsobeny vlastním zaviněním u dopravní nehody či pouze nabouráním. Základem pojistného krytí v rámci havarijního pojištění je krytí rizika havárie.¹³

Havarijní pojištění však představuje finanční nástroj takový, který kryje i škody takového charakteru, jež člověk nemůže sám ovlivnit. Jde o škody způsobené na vozidle přírodními živly, krádeží či následky vandalismu. Pojištění se vztahuje i na doplňky a mimořádnou výbavu pojištěného vozidla. To vše je součástí standardního havarijního pojištění

4.5.2. Spoluúčast

Havarijní pojištění pracuje na systému spoluúčasti. Při uzavírání smlouvy havarijního pojištění se sjednává tzv. "spoluúčast". Jedná se o spoluúčast na úhradě způsobené škody, vlastníkem/provozovatelem/uživatelem vozidla a to spolu s pojišťovnou, která je z titulu uzavřeného havarijního pojištění povinna škodu zaplatit (poskytnout pojistné plnění). Jde buď o procentní částku, či o absolutně danou sumu, kterou musí zaplatit vlastník/provozovatel/ uživatel vozidla vždy. Nejčastější variantou havarijního pojištění je spoluúčast ve výši 5%, minimálně však 5 000 Kč nebo s variantou havarijního pojištění se spoluúčastí 10%, min. však 10 000 Kč. To v praxi znamená, že pokud je škoda v případě pojistné události nižší než 5 000 Kč nebo 10 000 Kč, hradí ji sám vlastník/provozovatel/uživatel vozidla. U havarijního pojištění je vždy nutné s rozmyslem a uváženě volit možnosti spoluúčasti na havarijním pojištění, jelikož ne vždy se pak musí skutečné plnění vyplatit. Pokud je škoda na vozidle vyšší než je sjednaná výše spoluúčasti, pak se spoluúčast vlastníka/provozovatele/ uživatele vždy odečítá od celkové výše

¹³ DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. Ekopress. 2005, str. 124.

pojistného plnění. Např. pokud bude stanovená výše škody na vozidle 100 000 Kč a bude 10% spoluúcast, tak pojišťovna uhradí 90 000 Kč a 10 000 Kč bude hradit vlastník/provozovatel/uživatel vozidla.

4.5.3. Cena havarijního pojištění

Havarijní pojištění a úroveň jeho ceny se vypočítává na základě celé řady faktorů. Navíc jednotlivé pojišťovny kalkulují cenu havarijního pojištění podle svých vlastních algoritmů a dávají jednotlivým položkám jinou váhu. Ve své podstatě je však cena havarijního pojištění tvořena především typem a značkou vozidla, cenou vozidla, stářím vozidla, velikostí pojistného krytí, výší spoluúčasti, způsobem platby a rizikovostí daného místa či regionu. Podle těchto parametrů pak pojišťovna vypočítává velikost splátky pojistného a interval, v jakém je nutné tuto částku platit.

4.5.4. Začátek a konec pojištění

Pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla musí být sjednáno před zaregistrováním vozidla na Odboru dopravy u Oddělení evidence motorových vozidel. Pokud si lidé kupují nové vozidlo a financují ho za pomoci leasingové společnosti, tak vozidlo musí být pojištěno havarijně po dobu průběhu leasingu. Pojištění vozidla se musí vztahovat minimálně na krytí rizik odcizení, živelné události, poškození nebo totálního zničení předmětu financování, územní rozsah havarijního pojištění musí být pro ČR a ostatní evropské země, pojistitele si může provozovatel vybrat sám nebo mu bude doporučen leasingovou společností. Pokud si pojistitele vybere provozovatel sám, musí být odsouhlasen leasingovou společností. Maximální přípustná spoluúcast je 10% minimálně 10 000 Kč. Pokud na vozidle již skončí leasingová smlouva, je v kompetenci vlastníka vozidla, zda vozidlo dále nechá pojistit havarijně či ne. V případě zaviněné nehody provozovatelem vozidla během leasingové smlouvy, musí provozovatel žádat leasingovou společnost o poskytnutí vinkulace na vozidlo. Vinkulaci je možno poskytnout ve prospěch provozovatele nebo ve prospěch opravce anebo ve prospěch leasingové společnosti v případě nezaplacených leasingových splátek. Po té, co leasingová společnost pošle

provozovateli vozidla vinkulaci, kterou provozovatel přeposle na pojišťovnu. Pojišťovna provede výplatu pojistného.

4.6. Pojištění flotil

Pojištění flotil je velmi zajímavý produkt nabízený pojišťovnami, určený pro jednotlivce nebo firmy vlastníci větší počet motorových vozidel. Pojištění čtyř nebo více vozidel ve flotile vytvoří jednotnou pojistnou politiku. Existuje mnoho výhod plynoucích z flotil s pojistnou smlouvou. Flotilové pojištění ušetří pojištěnému potíže, které vznikají, když se sjedná několik různých pojistných smluv na jednotlivá vozidla. Flotilové pojištění obvykle upřednostňují společnosti, které používají své flotily vozidel pro obchodní účely. Nicméně, politika flotilového pojištění je vhodná i pro jednotlivce.

Hlavní výhodou flotilového pojištění je skutečnost, že je možné jednou smlouvou ošetřit pojištění všech vozidel jednotlivce nebo firmy. Toto opatření eliminuje stres s manipulací různých pojistek pro každé vozidlo, které vlastníte. Například, pokud vaše firma vlastní tři auta a šest kamionů je obtížné optimálně zorganizovat pojištění pro každé vozidlo zvlášť. Pojištění flotil, se poskytuje pro jednoduché a přehledné pojistné krytí všech vozidel za zcela jasných pojistných podmínek s jasně rozvrženým ekonomickým výsledkem a přesně definovaným rozsahem pojistných jistot.

Dalším významným přínosem přijetí flotilové pojistky je, že pohledávky jsou zpracovávány hladce, efektivně a pod jednou smlouvou. Požadavky pro přijetí flotilového pojištění se liší v závislosti na zvolené společnosti. Hlavními kritérii pro pojištění vozidel je počet vozidel a druh vozidla, která se mají pojistit. Pojistné, které společnost platí za pojištění pěti různých typů vozidel se bude lišit od pojistného, které společnost platí v pojištění stejného druhu vozidla. Také stáří vozidla a stav vozidla mají vliv na pojistné flotily pojištění. Pojišťovací společnosti se také dívají u vozidla na počet ujetých kilometrů při výpočtu pojistného pro vozidlo.

Dalším přínosem pro získání pojištění vozového parku je, že pokud klient není schopen uzavřít pojištění vozidla nebo osoby v rámci jednotlivých pojišťoven, může toto pojištění sjednat v rámci flotilového pojištění. Některé pojišťovny mohou odmítnout pojistit řidiče, z hlediska jeho pojistné historie. Flotilové pojištění je schopné vyřešit i pojištění pro tyto řidiče. Samozřejmě se může stát, že platba za pojistné se v tomto případě navýší.

V případě přepravování zboží na motorových vozidlech je nutné si sjednat pojištění pro přepravu zboží. To chrání podnikání z finančního utrpení při škodě, pokud je zboží poškozené, ztracené nebo odcizené.

Flotilové pojištění poskytuje pojištěnému mnoho výhod, protože pomáhá snížit náklady na pojištění a zcela přesně definuje požadované krytí. Proto je zapotřebí při sjednávání flotilového pojištění věnovat smluvním podmínkám patřičnou pozornost a péči, aby produkt plnil požadavky pojištěného.

Flotilovým pojištěním se rozumí pojištění souboru vozidel zpravidla ve vlastnictví jednoho pojistníka za jednotných podmínek pod jedním číslem flotilové smlouvy, s tím, že každé vozidlo pojištěné pod touto flotilovou smlouvou je evidováno pod samostatným číslem smlouvy.¹⁴

4.6.1. Podmínky pro uzavření flotilového pojištění

- Flotilové pojištění je uzavíráno výhradně prostřednictvím zástupce pojišťovny nebo pomocí pojišťovacího makléře, žádný jiný způsob realizace tohoto typu pojištění není možný.
- Pojistníkem a plátcem pojistného je vždy jeden subjekt respektive jedna společnost.
- Flotilovým pojištěním se nerozumí pojištění jedné společnosti, která pod tuto flotilovou smlouvu zařazuje soukromá vozidla různých klientů, ke kterým nemá kromě obchodního hlediska žádný jiný vztah.
- Flotilové pojištění lze realizovat od 5-ti a více vozidel, s podmínkou, že dva měsíce před následným výročním flotilové smlouvy musí být splněn tento minimální počet vozidel. Pokud není toto kritérium dodrženo, je ziskatel povinen k výročí smlouvy vozidla pojistit individuálně a flotilové pojištění automaticky zaniká.

4.6.2. Žádosti k flotilám a vznik flotilové smlouvy

- V rámci flotilového pojištění lze poskytovat stejné slevy jako u individuálního pojištění, zároveň však není možné uplatnění segmentace.

¹⁴ Interní materiál společnosti UNIQA pojišťovna, a. s. *Flotilové pojištění vozidel a pojištění VIP klientů*. 2010. 8 s.

- V případě potřeby vyšších obchodních slev je možné domluvit, ale se zástupcem z pojišťovny. Je nutné předat zástupci základní informace o klientovi, počtu poptávaných vozidel, jejich použití atd.
- Následně dochází k posouzení žádosti centrálou a zástupce z pojišťovny je informován o výši slev, které je možné v rámci tohoto případu poskytnout.
- Po odsouhlasení nabídky klientem, zástupce z pojišťovny a klient vyplňují dotazník, který souží pro nadefinování flotilové smlouvy.
- Na základě dotazníku dojde k nadefinování flotilové smlouvy a přidělení čísla flotilové smlouvy. Pokud není dohodnuto jinak, zástupce z pojišťovny je povinen ke každému pojištěnému vozidlu zajistit podpis Evidenčního listu vozidla, dále pak k flotilové smlouvě vytisknout textovou smlouvu, aktuální nastavení flotilové smlouvy a identifikaci účastníka obchodu. Pokud není dokumentace kompletní, není flotilová smlouva zadána do interního systému.
- Pro každé další vozidlo pojištěné do flotilové smlouvy musí být opět vytištěn Evidenční list vozidla.

4.6.3. Systém B/M a další bonifikace

- Pojišťovny doporučují flotilové pojištění uzavírat bez systému B/M. Jelikož výše dosažených bonusů lze částečně kompenzovat vyšší obchodní slevou.
- V případě uzavření flotilového pojištění systémem B/M je nutné přebírat výši bezeškodního průběhu pouze z databáze České kanceláře pojistitelů. Toto opatření se oproti individuálnímu pojištění vztahuje kromě rodného čísla i na identifikační číslo společnosti a na všechny kategorie vozidel.
- V případě velkého počtu poptávaných vozidel je možné také klientovi nabídnout další benefity podmíněné uzavřením flotilového pojištění.

To jsou např.:

- Podíl na zisku,
- Zvýhodněné pojištění soukromých vozidel zaměstnanců společnosti,
- Doplnková pojištění zdarma.

Všechna tato nadstandardní zvýhodnění určuje oddělení flotilového pojištění dopravních prostředků, na základě poskytnutí potřebných podkladů o klientovi a skladbě vozového parku.

4.6.4. Prohlídky vozidel

- V rámci flotilového pojištění je možné v určitých případech přijmout vozidla do pojištění bez prohlídky vozidla VINFOTO. VINFOTO je fyzická prohlídka vozidla, která má omezit pojistné podvody. To však pouze v případech, pokud pojistník disponuje více jak 10-ti vozidly a zároveň s touto výjimkou souhlasí příslušný nadřízený, zástupce z pojišťovny.
- Tím však zaniká nárok na poskytnutí slevy za VINFOTO, kterou v žádném případě nelze kompenzovat vyšší obchodní slevou.
- Pokud je dohodnuto, že vozidla zařazená pod flotilovou smlouvou se neprohližejí, je nutné na počátku flotilové smlouvy společně s ostatními podklady zaslat též seznam vozidel, musí být podepsána zástupcem pojišťovny a pojistníkem.
- Pro každé další vozidlo pojištěné do flotilové smlouvy musí být dotazník zaslán zvlášť, společně s evidenčním listem vozidla.
- Systém prohlížení či neprohližení vozidel musí být jednotný.

