

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Optimalizace výše pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem  
vozidel v expresních službách

Aleš Novák

Bakalářská práce

2011

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Aleš NOVÁK**  
Osobní číslo: **D08936**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Management, marketing a logistika ve spojích**  
Název tématu: **Optimalizace výše pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidel v expresních službách**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod


1. Teorie
2. Analýza současného trhu
3. Výpočty a srovnání
4. Výběr nejvhodnějších variant

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Petr Průša, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2010**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2011**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 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.

V Pardubicích dne 30. 5. 2011

Aleš Novák

Na tomto místě bych rád poděkoval doc. Ing. Petru Průšovi Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za poskytnutí cenných rad a odborných připomínek, kterými přispěl k vypracování této bakalářské práce.

## **ANOTACE**

Tato bakalářská práce na téma *Optimalizace výše pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidel v expresních službách* si klade za cíl seznámit čtenáře s problematikou pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, porovnání jednotlivých nabídek a výběrem optimální varianty pomocí dvou různých způsobů. První část práce je věnována obecnému popisu pojištění odpovědnosti a legislativě s ním spojené. V druhé části práce je popsán současný stav na trhu pojištění a v následujících dvou kapitolách je popsán proces výběru pojištění pomocí rozdílných variant.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

pojištění odpovědnosti z provozu vozidel; optimalizace; flotilové pojištění; povinné ručení; dílčí funkce utility; Saatyho metoda

## **TITLE**

The Third-Party Insurance Extent Optimisation in Express Services

## **ANNOTATION**

This bachelor thesis, entitled 'The Third-Party Insurance Extent Optimisation in Express Services', aims to present the reader with a problem of the third-party insurance, a comparison of individual supplies, and a selection of the most suitable variant with the help of two methods. The first part of the thesis deals with general overview of the third-party insurance and the legislature related. The second part of the thesis describes the current state of the third-party insurance market, and the following two parts encompass a description of the process of selecting the suitable kind of insurance with the help of various different methods.

## **KEYWORDS**

liability insurance of vehicles; optimization; fleet insurance; third party insurance; sub-utility function; Saaty method

# Obsah

Úvod.....	9
<b>1 Teorie.....</b>	<b>10</b>
1.1 Pojišťovnictví.....	10
1.1.1 Pojišťovny .....	10
1.1.2 Zajišťovny .....	11
1.1.3 Zprostředkovatelé pojištění .....	11
1.2 Institut odpovědnosti.....	12
1.3 Pojištění odpovědnosti za škody průsobené provozem vozidla.....	13
1.4 Historie pojištění odpovědnosti z provozu vozidel.....	14
1.5 Legislativa.....	15
1.5.1 Dřívější legislativa.....	15
1.5.2 Současná legislativa.....	17
1.6 Základní pojmy .....	20
1.7 Zelená karta.....	21
1.8 Česká kancelář pojistitelů .....	22
1.8.1 Garanční fond .....	23
<b>2 Analýza současného trhu .....</b>	<b>25</b>
2.1 Poskytovatelé pojištění odpovědnosti.....	25
2.2 Vývoj počtu nepojištěných vozidel v České republice.....	25
2.3 Pojištění pro jednotlivce .....	27
2.3.2 Faktory ovlivňující cenu .....	28
2.4 Pojištění pro skupinu vozidel.....	28
2.4.1 Individuální pojištění.....	28
2.4.2 Flotilové pojištění.....	29
2.5 Požadavky zákazníka.....	30
2.6 Doplnkové služby .....	33
2.6.1 Asistenční služba .....	33
2.6.2 Úrazové pojištění řidiče a dalších osob ve vozidle.....	33
2.6.3 Půjčení náhradního vozidla .....	33
2.6.4 Pojištění čelního skla.....	34
2.6.5 Přímá likvidace .....	34
2.6.6 Ostatní doplňkové služby .....	35
2.7 Výběr typu pojištění.....	35
2.8 Pojišťované skupiny vozidel.....	35
2.8.1 Popis první skupiny vozidel a stávající podmínky pojištění .....	36
2.8.2 Popis druhé skupiny vozidel a stávající podmínky pojištění.....	36