4.6.5. Předpis pojistného

- Předpis pojistného k flotilovým smlouvám je generován 1x měsíčně, nejčastěji k nejbližšímu pátku dvacátého dne v měsíci. Jeho nedílnou součástí je detailní rozúčtování jednotlivých vozidel zařazených pod tuto flotilovou smlouvu.
- Do těchto předpisů není možné ručně zasahovat nebo vyvářet předpisy vlastní.
- Vyúčtování se automaticky vystavují v tištěné podobě, je však možné je zasílat v elektronické podobě. Tyto varianty je možné kombinovat dle potřeby klienta.
- Předpis pojistného lze rozdělit do dvou kategorií, které se však často na jednom vyúčtování vzájemně kombinují:
 - *Předpis na další pojistné období*: pro všechna aktivně zařazená vozidla pod flotilovou smlouvou se předepisuje pojistné na další pojistné období v souvislosti s frekvencí plateb flotilové smlouvy.
 - *Doúčtování dodatečně pojištěného či odhlášeného vozidla*: v těchto případech se u konkrétních vozidel buď doúčtuje pojistné do následné

splátky celé flotilové smlouvy, nebo dochází k odúčtování pojistného za období, které již bylo předepsáno, ale pojištění vozidla netrvalo v celém předepsaném období.

- Pokud dojde u jednotlivého vozidla k odúčtování již předepsaného pojistného, nachází se za touto částkou znaménko mínus.

4.6.6. Správa flotilové smlouvy

- Při zařazení vozidla do flotilové smlouvy vystavuje zástupce pojišťovny kromě již uvedených podkladů i Zelenou kartu. Automaticky je nastavena platnost Zelené karty do následného výročí flotilové smlouvy. Pro nadcházející pojistné období jsou zasílány zelené karty automaticky společně s předpisem pojistného.
- U každé flotilové smlouvy je tři měsíce před jejím výročím vyhodnocován škodní průběh. V případě nepříznivého škodního průběhu je zástupce pojišťovny informován o této situaci a jsou navržena sanační opatření. Zástupce pojišťovny je povinen projednat navržená sanační opatření s klientem a sdělit toto stanovisko oddělení flotilového pojištění. Nejpozději však dva měsíce před výročím flotilové smlouvy.

5. Provázanost nabídky

5.1. Pojištění právní ochrany

Účelem pojištění právní ochrany je odstranění nebo zmírnění nepříznivých důsledků nahodilých právních sporů a výdajů s tím spojených. Pojištění právní ochrany podporuje pojištěného při prosazování jeho oprávněných právních zájmů a nese nebo zmírňuje riziko vzniklých nákladů.

Pojištění právní ochrany zahrnuje krytí nákladů pojištěného (dodatečných výdajů pojištěného, případně jeho rodiny) v souvislosti s právními úkony, nákladů spojených s prosazením požadavků na náhrad škod pojištěného.¹⁵

Zahrnuje:

- soudní výdaje a náklady,
- výdaje pojištěného za cesty k soudnímu řízení,
- náklady na provedení výkonu rozhodnutí,
- náklady na svědky a soudní znalce povolané soudem,
- odměny a náklady zvoleného právního zástupce,
- služby pojišťovny spočívající v objasnění skutečnosti, ověření existence pojistné události, dohled nad průběhem procesu, jmenování advokáta.

Součástí pojištění právní ochrany je i poskytování právních rad a právní asistence. Pojištění právní ochrany se uplatňuje ve třech základních odvětvích a to pojištění právní ochrany motorového vozidla, pojištění právní ochrany rodiny, pojištění právní ochrany podniků.

Pojištění právní ochrany rodiny kryje pojištěnou osobu, manžela, manželky, druha, družky, nezletilé děti, a další osoby žijící v domácnosti.

Poskytuje právní ochranu v oblasti:

- občanskoprávních vztahů,
- trestní a přestupkové právo,
- nájemní právo,

¹⁵ DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. Ekopress. 2005, str. 138.

- sousedské právo,
- vlastnické právo,
- smluvní spory (o půjčce, kupní smlouva, atd.),
- pojistné právo (vymáhání nároků ze sjednaných pojistných smluv).

Výše popsané pojištění právní ochrany rodiny nelze použít v případě sporů:

- mezi osobami pojištěnými danou pojistnou smlouvou,
- souvisejících s bankovními vklady,
- souvisejících s jakoukoli výdělečnou činností pojištěných osob,
- souvisejících s nákupem a prodejem cenných papírů,
- které vzniknou pojištěné osobě jako vlastníku, provozovateli nebo řidiči motorového vozidla,

Pojištění právní ochrany motorových vozidel se může uplatnit jako pojištění právní ochrany řidiče motorového vozidla nebo jako pojištění právní ochrany motorového vozidla. V rámci pojištění právní ochrany motorového vozidla jsou pojištěny: vlastník, držitel, řidič a osoby přepravované vozidlem. Co se týká pojištění právní ochrany řidiče motorového vozidla, pak je pojištěn pouze řidič.

Právní ochrana motorových vozidel:

- v trestním nebo správním řízení zahájeném z důvodů, že došlo ke spáchání trestného činu z nedbalosti nebo přestupku z nedbalosti řízení vozidla,
- v občanskoprávním řízení o náhradu škody z dopravní nehody,
- v trestním nebo správním řízení o odebrání řidičského nebo o navrácení řidičského průkazu nebo osvědčení o technickém stavu vozidla,
- ve smluvních sporech souvisejících s provedenou opravou nebo odtahem vozidla, při nákupu nebo prodeji vozidla, při jeho pronájmu, půjčce a v souvislosti s jinými závazkově-právními vztahy týkající se vozidla.

Pojištění právní ochrany pro vlastníka vozidla se nevztahuje na události, které nastaly:

- při řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek,
- při řízení vozidla bez platného osvědčení o technickém průkazu,

- při řízení bez příslušného platného řidičského oprávnění,
- při aktivní účasti na motoristických sportovních závodech včetně tréninkových jízd.

Pojištění právní ochrany řidiče:

AXA ASSISTANCE 1200,- Kč za rok

D. A. S. 1300,- Kč za rok

5.2. Úrazové pojištění

K úrazu může dojít rychle a kdekoliv, zpravidla když to nejméně čekáme. Úrazy se nevyhýbají nikomu - ať už je to v zaměstnání, při dopravních nehodách, při sportu nebo při práci v domácnosti.

Jak samotný název vypovídá, úrazové pojištění je pojistný produkt, který kryje rizika úrazu. Neochrání nás před upadnutím nebo při úrazu z automobilové nehody, ale pomůže nám zmírnit finanční důsledky, které by mohly zhoršit a ohrozit vaši životní situaci. Nejčastějšími "účastníky" úrazů jsou většinou starší občané a děti, úrazové pojištění bývá využíváno hlavně u dospělých, u nichž může úraz zkomplikovat život kvůli poklesu příjmu v době léčby úrazu.

Pojištění je možné uzavírat i na kratší dobu, takto se často využívá skupinové pojištění (školy, zájmová sdružení apod.), na územní platnost kdekoli ve světě. Je také možné zvolit délku časového horizontu pojištění např. pojistit se pouze v rámci pracovní doby, nebo naopak sjednat krytí úrazů jen ve volném čase.

5.2.1. Typy úrazového pojištění

Úrazové pojištění je poměrně variabilní a je možné si jej sjednat pro různá rizika. Hlavní funkci pojištění má zpravidla tzv. smrt úrazem, ostatní druhy jsou vedené jako připojištění.

- Smrt úrazem
- Trvalé následky úrazu
- Denní odškodné při úrazu
- Tělesné poškození při úrazu

- Pobyty v nemocnici v důsledku úrazu

Někteří lidé nesprávně řadí k úrazovému pojištění i soukromé zdravotní pojištění. Tento typ pojištění je považován za odlišný, jelikož se vztahuje na různá onemocnění a s úrazem to nemá nic společného. Jediná možnost, co by mohlo produkty úrazového pojištění a soukromé zdravotní pojištění propojovat, je pojištění denního odškodného a v některých případech i pojištění pobytu v nemocnici. Ty je totiž možné uzavřít jak pro případ úrazu, tak pro všechny případy pracovní neschopnosti.

5.2.1.1. Smrt následkem úrazu

V případě, že dojde ke smrti pojištěného následkem úrazu, vyplatí pojišťovna osobám blízkým sjednanou pojistnou částku pro případ smrti následkem úrazu. Úrazové pojištění se nemusí sjednávat jako celek kompletně, protože většina produktů umožňuje sjednání jen některých vybraných rizik. Ovšem u jiných je pojištění proti smrti úrazu podmínkou.

5.2.1.2. Trvalé následky úrazu

V případě vzniku trvalých následků po úraze musí pojištěný požádat o plnění pro trvalé následky, a to většinou po uplynutí určité lhůty ode dne způsobení úrazu. Základem pro stanovení odškodného je posouzení zdravotního stavu pojištěného ošetřujícím lékařem, pojištěnému jsou uznána určitá procenta trvalých následků, podle nichž vyplatí pojišťovna pojistné plnění. Pojišťovnám většinou nestačí lékařská zpráva od praktického lékaře, ale pro tyto posouzení využívají své smluvní lékaře (tzv. posudkové), kteří úraz hodnotí individuálně případ od případu. Hodnotí se zdravotní stav při uznávání trvalých následků (po dvou, třech letech), nehodnotí se stav bezprostředně po úraze.

5.2.1.3. Denní odškodné a tělesné poškození

Pokud byste požadovali od pojišťovny bolestné či odškodnění za úraz, který se stal, musíte mít sjednané buď úrazové pojištění typu tělesné poškození nebo pojištění denního odškodného. Pojišťovny poskytují většinou jen jeden z těchto typů.

Rozdíl spočívá ve způsobu posouzení:

U tělesného poškození je důležité procento poškození, které uzná ošetřující lékař. Dojde-li k úrazu pojištěného, vyplácí pojišťovny plnění ve výši procentuálního podílu ze sjednané pojistné částky pro případ tělesného poškození stanoveného podle oceňovacích tabulek pro příslušné tělesné poškození platné v době vzniku úrazu.

U denního odškodného je rozhodující počet dnů nutných k léčbě. Většinou se jedná o počet dnů pracovní neschopnosti. Pojišťovny si stanovují maximální délku léčby, tedy pokud se stane, že se zraněný léčí déle než je maximální doba léčení, pojišťovna mu vyplatí dávky jen za maximální dobu.

5.2.1.4. Pobyť v nemocnici v důsledku úrazu

Při léčbě úrazu lze sjednat denní odškodné také pro pobyt v nemocnici. Za každý den pobytu v nemocnici v důsledku úrazu vyplatí pojišťovna pojistné plnění ve výši součinu sjednané denní dávky a počtu dní strávených v nemocnici počínaje n-tým dnem pobytu v nemocnici, tento den si stanovují pojišťovny odlišně, jedná se většinou o tzv. čekací dobu.

Rovněž pojištění pobytu v nemocnici lze uzavřít jak pro případ úrazu, tak pro případ nemoci. Obě dvě rizika jsou zahrnuta v soukromém zdravotním pojištění. Tento produkt poskytuje jen několik pojišťoven, zatímco pojištění pobytu v nemocnici pro léčbu úrazu bývá v nabídce téměř každé pojišťovny v rámci úrazového pojištění.

6. Postavení a úloha ČKP

Česká kancelář pojistitelů (dále jen „ČKP“) je právnickou osobou a je organizací, která zastřešuje a sdružuje všechny pojistitele s udělenou licencí k poskytování pojištění odpovědnosti. Byla zřízena zákonem číslo 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ze dne 30. července 1999, jako profesní organizace pojistitelů se sídlem v Praze. Členství povinně v ČKP vzniká pojistiteli se sídlem na území ČR nebo pobočce pojistitele z třetího státu (pojistitel se sídlem mimo členské státy EU a státy tvořícími Evropský hospodářský prostor) pravomocným rozhodnutím České národní banky, kterým mu bylo uděleno povolení k provozování pojištění odpovědnosti. Naproti tomu zahraniční pojistitel z jiného členského státu EU nebo států tvořících Evropský hospodářský prostor (tj. pojistitel se sídlem v jiném členském státu EU nebo státu tvořícím Evropským hospodářským prostorem, provozující pojištění odpovědnosti v ČR buď na základě práva zřizovat pobočky (právo usazení se – „freedom of establishment“) nebo na základě práva dočasně poskytovat služby – „freedom of services“ na území jiného členského státu) se stává členem ČKP až dnem, kdy dojde k zahájení činnosti v tomto pojistném odvětví na území ČR.

V současné době je členem ČKP celkem 14 pojišťoven:

- Allianz pojišťovna, a.s.
- AXA pojišťovna, a.s.
- Česká pojišťovna, a.s.
- Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.
- CHARTIS pojišťovna, a.s.
- ČSOB pojišťovna, a.s.
- DIRECT pojišťovna, a.s.
- Generali pojišťovna, a.s.
- Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.
- Kooperativa pojišťovna, a.s.
- Slavia pojišťovna, a.s.
- Triglav pojišťovna, a.s.
- Uniqa pojišťovna, a.s.
- Wüstenrot pojišťovna, a.s.

ČKP vykonává především tyto činnosti:

- spravuje garanční fond,
- provozuje hraniční pojištění,
- provozuje informační středisko,
- zabezpečuje plnění úkolů souvisejících s jejím členstvím v Radě kancelářů,
- uzavírá dohody s kanceláři pojišťovatelů cizích států, informačními středisky a orgány, které jsou pověřeny v jiných členských státech vyřizováním žádostí o náhradní plnění a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod,
- spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti,
- vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti,
- podílí se na předcházení škodám v provozu na pozemních komunikacích a na předcházení pojistným podvodům v pojištění souvisejícím s provozem vozidel,
- zpracovává pro potřeby své, svých členů nebo kancelářů pojišťovatelů cizích států a jejich členských pojišťoven údaje o dopravních nehodách od Policie České republiky způsobem umožňujícím dálkový přístup k údajům.¹⁶

6.1. Informační středisko

Informační středisko zahájilo svou činnost od 1. 5. 2004 v souladu s ustanovením § 15a zákona č. 47/2004 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a 4. Směrnicí Evropské unie o pojištění motorových vozidel (2000/26/EC) a provozuje jej ČKP. Poskytují se z něj informace poškozeným, které jsou nezbytné k uplatnění jejich nároků z pojištění odpovědnosti.

Mezi hlavní funkce informačního střediska patří zjišťování, uchovávání a poskytování vybraných údajů o pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných na území České republiky a o škodních zástupcích, které jmenovali pojišťovatelé mající oprávnění provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice pro území ostatních členských států Evropského hospodářského prostoru. Osoby, které mají oprávnění a jež mají nárok na náhradu škody v důsledku dopravní nehody, mohou prostřednictvím informačního střediska ČKP zjišťovat údaje potřebné pro navázání kontaktu s odpovědnostním

¹⁶ §18 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů.

pojistitelem vozidla škůdce, jeho škodním zástupcem, korespondenčním partnerem nebo dalším kompetentním subjektem.

Za účelem poskytování informací nezbytných pro uplatnění nároků poškozených osob na náhradu škody z pojištění odpovědnosti provozuje Kancelář informačního střediska, jehož prostřednictvím zjišťuje a uchovává údaje o:

- číslech zelených karet, číslech pojistných smluv týkajících se hraničního pojištění,
- státních poznávacích značkách tuzemských vozidel,
- pojistiteli, číslech pojistných smluv týkajících se pojištění odpovědnosti z provozu tuzemských vozidel a datech počátku a konce platnosti pojištění,
- pojistitelích, jejich pobočkách zřízených v jiných členských státech a jimi jmenovaných škodních zástupcích.¹⁷

Informace musí být uchovávány nejméně po dobu 7 let ode dne trvalého vyřazení vozidla z registru silničních vozidel nebo ode dne zániku pojistné smlouvy tak, aby poškozený mohl od Informačního střediska do 7 let ode dne vzniku škodné události získat vždy informace o vlastníku vozidla nebo jeho provozovateli:

- pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, kterým byla poškozenému způsobena škoda,
- škodním zástupci pojistitele, jestliže se jedná o poškozeného s bydlištěm v jiném členském státě,
- číslech pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti uzavřené pojistitelem,
- místě, na které se má poškozený obracet v případě, že škoda byla způsobena provozem vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti.

¹⁷ § 15a odst. 1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů.

6.2. Garanční fond

Garanční fond spravuje Česká kancelář pojistitelů a je tvořen členskými příspěvky, kterými do něj přispívají členské pojišťovny ČKP. Z garančního fondu se poškozenému vyplácí plnění v případě poškození nepojištěným nebo nezjištěným vozidlem. Členské příspěvky se stanovují na kalendářní rok dopředu tak, aby byla zajištěna likvidita garančního fondu ČKP. U škody způsobené nezjištěným vozidlem připadá v úvahu pouze plnění škody na zdraví. Prostřednictvím plnění z garančního fondu jsou hrazeny i škody způsobené zahraničními vozidly. Pokud by na našem trhu došlo k úpadku pojišťovny, pak by neuhrazené škody z povinného ručení takové pojišťovny přešly na garanční fond.

ČKP poskytuje z garančního fondu poškozenému:

- plnění za škodu způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba (motorista zavíní nehodu a ujede). Plnění za škodu na zdraví či usmrcení osoby se poskytuje vždy. Plnění za věcnou škodu nebo ušlý zisk poskytne ČKP pouze tehdy, pokud současně s touto škodou byla poškozenému způsobena i závažná škoda na zdraví a pokud věcná škoda přesáhla 10.000,- Kč,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti, pokud byl provoz tohoto vozidla podmíněn pojištěním odpovědnosti,
- plnění za škodu způsobenou provozem tuzemského vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna u pojistitele, který je v úpadku a škodu uhradit nemůže,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna hraničním pojištěním,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění, tedy držitel zelené karty,
- náhradní plnění podle § 24a a 24b zákona, a to v rozsahu v jakém je ČKP povinna plnit podle písm. a) až c)
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla, které bylo odesláno z jiného členského státu do České republiky jako státu cílového určení, pokud k tomuto

vozidlu nebylo sjednáno pojištění odpovědnosti podle zákona a pokud došlo ke škodní události ve lhůtě do 30 dnů ode dne, kdy kupující osoba vozidlo převzala, i když vozidlo nebylo v České republice registrováno.

Pro viníka dopravní nehody, který neměl uzavřené povinné ručení, znamená úhrada škody ČKP vznik jeho dluhu vůči ČKP a škodu tak musí plně nahradit z vlastních prostředků.

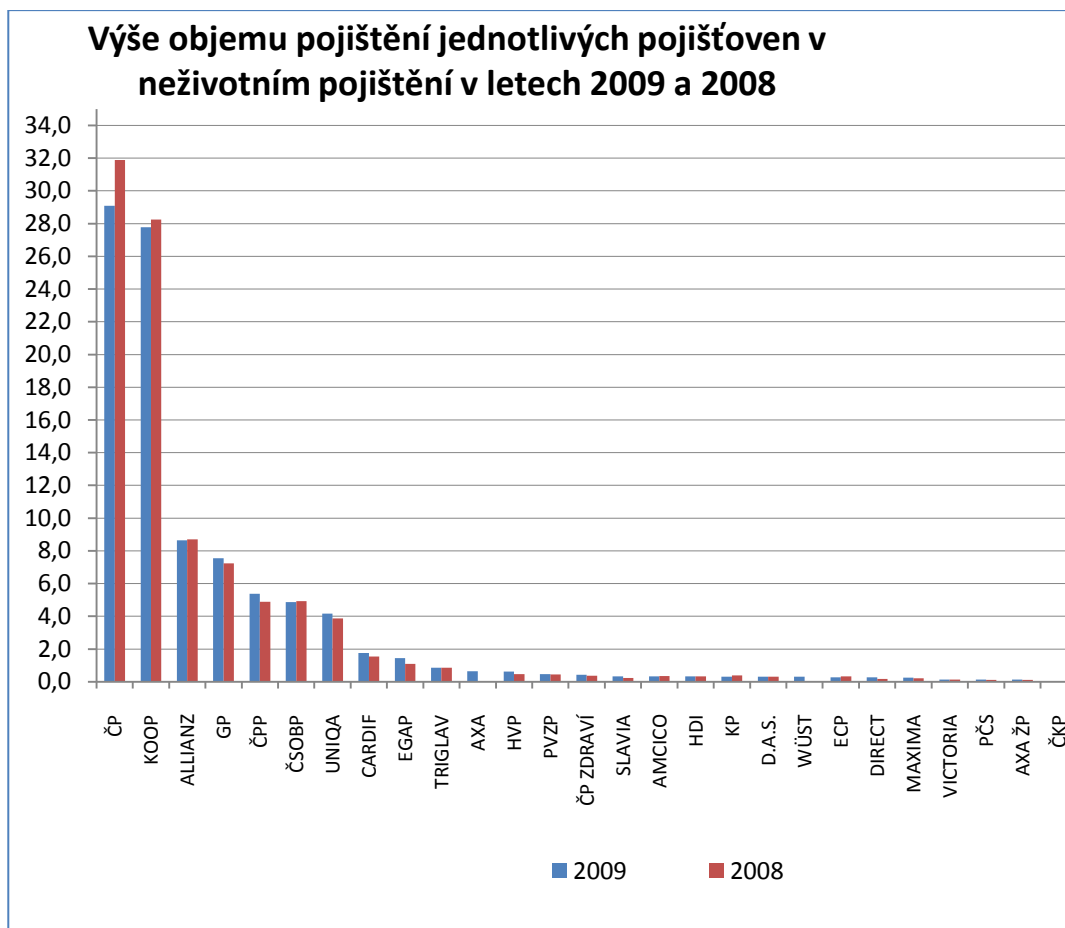
7. Konkurenční boj

V současné době je na trhu 14 pojišťoven, které provozují pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla neboli povinné ručení. V důsledku celosvětové ekonomické krize, která se projevila v posledních třech letech, dochází mezi jednotlivými pojišťovnami k boji o svoji klientelu. Pro velkou část českých domácností se letošní rok bude odebírat v omezování nejrůznějších finančních výdajů. Celkový trend je, že je menší ochota lidí vynakládat peníze na pojištění a to jak životní, tak i neživotní a když už lidé musejí vynakládat peníze na pojištění, snaží se sjednat co nejvýhodnější a nejlevnější pojištění. Snahou u povinného ručení je maximálně ušetřit. Lidé hledají co nejvýhodnější nabídky povinného ručení a nedělají jim problémy časté změny pojišťovny. Proto se o to více musí pojišťovny v nabídkách předhánět, aby získaly nové klienty a aby neztrácely stávající klientelu. Konkurence se v oblasti povinného ručení rok od roku zvyšuje. Tato zpráva je dobrou zprávou pro klienty, avšak ne pro pojišťovny. Aby se zvyšovaly počty nových pojistných smluv a zákazníků u pojišťoven, musí pojišťovny neustále vylepšovat a přinášet novinky u povinného ručení a jejich doplňkových služeb. Největší výhody mají motoristé, kteří nezpůsobují dopravní nehody. Proto dochází ke zvýhodňování řidičů ukázněných na úkor řidičů neukázněných, toto je strategie pojišťoven a budeme se s tím setkávat stále častěji.