<b>3</b>	<b>Výpočty a srovnání .....</b>	<b>37</b>
3.1	Cenové nabídky .....	37
3.2	Kriteria vyhodnocení .....	37
3.2.1	Kritérium K1 – Cena .....	38
3.2.2	Kritérium K2 – Přímá likvidace .....	38
3.2.3	Kritérium K3 – Dobré jméno pojišťovny .....	38
3.2.4	Kritérium K4 – Výše maximálního plnění .....	38
3.2.5	Kritérium K5 – Právní poradenství .....	38
3.2.6	Kritérium K6 – Úrazové pojištění .....	39
3.2.7	Kritérium K7 – Asistenční služba .....	39
3.2.8	Kritérium K8 – Ostatní služby .....	39
3.3	Vybrané nabídky pro optimalizaci .....	39
3.3.1	Skupina 1 .....	41
3.3.2	Skupina 2 .....	41
3.4	Ohodnocení kritérií .....	42
3.4.1	Kvantifikace proměnných .....	42
	Skupina 1: .....	42
	Skupina 2: .....	42
3.5	Určení váhy kritérií .....	43
3.6	Výpočet optimální varianty .....	45
3.6.1	Výpočet ohodnocení vyhodnocovaných variant – Skupina 1 .....	46
3.6.2	Výpočet ohodnocení vyhodnocovaných variant – Skupina 2 .....	49
<b>4</b>	<b>Vyhodnocení nejvhodnějších variant .....</b>	<b>51</b>
4.1	Nejlevnější pojištění .....	51
4.2	Pojištění přinášející nejvyšší hodnotu .....	52
	<b>Závěr .....</b>	<b>53</b>
	<b>Použitá literatura .....</b>	<b>55</b>
	<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>59</b>
	<b>Seznam obrázků .....</b>	<b>60</b>
	<b>Seznam zkratk .....</b>	<b>61</b>
	<b>Seznam vzorců .....</b>	<b>62</b>
	<b>Seznam příloh .....</b>	<b>63</b>



## Úvod

S provozováním společností zabývajících se expresními službami je ruku v ruce spojena doprava zásilek pomocí motorových vozidel. Provoz motorových vozidel, stejně jako každá jiná činnost vykonávaná člověkem, s sebou nese určitá rizika. V případě motorových vozidel se jedná především o riziko způsobení škody tímto vozidlem. Způsobená škoda může být dvojího charakteru. Na majetku nebo na zdraví. Především v případě škod způsobených na zdraví se v poslední době jedná, díky vyspělým a nákladným metodám léčby, o velmi vysoké částky, které by byly v mnoha případech likvidační nejen pro jednotlivce, ale i pro menší společnosti. Z výše uvedených důvodů je tato problematika již více než 100 let právně upravována. Prvním legislativním dokumentem zabývajícím se touto problematikou byl Automobilový zákon z roku 1908. Doba však velmi pokročila a tento dokument byl již několikrát nahrazen modernější a aktuálnější právní úpravou. V současné době pojištění odpovědnosti z provozu vozidel upravuje zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla ve znění pozdějších předpisů. Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla je pojištěním povinně smluvním. To znamená, že každé vozidlo musí být povinně pojištěno. Z tohoto důvodu považují občané a mnohé firmy toto pojištění za jistou formu daně a snaží se na něm ušetřit. Tato bakalářská práce mimo jiné popíše, proč není vždy vhodné hledět jen na cenu a seznámí čtenáře s mnoha faktory, podle kterých by se pojistitel měl při volbě pojištění řídit.

V této bakalářské práci bude popsán proces výběru vhodného pojištění pomocí manažerských metod od samotného sběru nabídek s různými druhy pojištění, zjištění požadavků na pojištění pomocí výzkumu, výběr druhu pojištění, který vyhovuje konkrétní společnosti, vyřízení a vyhodnocení nabídek a výběr výsledné varianty. Tento proces je pečlivě popsán, aby bylo možno aplikovat použité metody i v dalších podobných případech.

Cílem této bakalářské práce je seznámit čtenáře s problematikou pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, nastínit stručný vývoj tohoto pojištění od doby jeho vzniku, kdy se jednalo pouze o dobrovolné pojištění, přes zavádění povinnosti toto pojištění mít uzavřeno, zavedení institutu zákonného pojištění až po současnost, kdy se opět jedná o pojištění povinně smluvní. Dále se bude snažit čtenáře seznámit se současným stavem trhu, společnostmi, které pojištění poskytují i těmi, které ho jen zprostředkovávají a také doplňkovými službami, které by měly přilákat nové zákazníky. V neposlední řadě bude čtenáři prezentován jeden z možných způsobů výběru vhodného pojištění pro skupinu vozidel pomocí metod manažerského rozhodování.