Tabulka 6 Neživotní pojištění

| Neživotní pojištění | | | | | | | | |
|---------------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | 2009 | % | 2008 | % | 2007 | % | 2006 | % |
| ČP | 24 404 219 | 29,09 | 26 329 275 | 31,89 | 26 241 204 | 33,73 | 26 459 685 | 35,90 |
| KOOP | 23 300 195 | 27,77 | 23 317 946 | 28,24 | 22 205 952 | 28,54 | 21 155 008 | 28,70 |
| ALLIANZ | 7 258 094 | 8,65 | 7 188 103 | 8,71 | 6 990 344 | 8,98 | 7 230 796 | 9,81 |
| GP | 6 328 052 | 7,54 | 5 979 282 | 7,24 | 5 234 779 | 6,73 | 4 423 383 | 6,00 |
| ČPP | 4 508 228 | 5,37 | 4 025 448 | 4,88 | 3 536 294 | 4,55 | 3 262 339 | 4,43 |
| ČSOBP | 4 074 016 | 4,86 | 4 063 326 | 4,92 | 3 635 146 | 4,67 | 3 241 691 | 4,40 |
| UNIQA | 3 496 886 | 4,17 | 3 198 136 | 3,87 | 2 675 098 | 3,44 | 2 302 844 | 3,12 |
| CARDIF | 1 464 798 | 1,75 | 1 278 241 | 1,55 | 1 049 445 | 1,35 | 851 000 | 1,15 |
| EGAP | 1 214 846 | 1,45 | 904 555 | 1,10 | 1 381 288 | 1,78 | 910 850 | 1,24 |
| TRIGLAV | 712 823 | 0,85 | 709 485 | 0,86 | 544 915 | 0,70 | 433 028 | 0,59 |
| AXA | 548 535 | 0,65 | 17 296 | 0,02 | | | | |
| HVP | 528 789 | 0,63 | 387 302 | 0,47 | 327 098 | 0,42 | 322 844 | 0,44 |
| PVZP | 382 788 | 0,46 | 363 577 | 0,44 | 345 766 | 0,44 | 367 650 | 0,50 |
| ČP ZDRAVÍ | 355 698 | 0,42 | 295 660 | 0,36 | 205 982 | 0,26 | 190 146 | 0,26 |
| SLAVIA | 286 279 | 0,34 | 190 393 | 0,23 | 97 038 | 0,12 | 64 069 | 0,09 |
| AMCICO | 281 827 | 0,34 | 287 751 | 0,35 | 278 420 | 0,36 | 256 997 | 0,35 |
| HDI | 279 487 | 0,33 | 278 891 | 0,34 | 322 783 | 0,41 | 269 296 | 0,37 |
| KP | 266 237 | 0,32 | 321 751 | 0,39 | 324 359 | 0,42 | 283 378 | 0,38 |
| D.A.S. | 258 932 | 0,31 | 265 426 | 0,32 | 243 572 | 0,31 | 218 624 | 0,30 |
| WÜST | 258 250 | 0,31 | 10 877 | 0,01 | | | | |
| ECP | 236 120 | 0,28 | 268 359 | 0,33 | 253 058 | 0,33 | 207 396 | 0,28 |
| DIRECT | 227 813 | 0,27 | 143 993 | 0,17 | 26 457 | 0,03 | | |
| MAXIMA | 208 469 | 0,25 | 175 564 | 0,21 | 123 876 | 0,16 | 84 882 | 0,12 |
| VICTORIA | 118 690 | 0,14 | 103 880 | 0,13 | 77 315 | 0,10 | 80 078 | 0,11 |
| PČS | 106 788 | 0,13 | 86 934 | 0,11 | 52 713 | 0,07 | 23 891 | 0,03 |
| AXA ŽP | 105 371 | 0,13 | 80 049 | 0,11 | 58 657 | 0,08 | 57 325 | 0,08 |
| ČKP | 368 | 0,00 | 941 | 0,00 | 707 | 0,00 | 758 | 0,00 |
| Celkem ČAP | 81 212 598 | 96,79 | 80 272 441 | 97,22 | 76 232 266 | 97,98 | 72 697 958 | 98,64 |
| Celkem ČR | 83 903 624 | 100,00 | 82 571 207 | 100,00 | 77 800 664 | 100,00 | 73 699 014 | 100,00 |

ZDROJ: zpracováno s využitím údajů výroční zprávy ČAP za rok 2009



Graf 1 Výše objemu pojištění jednotlivých pojišťoven v neživotním pojištění

7.1. Změny na trhu

Změny na trhu v pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla se nejvíce projevují podle nabídek a akcí, které jednotlivé pojišťovny v daném období nabízejí a podle spokojenosti zákazníků s jednotlivými pojišťovnami. Co se týče spokojenosti klienta s pojišťovnou, tak hlavní hledisko není pouze nejlevnější cena, ale i rychlost pojišťovny při likvidaci škody a jejího vyplacení. Ať je to nahlášení pojistné události na linku pojišťovny nebo rychlost mobilního technika na zareagování na vzniklou škodu a s tím související nafocení škody, odborné prohlídky mobilním technikem a předání dokladů pojišťovně. Dále pak přehlednost chybějících dokladů související s danou škodou na stránkách pojišťovny, tak i možnost kontaktovat konkrétního likvidátora pojišťovny, který řeší danou pojistnou událost. Např. Česká pojišťovna nabízí na internetových stránkách možnost zjištění aktuálního stavu pojistné události, chybějící doklady a kdo pojistnou událost likviduje. Je to patrné z obrázku č. 1.

Přehled škodní události

Číslo škodní události 3742764 ze dne 05/04/2011, LANDO CZ s.r.o.

Zobrazované informace o škodní události jsou z: 27/04/2011 16:11 hod

Informace o stavu škodní události

Detail Jméno pojištěného

LANDO CZ s.r.o. RZ 4E20380

Likvidátor Jakub Prokš Telefon +420 542599974

Detail Jméno poškozeného Druh škody Stav

LANDO CZ s.r.o. Škoda na vozidle Čeká na dokumenty nebo prohlídku.

Chybějící dokumenty Číslo účtu , Devinkulace, Faktura, Usnesení Policie ČR, Výpověď pojištěného u Policie

Likvidátor Jakub Prokš Telefon +420 542599974

Hlášení a registrace. Čeká na dokumenty nebo prohlídku. Probíhá šetření škody. Probíhá stanovení výše škody. Škoda byla vyřízena.

Přiložení dokumentů

Dokumenty, které od vás potřebujeme k vyřízení škody

Pro rychlejší vyřízení vaší škody jsme vám připravili strukturu dokumentů, prosíme dodržte ji.

Číslo účtu

Devinkulace

Faktura

Usnesení Policie ČR

Obrázek 1 Informace o škodní události u České pojišťovny¹⁸

Na obrázku č. 2 je vidět informace o likvidaci pojistné události u ČPP.

¹⁸ ČESKÁ POJIŠŤOVNA. *Náhled na pojistnou událost*. [online]. [cit. 2011-04-27]. Dostupné na WWW: < https://www.on-linepojisteni.cz/ppoi/smc_PPO_internet_npu_INPU001_mainForm_pa.do>.

Informace o škodě

Základní informace

| | |
|-----------------------------|------------|
| Číslo škody: | 6110504187 |
| Datum vzniku: | 30.01.2011 |
| RZ/SPZ pojištěného vozidla: | 3J9 4641 |
| RZ/SPZ poškozeného vozidla: | 4E1 7702 |

Stav škody

| |
|--|
| ✓ Škoda uzavřena Datum: 09.03.2011 |
| ✓ Znovuotevření škody |
| ✓ Určení potřebných dokladů |
| ✓ Čekání na podklady |
| ✓ Zpracování a šetření škody |
| ✓ Škoda došetřena Datum: 25.03.2011 |

Odeslat podklady

Odeslat dotaz

Zpět na úvodní stránku

Obrázek 2 Průběh vyřizování škody u ČPP¹⁹

¹⁹ ČESKÁ PODNIKATELSKÁ POJIŠTOVNA. *Informace o škodě*. [online]. [cit. 2011-04-28]. Dostupné na WWW: <https://insure.cpp.cz/GolemWEB/B2C/www/stav_skody_detail.xhtml>.

8. Pojistný kmen

Pojistný kmen je soubor uzavřených pojistných smluv.²⁰ K pojistnému kmenu se vztahují práva a povinnosti, které z těchto pojistných smluv vyplývají a dále finanční prostředky ve výši technických rezerv přiměřených tomuto pojistnému kmenu.

8.1. Převod a prodej pojistného kmene

V případě, že tuzemská pojišťovna neplní uložená opatření k nápravě, které jí byla uložena Českou národní bankou anebo v souvislosti s ohrožením její schopnosti dostát svým závazkům nebo se zavedením nucené správy nebo v souvislosti s pozastavením oprávnění k uzavírání pojistných smluv a rozšiřování závazků či s odnětím povolení k provozování pojišťovací činnosti, může Česká národní banka nařídit převést pojistný kmen nebo jeho část na jinou pojišťovnu. Převodem pojistného kmene dochází k převodu finančních prostředků určených k plnění závazků vzniklých z předávající pojišťovny na přebírající pojišťovnu.

K převodu pojistného kmene nebo jeho části, týkajícího se pojistných smluv uzavřených na území České republiky, může dojít i na základě žádosti předávající pojišťovny a přebírající pojišťovny o schválení převodu pojistného kmene nebo jeho části, o které Česká národní banka rozhodne ve lhůtě 60 dnů od jejího podání, nestanoví-li tento zákon jinak.²¹

Přebírající pojišťovnou, která přebírá od předávající pojišťovny pojistný kmen, může být pouze pojišťovna, které bylo uděleno povolení k provozování pojišťovací činnosti v rozsahu pojistných odvětví, do kterých spadají pojistná nebezpečí, jež jsou pojištěna pojistnými smlouvami, které jsou předmětem převodu. Jedná-li se o převod pojistných smluv uzavřených na území České republiky, může být přebírající pojišťovnou pouze tuzemská pojišťovna. Pojišťovna z jiného členského státu působící na území České republiky se může účastnit pouze v případě, že má zřízenou pobočku na území České republiky.

Žádost o schválení převodu pojistného kmene nebo jeho části Česká národní banka zamítne, jestliže by tímto převodem byla ohrožena splnitelnost závazků vyplývajících

²⁰ §3 odst. 2 písm. k) zákona č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví

²¹ §103 odst. 3 zákona č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví

z pojistných smluv, které jsou předmětem převodu, nebo stabilita přebírající pojišťovny, anebo stabilita předávající pojišťovny, jde-li o žádost podle odstavce 3.²²

Dne 1. dubna 2006, došlo k převedení dozoru z Ministerstva financí České republiky na Českou národní banku, a to zákonem č. 57/2006 Sb., o změně zákonů v souvislosti se sjednocením dohledu nad finančním trhem. Do té doby žádosti o převod pojistných kmenů povolovalo Ministerstvo financí České republiky.

Pojišťovna České spořitelny, a. s. požádala Ministerstvo financí podle zákona o pojišťovnictví o souhlas s převodem pojistného kmene neživotního pojištění na Kooperativu pojišťovnu, a.s. Po doplnění nezbytných náležitostí k žádosti byl dne 2. ledna 2004 Ministerstvem financí převod pojistného kmene schválen rozhodnutím č. j.: 322/255/2004 a toto rozhodnutí bylo zástupcům obou pojišťoven téhož dne předáno. Obě pojišťovny se dne 2. ledna 2004 vzdaly práva podat rozklad, proto rozhodnutí nabylo právní moci dne 2. ledna 2004.

Dosavadním klientům Pojišťovny České spořitelny, a. s. budou jejich nároky zachovány v plné výši, neboť dnem nabytí právní moci výše uvedeného rozhodnutí ministerstva vstoupila Kooperativa, pojišťovna, a. s. do všech práv a závazků Pojišťovny České spořitelny, a. s.²³

8.2. Vstup nových pojišťoven

Česká národní banka jako jediná v České republice uděluje povolení k provozování pojišťovací činnosti podle:

- pojistných odvětví životního pojištění,
- pojistných odvětví neživotního pojištění,
- skupin neživotních pojištění.

Povolení se mohou vztahovat i na výkon činností související pojišťovací činností, pokud o ně žadatel požádal a pokud v žádosti prokázal dostatečnou schopnost tyto činnosti provozně a finančně zabezpečit. Požadovaný rozsah činností může Česká národní banka omezit, jestliže není dostatečně prokázána schopnost žadatele finančně a provozně

²² §103 odst. 6 zákona č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví

²³ Ministerstvo financí České republiky. Převod pojistného kmene z Pojišťovny České spořitelny, a. s. na Kooperativu, pojišťovnu, a. s. *MFČR* [online]. 2004, [cit. 2011-04-29]. Dostupný z WWW: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove_zpravy_1590.html?year=2004>.

zabezpečit provozní činnost v uvedeném rozsahu žádosti. Pojišťovací činnost mohou tuzemské pojišťovny provozovat na základě oprávnění a rozsahu, které jim udělila Česká národní banka jako akciové společnosti se sídlem na území České republiky.

Tuzemské pojišťovny mají při provozování různé pojišťovací činnosti různou výši základního kapitálu.

1. Pojišťovny, které provozují životní pojištění jednoho nebo více pojistných odvětví mají základní kapitál minimálně 90 000 000 Kč.
2. Pojišťovny, které provozují neživotní pojištění, mají základní kapitál závislý na druhu pojistného odvětví
 - a. odvětví uvedená pod body č. 1, 2, 8, 9 a 18 je minimální výše základního kapitálu 65 000 000 Kč,
 - b. odvětví uvedená pod body č. 3, 4, 13, 16 a 17 je minimální výše základního kapitálu 90 000 000 Kč,
 - c. odvětví uvedená pod body č. 7, 10, 14 a 15 je minimální výše základního kapitálu 160 000 000 Kč,
 - d. odvětví uvedená pod body č. 5, 6, 11 a 12 je minimální výše základního kapitálu 200 000 000 Kč,

Oprávnění k provozování pojišťovací činnosti má pojišťovna z jiného členského státu na území České republiky na základě práva zřizovat své pobočky nebo na základě svobody dočasně poskytovat služby a to v rozsahu, v jakém jí bylo uděleno povolení k provozování pojišťovací činnosti v zemi jejího sídla. Pojišťovny z jiného členského státu mají povinnost v České republice zřídit svoji pobočku.

Pojišťovací činnost na území České republiky je oprávněna pojišťovna z třetího státu provozovat svoji činnost pouze prostřednictvím pobočky a to na základě udělení povolení České národní banky.

8.3. Klasifikace podle zákona o pojišťovnictví

Podle zákona č.277/2009 Sb. o pojišťovnictví, se neživotní pojištění člení na následující odvětví:

1. Úrazové pojištění
 - a. s jednorázovým plněním,
 - b. s plněním povahy náhrady škody,
 - c. s kombinovaným plněním,
 - d. cestujících.
2. Pojištění nemoci
 - a. s jednorázovým plněním,
 - b. s plněním povahy náhrady škody,
 - c. s kombinovaným plněním,
 - d. soukromé zdravotní pojištění.
3. Pojištění škod na pozemních dopravních prostředcích jiných než drážních vozidlech
 - a. motorových,
 - b. nemotorových.
4. Pojištění škod na drážních vozidlech.
5. Pojištění škod na leteckých dopravních prostředcích.
6. Pojištění škod na plavidlech
 - a. říčních a průplavových,
 - b. jezerních,
 - c. námořních.
7. Pojištění přepravovaných věcí včetně zavazadel a jiného majetku bez ohledu na použitý dopravní prostředek.
8. Pojištění škod na majetku jiném než uvedeném v bodech 3-7, způsobených
 - a. požárem,
 - b. výbuchem,
 - c. vichřicí,
 - d. přírodními živly jinými než vichřicí (např. blesk, povodně, záplavy),
 - e. jadernou energií,

- f. sesuvem nebo poklesem půdy.
9. Pojištění jiných škod na majetku jiném než uvedeném v bodech 3-7 vzniklých krupobitím nebo mrazem anebo jinými příčinami (např. loupeží, krádeží nebo škody způsobené lesní zvěří), nejsou-li tyto příčiny zahrnuty v odvětví č. 8, včetně pojištění škod na hospodářských zvířatech způsobených nákazou nebo jinými pojistnými nebezpečími.
10. Pojištění odpovědnosti za škodu vyplývající
- a. z provozu pozemního motorového a jeho přípojného vozidla,
 - b. z činnosti dopravce,
 - c. z provozu drážního vozidla.
11. Pojištění odpovědnosti za škodu vyplývající z vlastnictví nebo užití leteckého dopravního prostředku, včetně odpovědnosti dopravce.
12. Pojištění odpovědnosti za škodu vyplývající z vlastnictví nebo užití vnitrozemského nebo námořního plavidla, včetně odpovědnosti dopravce.
13. Všeobecné pojištění odpovědnosti za škodu jinou než uvedenou v odvětvích č. 10 až 12
- a. odpovědnost za škodu na životním prostředí,
 - b. odpovědnost za škodu způsobenou jaderným zařízením,
 - c. odpovědnost za škodu způsobenou vadou výrobku,
 - d. ostatní.
14. Pojištění úvěru
- a. obecná platební neschopnost,
 - b. vývozní úvěr,
 - c. splátkový úvěr,
 - d. hypoteční úvěr,
 - e. zemědělský úvěr.
15. Pojištění záruky (kauce)
- a. přímé záruky,
 - b. nepřímé záruky.
16. Pojištění různých finančních ztrát vyplývajících
- a. z výkonu povolání,
 - b. z nedostatečného příjmu,
 - c. ze špatných povětrnostních podmínek,
 - d. ze ztráty zisku,

- e. ze stálých nákladů,
- f. z nepředvídaných obchodních výdajů,
- g. ze ztráty tržní hodnoty,
- h. ze ztráty pravidelného zdroje příjmu,
- i. z jiné nepřímé obchodní finanční ztráty,
- j. z ostatních finančních ztrát.

17. Pojištění právní ochrany.

18. Pojištění pomoci osobám v nouzi během cestování nebo pobytu mimo místa svého bydliště, včetně pojištění finančních ztrát bezprostředně souvisejících s cestováním.

Podle zákona o pojišťovnictví č. 277/2009 Sb., je možné jednotlivě uvedená odvětví neživotního pojištění seřadit do jednotlivých skupin podle toho, jakého rizika nebo předmětu se týkají.

8.4. Neživotního pojištění má následující skupiny:

1. Pojištění úrazu a nemoci pro pojistná odvětví uvedená v bodech č. 1 a 2.
2. Pojištění motorových vozidel pro pojistná odvětví uvedená v bodech č. 3, 7 a 10.
3. Námořní a dopravní pojištění pro pojistná odvětví uvedená v bodech 4, 6, 7 a 12.
4. Letecké pojištění pro pojistná odvětví uvedená v bodech 5, 7 a 11.
5. Pojištění proti požáru a jiných majetkových škod pro pojistná odvětví uvedená v bodech č. 8 a 9.
6. Pojištění odpovědnosti za škodu pro pojistná odvětví uvedená v bodech č. 10, 11, 12 a 13.
7. Pojištění úvěru a záruky pro pojistná odvětví uvedená v bodech č. 14 a 15.
8. Souhrnné neživotní pojištění pro všechna pojistná odvětví uvedená v bodech č. 1 až 18.

9. Srovnání pojistných kmenů pojišťoven

Na českém trhu pojišťoven působí 14 pojišťoven, které mohou provádět pojištění z provozu odpovědnosti motorových vozidel. Největší podíl pojistných smluv obhospodařuje Česká pojišťovna a. s. a pojišťovna Kooperativa a. s. Z důvodu neustálého narůstání evidovaného počtu motorových vozidel, dochází ke zvyšování počtu uzavřených pojistných smluv v rámci konkurenčního prostředí na českém trhu. Pojišťovny, ve snaze uspět na trhu, rozšiřují nabídku služeb a snaží se zvýhodnit klienty s bezeškodním průběhem. V tabulce č. 7 je zobrazeno porovnání roku 2008 a 2009 v předepsaném pojistném a procentuálním podílu na českém trhu.

Tabulka 7 Počet vozidel

| Povinné ručení | 2009 | | 2008 | |
|---------------------------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | Předepsané pojistné | Podíl na trhu | Předepsané pojistné | Podíl na trhu |
| Celkem ČR tis. Kč | 7 203 635 | | 7 279 512 | |
| Česká pojišťovna | 2 363 695 | 32,81% | 2 623 102 | 36,03% |
| Kooperativa | 1 691 843 | 23,49% | 1 807 051 | 24,82% |
| Česká podnikatelská pojišťovna | 824 490 | 11,45% | 679 541 | 9,33% |
| Allianz pojišťovna | 725 355 | 10,07% | 744 101 | 10,22% |
| Generali pojišťovna | 691 196 | 9,60% | 651 369 | 8,95% |
| ČSOB Pojišťovna | 427 475 | 5,93% | 411 101 | 5,65% |
| Uniq pojišťovna | 223 833 | 3,11% | 190 435 | 2,62% |
| Triglav | 154 167 | 2,14% | 125 030 | 1,72% |
| Wüstenrot | 36 068 | 0,50% | 47 594 | 0,65% |
| Hasičská vzájemná pojišťovna | 24 123 | 0,33% | | |
| AXA | 21 823 | 0,30% | | |
| Slavia | 14 134 | 0,20% | | |
| Maxima | 5 358 | 0,07% | | |
| Česká kancelář pojistitelů | 75 | 0,00% | 188 | 0,00% |

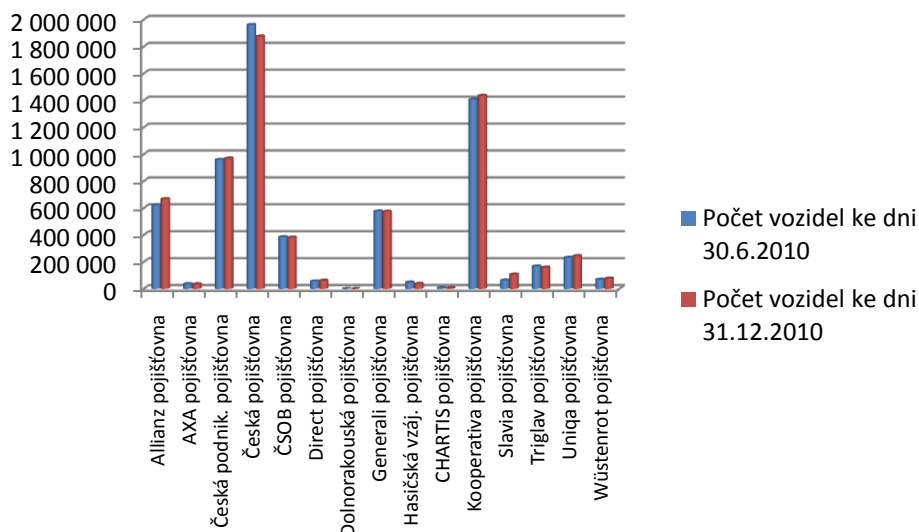
ZDROJ: zpracováno s využitím údajů výroční zprávy ČAP za rok 2009

V tabulce č. 8 je znázorněn počet pojištěných vozidel u jednotlivých pojišťoven na trhu v letech 2009 a 2010. Z tabulky je patrný nárůst počtu pojištěných vozidel a pohyb zákazníků v rámci pojišťoven, podle jednotlivých nabídek pojišťoven. Dále je zde i grafické vyjádření počtu uzavřených smluv za výše uvedené období v grafech č. 2 a 3.

Tabulka 8 Počet pojištěných vozidel

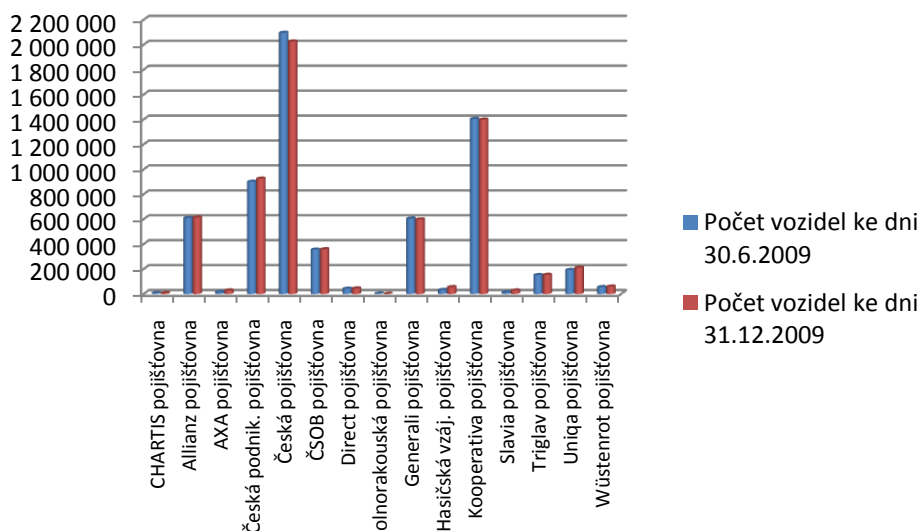
| Počet pojištěných vozidel | | |
|---------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| Pojistitel v roce 2010 | Počet vozidel ke dni 30.6.2010 | Počet vozidel ke dni 31.12.2010 |
| Allianz pojišťovna | 621 679 | 667 268 |
| AXA pojišťovna | 36 721 | 35 311 |
| Česká podnik. pojišťovna | 958 959 | 969 161 |
| Česká pojišťovna | 1 961 352 | 1 875 694 |
| ČSOB pojišťovna | 384 811 | 381 669 |
| Direct pojišťovna | 56 055 | 61 991 |
| Dolnorakouská pojišťovna | 139 | 0 |
| Generali pojišťovna | 576 371 | 573 909 |
| Hasičská vzáj. pojišťovna | 48 198 | 38 523 |
| CHARTIS pojišťovna | 6 737 | 6 282 |
| Kooperativa pojišťovna | 1 406 542 | 1 435 478 |
| Slavia pojišťovna | 64 002 | 107 423 |
| Triglav pojišťovna | 167 308 | 158 802 |
| Uniq pojišťovna | 232 575 | 244 343 |
| Wüstenrot pojišťovna | 69 475 | 77 225 |
| CELKEM | 6 590 924 | 6 633 079 |
| Pojistitel v roce 2009 | Počet vozidel ke dni 30.6.2009 | Počet vozidel ke dni 31.12.2009 |
| CHARTIS pojišťovna | 7 015 | 6 980 |
| Allianz pojišťovna | 608 872 | 613 747 |
| AXA pojišťovna | 16 371 | 28 681 |
| Česká podnik. pojišťovna | 900 543 | 925 394 |
| Česká pojišťovna | 2 095 481 | 2 025 815 |
| ČSOB pojišťovna | 356 288 | 358 784 |
| Direct pojišťovna | 42 508 | 44 400 |
| Dolnorakouská pojišťovna | 3 261 | 1 809 |
| Generali pojišťovna | 604 671 | 597 792 |
| Hasičská vzáj. pojišťovna | 32 317 | 55 187 |
| Kooperativa pojišťovna | 1 404 690 | 1 399 066 |
| Slavia pojišťovna | 14 387 | 28 118 |
| Triglav pojišťovna | 151 627 | 153 795 |
| Uniq pojišťovna | 192 728 | 211 220 |
| Wüstenrot pojišťovna | 55 291 | 59 561 |
| CELKEM | 6 486 050 | 6 510 349 |