# 1 Teorie

## 1.1 Pojišťovnictví

Pojišťovnictví je specifické odvětví ekonomiky zabývající se finančním řízením rizik spojených s jakoukoliv činností. Vědní obor pojišťovnictví zkoumá všechny instituce, které mají oprávnění k podnikání v oblasti pojišťování a procesy, které v těchto institucích probíhají. V jednotlivých oblastech světa jsou pojišťovnictví a instituce do něj spadající chápány různě. V České republice zahrnujeme do pojišťovnictví pojišťovny a pojišťování, zajišťovny a zajišťování, zprostředkovatelskou činnost a v neposlední řadě i dozor a regulaci ze strany státních orgánů dohlížejících na správnost a poctivost podnikání. Pojišťovnictví se dále může zabývat různými profesními sdruženími, asociacemi nebo svazy. Stručný přehled institucí spadajících do pojišťovnictví je uveden níže:

- pojišťovny, zajišťovny a pojišťovací zprostředkovatelé,
- státní orgány dohlížející na pojišťovny,
- asociace pojišťoven a asociace a svazy pojišťovacích zprostředkovatelů,
- likvidátoři,
- instituce zabývající se pojištěním mimo pojišťovny (pošty, banky...),
- poradenské společnosti.

### 1.1.1 Pojišťovny

Pojišťovny jsou specifickými institucemi, které přebírají pomocí svých pojistných produktů část finančního rizika na sebe. Každá pojišťovna k provozování takové činnosti potřebuje povolení od státu a orgánů státního dozoru. Pojišťovny se dají rozdělit na několik základních skupin:

- univerzální – poskytují služby z oblasti životního a neživotního pojištění,
- životní – poskytuje pouze životní druhy pojištění,
- neživotní – poskytuje pouze neživotní druhy pojištění,
- specializované – pojišťovny specializující se na určitý, přesně specifikovaný druh pojištění. Např. pojištění právní ochrany.

Většina pojišťoven působících na českém trhu je univerzálních. Dále můžeme pojišťovny členit dle právní formy na:

- Státní – Zřizovatelem je stát. Obvykle nepříliš lukrativní oblast pojištění, nebo pojištění s potřebou regulace ze strany státu.

- Vzájemné – Spojení několika organizací (členů), které vzájemně snižují rizika. Plnění je obvykle vzájemné. Nízké náklady na pojištění. Z příspěvků do organizace odpadá zisk pojišťovny.
- Akciové – Nejrozšířenější druh pojišťoven. Základní kapitál tvoří vklady akcionářů. Jejich hlavním cílem je generace zisku. Akciová pojišťovna může být životní, neživotní, univerzální i specializovaná.<sup>1</sup>

### 1.1.2 Zajišťovny

Zajišťovna by se dala nazvat pojišťovnou pojišťoven. Zajišťovna je právnická osoba přebírající část pojistných rizik postoupených pojišťovnou nebo jinou zajišťovnou.<sup>2</sup> Zajišťování se provádí z důvodu řízení rizik a to dvěma způsoby:

Obligatorní – Zajištění se sjednává pro část celého portfolia pojišťovny. Např. se zajistí 80% všech pojistek. Tento druh zajištění používají všechny pojišťovny. V případě, že toto zajištění nestačí a zajištění dostatečně nepokrývá objem rizik (zdroje pojišťovny jsou příliš nízké a v případě neočekávaných událostí by pojišťovna nebyla schopna plnit), může se použít ještě dodatečné zajištění. Dodatečné zajištění se sjednává formou fakultativního zajištění.

Fakultativní – Zajištění sjednané na individuální pojistné smlouvy.

V praxi je nejčastější kombinace obou těchto zajištění. Nazývá se fakultativně-obligatorní zajištění. Tento způsob zajištění je výhodnější pro pojišťovny a dává pojišťovnám určitou volnost ve výběru zajištění. Pojišťovna se u každé smlouvy rozhoduje, zdali ji postoupí k zajištění či nikoliv. Přesné podmínky jsou sjednány v pojistné smlouvě.<sup>3</sup>

### 1.1.3 Zprostředkovatelé pojištění

Zprostředkovatelé pojištění, mnohdy nazývaní brokeři, jsou samostatnými podnikatelskými subjekty a na trhu pojistných služeb jsou jakýsi mezičlánek mezi pojišťovnami a zákazníky. Hlavní výhodou pojišťovacích zprostředkovatelů je znalost trhu, nabízených produktů a blízký kontakt se zákazníkem. Zprostředkovatel by měl dokázat nalézt zákazníkovi optimální řešení dle zadaných požadavků. Součástí zprostředkovatelské činnosti tak je i poradenství.