Počet pojištěných vozidel v roce 2010



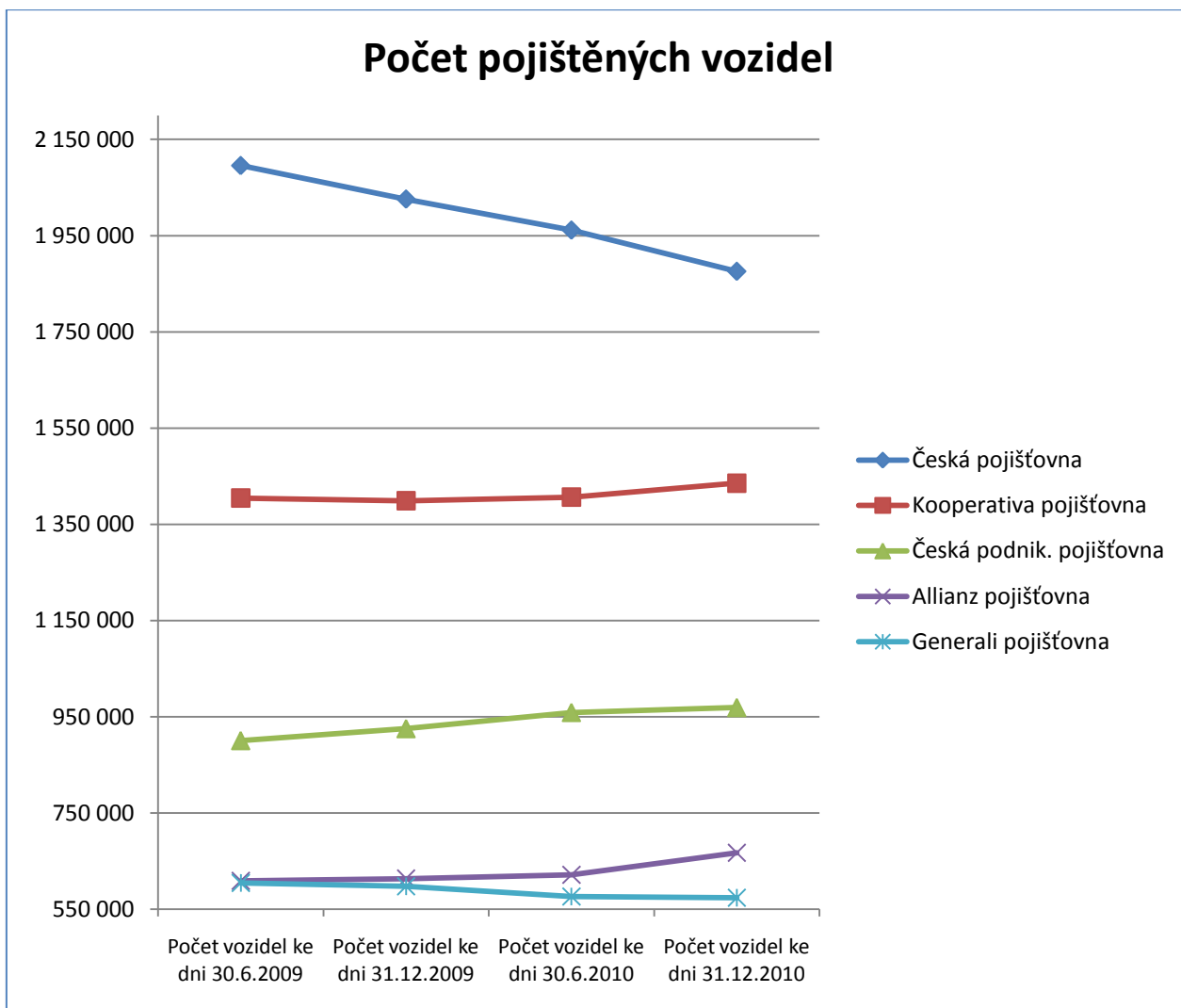
Graf 2 Počet pojištěných vozidel v roce 2010

Počet pojištěných vozidel v roce 2009



Graf 3 Počet pojištěných vozidel v roce 2009

ZDROJ: tabulka č. 8 zpracována s využitím údajů www.ckp.cz



Graf 4 Vývoj počtu pojištěných vozidel v letech 2009 - 2010

Na grafu č. 4 je znázorněn vývoj počtu pojištěných vozidel v průběhu roku 2009 a 2010 u pěti pojišťoven, které mají největší podíl pojištěných vozidel na trhu v České republice. Z grafu je patrné, že největší ztrátu na trhu zaznamenala Česká pojišťovna, a. s., která ztratila během jednoho roku 219 787 pojištěných vozidel. Dále pak 30 762 pojištěných vozidel ztratila pojišťovna Generali, a. s. Zatím co největší nárůst zaznamenala Česká podnikatelská pojišťovna, a. s., které přibylo 68 618 pojištěných vozidel. Allianz pojišťovna, a. s. zaznamenala nárůst o 58 396 pojištěných vozidel a Kooperativa pojišťovna, a. s. o 30 788 vozidel.

9.1. Srovnání ceny pojištění povinného ručení vozidel

Pro srovnání ceny povinného ručení jsem porovnával vozidla:

- Osobní automobil
- Dodávkový automobil
- Nákladní automobil

Vybral jsem si tyto vozidla:

Osobní vozidlo do 3500 kg

Škoda Octavia 1,9 TDi

Objem motoru: 1896 ccm

Počet kW: 74 kW

Rok výroby: 2009

Hmotnost vozidla: 1820 kg

Peugeot Boxer 231A32-1

Objem motoru: 1905 ccm

Počet kW: 50 kW

Rok výroby: 1999

Hmotnost vozidla: 2800 kg

Nákladní vozidlo:

Scania R480

Objem motoru: 11705 ccm

Počet kW: 353 kW

Rok výroby: 2008

Hmotnost vozidla: 18600 kg

Tabulka 9 Porovnání ceny pojišťoven pro Škodu Octavii s nižším limitem povinného ručení

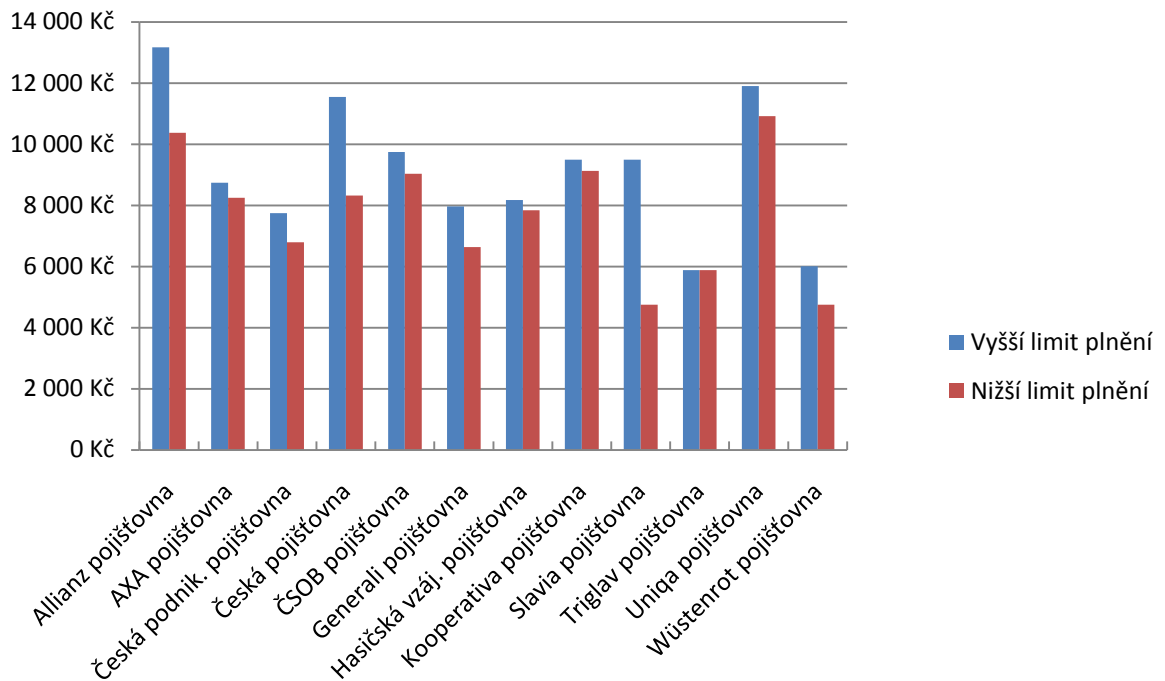
| Pojišťovna | Částka | Název pojištění | Výše pojistného plnění | Připojištěné sklo | Úrazové pojištění | Připojištění právních služeb | Připojištění náhradního vozidla | Připojištění asistenčních služeb | Připojištění zavazadel | Přímá likvidace | Živelní pojištění |
|----------------------------------|-----------|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|------------------------|-----------------|-------------------|
| Allianz pojišťovna | 10 370 Kč | Normal | 35/35 | | x | | x | x | | | |
| AXA pojišťovna | 8 247 Kč | Standard | 35/35 | | x | x | | x | x | | |
| Česká podnik. Pojišťovna | 6 796 Kč | Sporopov | 35/35 | | | | | x | | | |
| Česká pojišťovna | 8 318 Kč | Start | 35/35 | | x | | | x | x | x | |
| ČSOB pojišťovna | 9 030 Kč | Standard | 44/35 | x | x | | x | x | x | x | |
| Generali pojišťovna | 6 640 Kč | Základ | 35/35 | x | x | x | | x | | | |
| Hasičská vzáj. pojišťovna | 7 838 Kč | Standard | 35/35 | x | | | | x | | | |
| Kooperativa pojišťovna | 9 127 Kč | Standard | 54/35 | | x | x | x | x | x | x | x |
| Slavia pojišťovna | 4 752 Kč | Fix | 35/35 | x | | | | x | | | |
| Triglav pojišťovna | 5 882 Kč | Optimal | 40/40 | x | | x | x | x | x | | |
| Uniqa pojišťovna | 10 922 Kč | - | 35/35 | x | x | | | x | x | | |
| Wüstenrot pojišťovna | 4 745 Kč | Základní | 35/35 | x | x | | | x | | | |

ZDROJ: zpracováno s využitím údajů www.top-pojisteni.cz

Tabulka 10 Porovnání ceny pojišťoven pro Škodu Octavii s vyšším limitem povinného ručení

| Pojišťovna | Částka | Název pojištění | Výše pojistného plnění | Připojištěné sklo | Úrazové pojištění | Připojištění právních služeb | Připojištění náhradního vozidla | Připojištění asistenčních služeb | Připojištění zavazadel | Přímá likvidace | Živelní pojištění | Střet se zvířeti |
|---------------------------|-----------|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|------------------------|-----------------|-------------------|------------------|
| Allianz pojišťovna | 13 170 Kč | Exclusive | 100/100 | | x | | x | x | | x | x | x |
| AXA pojišťovna | 8 741 Kč | Standard+ | 70/70 | | x | x | | x | x | | | |
| Česká podnik. pojišťovna | 7 747 Kč | Super Plus | 100/100 | | x | | | x | | | | |
| Česká pojišťovna | 11 549 Kč | Exclusive | 100/100 | | x | | | x | x | x | | |
| ČSOB pojišťovna | 9 748 Kč | Premiant | 100/100 | x | x | | x | x | x | x | | |
| Generali pojišťovna | 7 968 Kč | Komplet | 70/70 | x | x | x | | x | | | | x |
| Hasičská vzáj. pojišťovna | 8 174 Kč | Nadstandard | 70/70 | x | | | | x | | | | |
| Kooperativa pojišťovna | 9 490 Kč | Benefit | 70/70 | | x | x | x | x | x | x | x | |
| Slavia pojišťovna | 9 496 Kč | Profi | 100/100 | x | x | | | x | x | | x | |
| Triglav pojišťovna | 5 882 Kč | Optimal | 40/40 | x | | x | x | x | x | | | |
| Uniqua pojišťovna | 11 906 Kč | - | 100/100 | x | x | | | x | x | | | |
| Wüstenrot pojišťovna | 6 006 Kč | Zvýšený | 70/70 | x | x | | | x | | | | |

Výše pojistného pro Škodu Octavia a různou výši plnění



Graf 5 Výše pojistného pro Škodu Octavia s vysokým a nízkým limitem pojistného plnění

ZDROJ: tabulka č. 10 zpracována s využitím zdrojů www.top-pojisteni.cz

Tabulka 11 Porovnání ceny pojišťoven pro Peugeot Boxer s nižším limitem povinného ručení

| Pojišťovna | Částka | Název pojištění | Výše pojistného plnění | Připojištěné sklo | Úrazové pojištění | Připojištění právních služeb | Připojištění náhradního vozidla | Připojištění asistenčních služeb | Připojištění zavazadel | Přímá likvidace | Živelní pojištění |
|---------------------------|----------|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|------------------------|-----------------|-------------------|
| Allianz pojišťovna | 9 876 Kč | Normal | 35/35 | | x | | x | x | | | |
| AXA pojišťovna | 5 220 Kč | Standard | 35/35 | | x | x | | x | x | | |
| Česká podnik. pojišťovna | 5 664 Kč | Sporopov | 35/35 | | | | | x | | | |
| Česká pojišťovna | 8 318 Kč | Start | 35/35 | | x | | | x | x | x | |
| ČSOB pojišťovna | 7 686 Kč | Standard | 44/35 | x | x | | x | x | x | x | |
| Generali pojišťovna | 6 640 Kč | Základ | 35/35 | x | x | x | | x | | | |
| Hasičská vzáj. pojišťovna | 7 638 Kč | Standard | 35/35 | x | | | | x | | | |
| Kooperativa pojišťovna | 9 127 Kč | Standard | 54/35 | | x | x | x | x | x | x | x |
| Slavia pojišťovna | 4 752 Kč | Fix | 35/35 | x | | | | x | | | |
| Triglav pojišťovna | 5 882 Kč | Optimal | 40/40 | x | | x | x | x | x | | |
| Uniqa pojišťovna | 9 828 Kč | Ekonom | 35/35 | x | x | | | x | x | | |
| Wüstenrot pojišťovna | 4 420 Kč | Základní | 35/35 | x | x | | | x | | | |

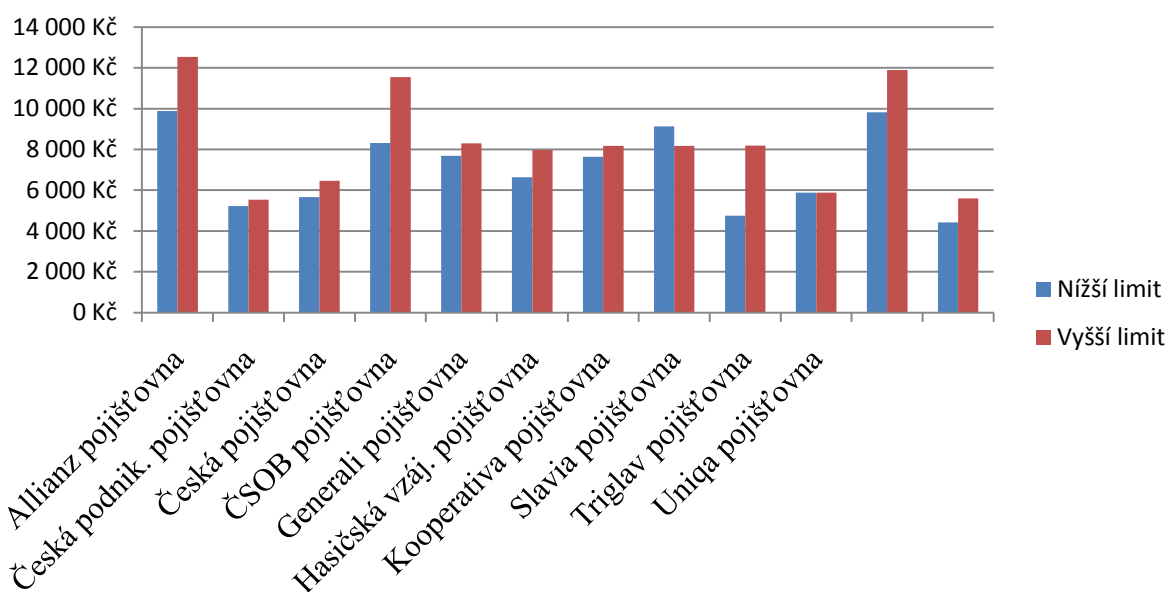
ZDROJ: zpracováno s využitím údajů www.top-pojisteni.cz

Tabulka 12 Porovnání ceny pojišťoven pro Peugeot Boxer s vyšším limitem povinného ručení

| Pojišťovna Typ vozidla: Peugeot Boxer | Částka | Název pojištění | Výše pojistného plnění | Přípojištěné sklo | Úrazové pojištění | Přípojištění právních služeb | Přípojištění náhradního vozidla | Přípojištění asistenčních služeb | Přípojištění zavazadel | Příma likvidace | Živelní pojištění | Střet se zvěří |
|---|-----------|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|------------------------|-----------------|-------------------|----------------|
| Allianz pojišťovna | 12 543 Kč | Exclusive | 100/100 | | x | | x | x | | x | x | x |
| AXA pojišťovna | 5 533 Kč | Standard+ | 70/70 | | x | x | | x | x | | | |
| Česká podnik. pojišťovna | 6 456 Kč | Super Plus | 100/100 | | x | | | x | | | | |
| Česká pojišťovna | 11 549 Kč | Exclusive | 100/100 | | x | | | x | x | x | | |
| ČSOB pojišťovna | 8 295 Kč | Premiant | 100/100 | x | x | | x | x | x | x | | |
| Generali pojišťovna | 7 968 Kč | Komplet | 70/70 | x | x | x | | x | | | | x |
| Hasičská vzáj. pojišťovna | 8 174 Kč | Nadstandard | 70/70 | x | | | | x | | | | |
| Kooperativa pojišťovna | 8 180 Kč | Benefit | 70/70 | | x | x | x | x | x | x | x | |
| Slavia pojišťovna | 8 186 Kč | Profi | 100/100 | x | x | | | x | x | | x | |
| Triglav pojišťovna | 5 882 Kč | Optimal | 40/40 | x | | x | x | x | x | | | |
| Uniq pojišťovna | 11 896 Kč | - | 100/100 | x | x | | | x | x | | | |
| Wüstenrot pojišťovna | 5 590 Kč | Zvýšený | 70/70 | x | x | | | x | | | | |

ZDROJ: zpracováno s využitím údajů www.top-pojisteni.cz

Výše pojistného pro Peugeot Boxer a různou výši plnění



Graf 6 Výše pojistného pro Peugeot Boxer s vysokým a nízkým limitem pojistného plnění

Tabulka 13 Porovnání ceny pojišťoven pro Scania R480 s nižším limitem povinného ručení

| Pojišťovna Typ vozidla: Scania R480 | Částka | Název pojištění | Výše pojistného plnění |
|---|-----------|-----------------|---------------------------|
| Allianz pojišťovna | 39 963 Kč | Normal | 35/35 |
| Česká podnik. pojišťovna | 19 875 Kč | Sporopov | 50/50 |
| Česká pojišťovna | 25 926 Kč | Standard | 50/50 |
| ČSOB pojišťovna | 28 987 Kč | Standard | 44/35 |
| Generali pojišťovna | 23 360 Kč | Základ | 35/35 |
| Hasičská vzáj. pojišťovna | 22 517 Kč | Standard | 35/35 |
| Kooperativa pojišťovna | 23 652 Kč | Standard | 54/35 |
| Slavia pojišťovna | | - | - |
| Triglav pojišťovna | 30 120 Kč | - | 50/50 |
| Uniqa pojišťovna | 27 264 Kč | - | 35/35 |

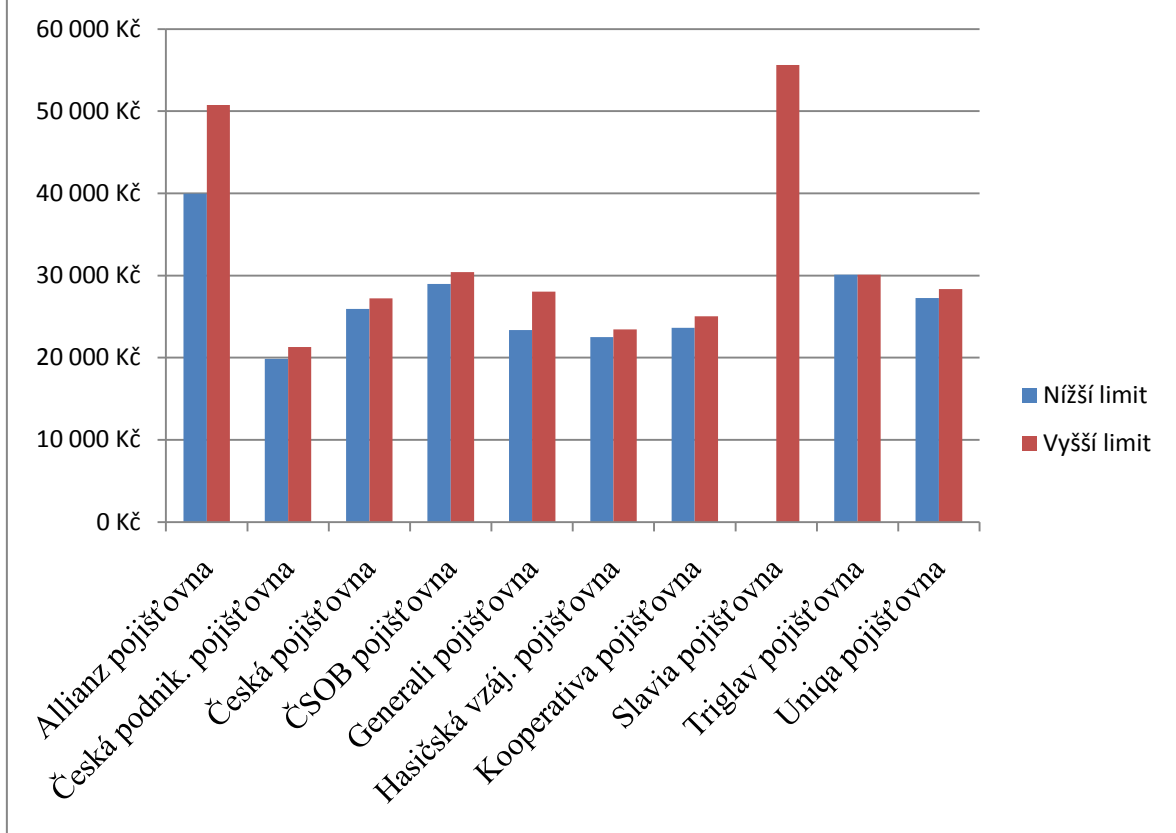
ZDROJ: zpracováno s využitím údajů www.top-pojisteni.cz

Tabulka 14 Porovnání ceny pojišťoven pro Scania R480 s nižším limitem povinného ručení

| Pojišťovna Typ vozidla: Scania R480 | Částka | Název pojištění | Výše pojistného plnění |
|---|-----------|-----------------|---------------------------|
| Allianz pojišťovna | 50 752 Kč | Exclusive | 100/100 |
| Česká podnik. Pojišťovna | 21 307 Kč | Super Plus | 100/100 |
| Česká pojišťovna | 27 222 Kč | Exclusive | 100/100 |
| ČSOB pojišťovna | 30 435 Kč | Premiant | 60/60 |
| Generali pojišťovna | 28 032 Kč | Komplet | 70/70 |
| Hasičská vzáj. pojišťovna | 23 439 Kč | Nadstandard | 70/70 |
| Kooperativa pojišťovna | 25 027 Kč | Benefit | 70/70 |
| Slavia pojišťovna | 55 626 Kč | Profi | 100/100 |
| Triglav pojišťovna | 30 120 Kč | - | 50/50 |
| Uniqa pojišťovna | 28 352 Kč | - | 60/50 |