<sup>1</sup> DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vydání Praha: Ekopress, 2009. Pojišťovnictví, s. 170 - 175. ISBN 978-80-86929-54-4.

<sup>2</sup> Česká republika. Zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1999. Dostupný také z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/pojistovnictvi/cast1h1.aspx#par2>>.

<sup>3</sup> PLISCHKE, Simona. *Peníze.cz* [online]. 8.11.2004 [cit. 2011-03-16]. Zajištění: jistota na druhou. Dostupné z WWW: <<http://www.penize.cz/pojisteni/16964-zajisteni-jistota-na-druhou%E2%80%A6-a-na-treti>>.

Důvodů pro použití zprostředkovatelů je tedy několik:

- znalost trhu, poskytovatelů a produktů, které jsou na trhu nabízeny,
- bezpracnost – zprostředkovatel vše za zákazníka zařídí (hledání poskytovatele a produktu, výběr optimální varianty, realizace pojištění),
- nižší náklady spojené s pojištěním. Díky znalosti trhu a dlouhodobým obchodním vztahům jsou poskytovatelé pojištění schopni zajistit lepší ceny pro koncového zákazníka.

Zprostředkovatele pojištění lze dále dělit podle počtu společností, se kterými spolupracuje. Může zastupovat jednu nebo více společností. V praxi je obvykle výhodnější pokud zastupuje více společností. Má na výběr z více produktů.

## **1.2 Institut odpovědnosti**

Právní úprava odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla plyne ze značné nebezpečnosti provozu, možných vysokých škod na majetku poškozených a mnoha specifík, která se k provozu silničních vozidel váží. Proto je odpovědnost za škody způsobené provozem motorových vozidel zákony upravená již více než 100 let. Dnes odpovědnost za škody upravuje zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Pojištění proti škodám způsobených provozem vozidla upravuje zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Odpovědnost za škodu vzniká v případě škody způsobené porušením primární právní povinnosti nezpůsobit škodu jinému. §415 Občanského zákoníku uvádí obecnou klauzuli: „Každý je povinen počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, na majetku, na přírodě a životním prostředí.”<sup>4</sup> Spolu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích plyne účastníkům provozu několik elementárních povinností. Každý účastník provozu na pozemních komunikacích se musí chovat ohleduplně a tak, aby jiným účastníkům provozu nebo třetím osobám nezpůsobil škodu na majetku nebo zdraví. Své chování v provozu musí vždy přizpůsobit dopravně technickému stavu vozovky, povětrnostním podmínkám, aktuálnímu provozu a především svým schopnostem a zdravotnímu stavu.

V této bakalářské práci se budeme zabývat pouze způsobením škody provozem dopravního prostředku, jenž podléhá povinnosti být pojištěno. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků upravuje zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník v paragrafech č. 427 až 431.

---

<sup>4</sup> Česko. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1964, Část šestá Odpovědnost za škodu a za bezdůvodné obohacení. Dostupný také z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/obcankzak/cast6.aspx>>.

Odpovědnost za škody však není absolutní a občanský zákoník umožňuje se odpovědnosti zprostit. §428 Občanského zákona uvádí: „*Své odpovědnosti se nemůže provozovatel zprostit, jestliže škoda byla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se odpovědnosti zprostit, jen jestliže prokáže, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.*“<sup>5</sup> Důkazní břemeno je tedy na straně provozovatele, který škodu způsobil. V případě, že část viny nese i poškozený, může být plnění poměrně zkráceno. Toto je zakotveno v Občanském zákoníku v §441: „*Byla-li škoda způsobena také zaviněním poškozeného, nese škodu poměrně; byla-li škoda způsobena výlučně jeho zaviněním, nese ji sám.*“<sup>6</sup>

Uzavřením pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla se nijak nemění odpovědnostní vztah. Odpovědnou osobou je stále provozovatel vozidla nebo škůdce. Pojišťovna pouze uhradí oprávněnou a prokazatelnou škodu poškozenému na základě smlouvy mezi pojišťovnou a provozovatelem.