ZDROJ: zpracováno s využitím údajů www.top-pojisteni.cz

Výše pojistného pro Scanii R480 a různou výši plnění



Graf 7 Výše pojistného pro Scanii R480 s vysokým a nízkým limitem pojistného plnění

10. Odhad budoucího vývoje z pohledu pojišťoven na trhu

V rámci dalšího vývoje pojišťovnictví v České republice se dá předpokládat, že pojišťovny se budou snažit rozšiřovat jednotlivé produkty ve vztahu k preferování klientů, kteří mají nízký nebo bezeškodní průběh svého pojištění. K tomu budou přizpůsobovat jednotlivé sazby tak, aby motivovaly klienty předcházet pojistným událostem, ať už formou osvěty ve veřejných sdělovacích prostředcích nebo přímým působením v rámci péče o klienta. Lze předpokládat, že náklady na likvidace jednotlivých škodních událostí z důvodu každoročních inflačních nárůstů a zvyšování se cen práce budou narůstat. Dá se předpokládat, že sazby za pojištění odpovědnosti motorových vozidel budou narůstat, z důvodů vysokého škodního průběhu na majetku. Samostatným tématem k zamyšlení jednotlivých pojišťoven ve snaze udržet se na trhu jsou škody na zdraví občanů při nehodách. Tuto kapitolu upravuje Občanský zákon 40/1964 Sb. § 444

- (1) Při škodě na zdraví se jednorázově odškodňují bolesti poškozeného a ztížení jeho společenského uplatnění.
- (2) Ministerstvo zdravotnictví stanoví v dohodě s Ministerstvem práce a sociálních věcí vyhláškou výši, do které lze poskytnout náhradu za bolest a za ztížení společenského uplatnění, a určování výše náhrady v jednotlivých případech.
- (3) Za škodu usmrcením náleží pozůstalým jednorázové odškodnění, a to
 - a) manželovi nebo manželce 240 000 Kč,
 - b) každému dítěti 240 000 Kč,
 - c) každému rodiči 240 000 Kč,
 - d) každému rodiči při ztrátě dosud nenarozeného počatého dítěte 85 000 Kč,
 - e) každému sourozenci zesnulého 175 000 Kč,
 - f) každé další blízké osobě žijící ve společné domácnosti s usmrceným v době vzniku události, která byla příčinou škody na zdraví s následkem jeho smrti, 240 000 Kč.²⁴

Dále velmi důležitou roli v určování výše odškodného při poškození zdraví hrají i české soudy, které individuálně posuzují jednotlivé případy a výši odškodného. Souběžně s tím budou muset pojišťovny reagovat na podmínky na trhu- udržení si konkurence schopnosti za předpokladu zajištění finanční stability pojišťovny jako takové. Zde se především projeví stav financí na evropských trzích, ekonomická stabilita jednotlivých

²⁴ §444 zákona č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník

zemí, volný přechod na jednotnou měnu a přímý odraz na českou ekonomiku jako takovou. Hlavní slovo v tom bude mít Česká národní banka a legislativní předpisy z Evropské Unie. Dle mého názoru nelze předpokládat, zásadní nárůst v počtu subjektů zabývajících se pojištěním odpovědnosti z provozu motorových vozidel, avšak je možné, že bude chtít vstoupit na český pojišťovací trh nějaký zahraniční subjekt.

Závěr

Na základě zadání diplomové práce jsem se snažil zachytit vývoj pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel v České republice po ukončení monopolního postavení jedné pojišťovny. Tím se uvolnil trh a vzniklo několik subjektů, které obdržely licenci na poskytování pojistných služeb. Snažil jsem se zachytit jednotlivé fáze vývoje pojištění odpovědnosti motorových vozidel ve vztahu k subjektům poskytujícím tuto službu. Z monopolního postavení jedné pojišťovny se stal otevřený pojistný trh pro více subjektů, kde monopolní stereotypní stabilita musela být nahrazena kvalitním produktem, dobrou cenou a snahou o udržení si stávajícího klienta a také získání další nové klientely. To přineslo boj pojišťoven o trh. Na druhou stranu v rámci zachování kvality, přehlednosti, bezpečnosti pojistného trhu a větší informovanosti jednotlivých pojišťoven, si vynutilo vznik České kanceláře pojistitelů. Česká kancelář pojistitelů sdružuje všechny pojišťovny s platnou licencí na provozování pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel a zpracovává pro ně informace a spolupracuje se státními orgány. Samozřejmě Česká kancelář pojistitelů plní i další důležité funkce, které jednotlivé pojišťovny používají pro svoji činnost.

Lze konstatovat, že vzhledem ke stále rostoucímu předepsanému pojistnému a pojištěnosti, tedy velmi důležitých ukazatelů pojistného trhu, i přes nepříznivé podmínky celosvětové finanční krize, má oblast pojišťovnictví pozitivní vývoj. Ke stanovení pojistného může každá pojišťovna přistupovat odlišným způsobem a kalkulace jednotlivých pojišťoven se tedy často liší. Protože se jedná o oblast neživotního pojištění, vše se pohybuje kolem rizika vzniku pojistné události.

Pro rozbor a porovnání produktu pojištění odpovědnosti jsem si vybral tři skupiny motorových vozidel tonážně a objemově odlišných a přiřadil jsem je k jednotlivým nabízeným produktům pojišťovacích subjektů na českém trhu. V rámci tohoto rozboru a vyplývajících jednotlivých sazeb, je vidět jak jednotlivé pojišťovny k tomuto pojištění přistupují, jak je pro pojišťovny tento produkt důležitý a jak velké riziko ve vztahu k zaplacenému pojistnému připouštějí a kalkulují. Snažím se zde přiblížit realitu ve stávajícím ekonomickém prostředí, kde postupný vývoj, růst cen práce, materiálů a služeb přináší nutnost navyšování plnění jednotlivých pojišťoven a to se projevuje i narůstáním ceny pro pojištění jednotlivých kategorií motorových vozidel. Pojišťovny začínají více analyzovat škodní průběhy, rozlišují jednotlivé pojištěnce a snaží se je motivovat ke zvyšování bezpečnosti, eliminaci rizik a tím snížit pojistná plnění.

Seznam použité literatury a dalších pramenů

Monografie

CIPRA, T. *Pojistná matematika: teorie a praxe*. 2.vyd. Praha: Ekopress. 2006. 411 s. ISBN 80-86929-11-6.

ČEJKOVÁ V., ŠEDO VÁ J., ČAPKOVÁ D. *Pojišťovnictví*. 1. vyd. Brno: MU Brno, 2001. 177 s. ISBN 80-210-2574-8.

DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. Ekopress. 2005, 178 s. ISBN 80-86119-92-0.

GORDIS P. *Property and casualty instance*. Indianapolis: The Rough Noses Co.: 1988. 0-942326-09-1

CHALOUPECKÝ, Josef ; MARVAN, Miroslav. *DĚJINY POJIŠŤOVNICTVÍ V ČESKOSLOVENSKU : 3. DÍL DĚJINY POJIŠŤOVNICTVÍ V ČESKOSLOVENSKU*. 1. vyd. Praha : GSW, 1997. 445 s.

Interní materiál společnosti ALLIANZ pojišťovna, a. s. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 2010. Praha, 2010. 4 s.

Interní materiál společnosti Česká pojišťovna, a. s. *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 2010. Praha, 2010. 9 s.

Interní materiál společnosti Kooperativa pojišťovna, a. s. *Příručka povinného ručení*. 2010. 11 s.

Interní materiál společnosti UNIQA pojišťovna, a. s. *Flotilové pojištění vozidel a pojištění VIP klientů*. 2010. 8 s.

KOPECKÝ K. *Povinné ručení: Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, otázky a odpovědi*, Praha: Grada 2002, ISBN 80-247-0114-6

PACÁKOVÁ, V. *Aplikovaná poistná statistika*. Bratislava: Iura Edition. 2004. 261 s. ISBN 80-8078-004-8.

Internetové zdroje

Česká kancelář pojistitelů. Jaké postihy hrozí motoristům za neplacení povinného ručení?. *CKP* [online]. 2009, [cit. 2011-04-28]. Dostupný z WWW:<<http://sa-apl2.ckp.cz/component/content/article/4-neplaceni-povinneho-ruceni/12-jake-postihy-hrozi-motoristum-za-neplaceni-povinneho-ruceni-1>>.

ČESKÁ PODNIKATELSKÁ POJIŠŤOVNA. *Informace o škodě*. [online]. [cit. 2011-04-28]. Dostupné na WWW: <https://insure.cpp.cz/GolemWEB/B2C/www/stav_skody_detail.xhtml>.

ČESKÁ POJIŠTOVNA. *Náhled na pojistnou událost*. [online]. [cit. 2011-04-27]. Dostupné na WWW: <http://www.on-linepojisteni.cz/ppoi/smc_PPO_internet_npu_INPU001_mainForm_pa.do>.

ČESKÉ POJIŠŤOVNY.CZ. Zelená karta v zahraničí - na co si dát pozor?. *ČESKÉ POJIŠŤOVNY.CZ* [online]. 2010, [cit. 2011-05-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.ceskepojistovny.cz/zelena-karta-v-zahranici-na-co-si-dat-pozor/>>.

iDNES.cz. Bonus, malus: jak funguje. *IDNES.cz* [online]. 7.listopadu 2006, 2006, 11, [cit. 2011-04-28]. Dostupný z WWW: <http://finance.idnes.cz/bonus-malus-jak-funguji-Osi-/poj.asp?c=A061106_101332_fi_blind_zal>.

Ministerstvo financí České republiky. Převod pojistného kmene z Pojišťovny České spořitelny, a.s. na Kooperativu, pojišťovnu, a.s.. *MFČR* [online]. 2004, [cit. 2011-04-29]. Dostupný z WWW: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove_zpravy_1590.html?year=2004>.

TOP-POJIŠTĚNÍ.CZ. Kalkulace a porovnání povinného ručení. *Top-Pojištění.cz* [online]. 2011, [cit. 2011-05-02]. Dostupný z WWW: <http://www.top-pojisteni.cz/povinne-ruceni/kalkulace-povinneho-ruceni?phase=data_2>.

Právní předpisy

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví

Výroční zprávy

Výroční zpráva ČAP za rok 2009

Výroční zpráva ČKP za rok 2009

Seznam grafů

| | |
|---|----|
| Graf 1 Výše objemu pojištění jednotlivých pojišťoven v neživotním pojištění | 55 |
| Graf 2 Počet pojištěných vozidel v roce 2010 | 66 |
| Graf 3 Počet pojištěných vozidel v roce 2009 | 66 |
| Graf 4 Vývoj počtu pojištěných vozidel v letech 2009 - 2010 | 67 |
| Graf 5 Výše pojistného pro Škodu Octavia s vysokým a nízkým limitem pojistného plnění..... | 71 |
| Graf 6 Výše pojistného pro Peugeot Boxer s vysokým a nízkým limitem pojistného plnění | 74 |
| Graf 7 Výše pojistného pro Scanii R480 s vysokým a nízkým limitem pojistného plnění | 77 |

Seznam obrázků

| | |
|---|----|
| Obrázek 1 Informace o škodní události u České pojišťovny..... | 56 |
| Obrázek 2 Průběh vyřizování škody u ČPP | 57 |

Seznam tabulek

| | |
|--|----|
| Tabulka 1 Základní kategorie vozidel | 16 |
| Tabulka 2 Přehled limitů plnění | 23 |
| Tabulka 3 Pokuty a sankce | 30 |
| Tabulka 4 Přehled denních sazeb podle druhů vozidel..... | 31 |
| Tabulka 5 Přehled pojišťoven poskytující pojištění majetku..... | 35 |
| Tabulka 6 Neživotní pojištění | 54 |
| Tabulka 7 Počet vozidel..... | 64 |
| Tabulka 8 Počet pojištěných vozidel | 65 |
| Tabulka 9 Porovnání ceny pojišťoven pro Škodu Octavii s nižším limitem povinného ručení..... | 69 |
| Tabulka 10 Porovnání ceny pojišťoven pro Škodu Octavii s vyšším limitem povinného ručení | 70 |
| Tabulka 11 Porovnání ceny pojišťoven pro Peugeot Boxer s nižším limitem povinného ručení | 72 |
| Tabulka 12 Porovnání ceny pojišťoven pro Peugeot Boxer s vyšším limitem povinného ručení..... | 73 |
| Tabulka 13 Porovnání ceny pojišťoven pro Scania R480 s nižším limitem povinného ručení | 75 |
| Tabulka 14 Porovnání ceny pojišťoven pro Scania R480 s vyšším limitem povinného ručení | 76 |