### **1.3 Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla**

Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, mnohdy nazývané povinné ručení, je povinně smluvní pojištění vozidel na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná proti škodě nebo ztrátě vzniklé v důsledku dopravní nehody. Podle zákona č. 137/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 167/1999 Sb., je povinností každého majitele nebo provozovatele automobilu mít uzavřené toto pojištění, pokud své vozidlo chce provozovat na výše uvedených komunikacích. Toto pojištění se vztahuje na každou osobu odpovědnou za škody způsobené pojištěným vozidlem. Platnost tohoto pojištění se prokazuje zelenou kartou. Limit plnění tohoto pojištění je zákonem stanoven na minimálně 35 000 000 Kč na škodu na zdraví a 35 000 000 Kč na škody na majetku. Škoda na majetku, ve smyslu tohoto pojištění, jde chápat jako škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, škody vzniklé odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat a škody, které mají povahu ušlého zisku. Z tohoto pojištění jsou dále hrazeny účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování nároků dle výše uvedených pojistných rizik.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Česko. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1964, Část šestá Odpovědnost za škodu a za bezdůvodné obohacení. Dostupný také z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/obcankzak/cast6.aspx>>.

<sup>6</sup> Česko. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1964, Část šestá Odpovědnost za škodu a za bezdůvodné obohacení. Dostupný také z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/obcankzak/cast6.aspx>>.

<sup>7</sup> PMS: *finanční poradenství* [online]. 2009 [cit. 2011-05-13]. Povinné ručení. Dostupné z WWW: <<http://www.pms.cz/index.php?typ=PMA&showid=1520>>.

## 1.4 Historie pojištění odpovědnosti z provozu vozidel

Historie pojištění motorových vozidel sahá až k samotnému počátku motorismu. Za zakladatele motorismu je všeobecně uznáván Karl Benz, který 29. ledna 1886 zaregistroval na patentním úřadu svůj nový vynález Patent Motorwagen.<sup>8</sup> Pokud se budeme zajímat o území České republiky, respektive Rakousko-uherské monarchie, tak se počátky motorismu datují do roku 1897, kdy z bran kopřivnické společnosti Ignaz Schustala & Co<sup>9</sup>, v roce 1890 přejmenované na Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft<sup>10</sup> a dnes známé pod jménem Tatra, vyjel první automobil NW Präsident<sup>11</sup> o rok později následován prvním nákladním automobilem vyrobeným na území tehdejší monarchie. Již v těchto počátcích automobilismu se objevují první pojištění motorových vozidel, tehdy nazývaných jízdní silostroje. Nejdříve bylo pojištění odpovědnosti z provozu dobrovolné a méně využívané než pojištění škod na silostrojích. Obdoba dnešního havarijního pojištění. Se vzrůstajícím počtem motorových vozidel, pohybujících se po veřejných komunikacích, rostlo i riziko nehody. Se vzrůstajícím rizikem rostl i počet nehod a se vzrůstajícím počtem nehod rostla společenská poptávka po právní úpravě problematiky odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla. Až do roku 1908 byla odpovědnost za škody upravená pouze Občanským zákoníkem z roku 1811, který se však zabýval pouze principem odpovědnosti za zavinění. V roce 1908 byl vydán automobilový zákon, který se problematikou odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla zabýval mnohem hlouběji. Ani tento zákon však nenařizoval povinné pojištění odpovědnosti. To nastalo až na konci roku 1932, kdy vstoupil v platnost zákon č. 198/1932 Sb., o dopravě motorových vozidel.<sup>12</sup> Ten však nařizoval pojištění pouze vozidlům používaných živnostníky a to jak v pravidelné, tak i nepravidelné dopravě zboží. Protože množství vozidel používaných k provozu na pozemních komunikacích neustále rostl a vlastní vozidlo mělo stále více soukromých osob, byl zákon v roce 1935 novelizován a poprvé nařizoval povinné pojištění odpovědnosti všem provozovatelům motorových vozidel. Tedy i dnešním fyzickým osobám. Další změny se pojištění odpovědnosti z provozu

---

<sup>8</sup> Benz Patent Motorwagen číslo 1. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 26. 9. 2010, last modified on 18. 1. 2011 [cit. 2011-03-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Benz\\_Patent\\_Motorwagen\\_%C4%8D%C3%ADslo\\_1](http://cs.wikipedia.org/wiki/Benz_Patent_Motorwagen_%C4%8D%C3%ADslo_1)>.

<sup>9</sup> Ign%C3%A1c %C5%A0ustala. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 27. 8. 2006, last modified on 20. 12. 2010 [cit. 2011-03-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Ign%C3%A1c\\_%C5%A0ustala](http://cs.wikipedia.org/wiki/Ign%C3%A1c_%C5%A0ustala)>.

<sup>10</sup> Tatra Kopřivnice. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 18. 9. 2005, last modified on 18. 9. 2005 [cit. 2011-03-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Tatra\\_Kop%C5%99ivnice](http://cs.wikipedia.org/wiki/Tatra_Kop%C5%99ivnice)>.

<sup>11</sup> Automobil President. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 9. 9. 2006, last modified on 9. 9. 2006 [cit. 2011-03-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Automobil\\_Pr%C3%A4sident](http://cs.wikipedia.org/wiki/Automobil_Pr%C3%A4sident)>.

<sup>12</sup> *Bezpojištění.cz* [online]. c2011 [cit. 2011-03-23]. Historie povinného ručení. Dostupné z WWW: <<http://sa-apl2.cpk.cz/o-povinnem-ruzeni/1-historie-povinnem-ruzeni>>.

motorových vozidel dostalo až za 15 let, kdy se povinné ručení stalo zákonným pojištěním se státním monopolem. Takto to vydrželo až do roku 2000, kdy došlo k deregulaci povinného ručení. Ze zákonného pojištění se stalo pojištění povinně smluvní.<sup>13</sup> To mimo jiné znamená, že po 50 letech monopolu jedné pojišťovny si provozovatelé vozidel opět mohli svobodně zvolit pojišťovnu a její pojistný produkt.<sup>14</sup>

## 1.5 Legislativa

V následujících dvou kapitolách rozebereme vývoj legislativy na poli zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidel od počátků jeho existence až do současnosti. Zaměříme se především na dva zlomové okamžiky. Přejít z zákonného pojištění z jednotlivých komerčních pojišťoven pod státní v roce 1950 a zpětná deregulace pojištění v roce 2000.

### 1.5.1 Dřívější legislativa

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, historie pojištění odpovědnosti sahá v zemích koruny české do počátků 19. století, kdy byl roku 1811 vydán Všeobecný občanský zákoník. Vzhledem k datu vydání zákoníku se nejedná o úpravu odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, ale odpovědnost všeobecnou. Prvním zákonem vztahujícím se k provozu motorových vozidel byl zákon č. 162/1908 Sb., o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů. Ten, v souladu s občanským zákoníkem, upřesňoval odpovědnost za škody způsobené silostrojemi (motorová vozidla) na veřejných plochách. Tedy ne jen na silnicích a cestách. Odpovědnou osobou stanovil provozovatele. Provozovatelem byl dle tehdejších předpisů považován jak řidič, tak i vlastník vozidla.<sup>15</sup> Dne 26. 4. 1935 nabyl účinnosti zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly. Ten v §56 ukládal provozovateli povinnost pojistit sebe nebo jiného řidiče vozidla proti následkům nehody. §56 zní: „*Držitel motorového vozidla, které jest zapsáno v rejstříku československých motorových vozidel, jakož i držitel vozidel, jemuž byly přiděleny rejstříkové značky podle § 9, odst. 3, jest povinen pojistiti sebe, popřípadě jinou osobu, jež provozuje vozidlo s jeho vědomím na vlastní účet a nebezpečí, proti následkům odpovědnosti z provozu těchto vozidel podle tohoto zákona u některé*

---

<sup>13</sup> Zásadním rozdílem mezi zákonným a povinně smluvním pojištěním je způsob vzniku pojištění. Zákonné pojištění je založeno při splnění podmínek uvedených v zákoně a trvá až do okamžiku zániku podmínek. Povinnost platit toto pojištění vzniká vznikem pojištění. Jeho neplacení však neznamená zánik pojištění. Povinně smluvní pojištění vzniká dohodou 2 stran. Pojištěného a pojistitele. Neplacením pojištění zaniká.

<sup>14</sup> *Povinné ručení.cz* [online]. c2011 [cit. 2011-03-23]. Pojištění automobilů. Dostupné z WWW: <<http://povineruceni.com/pojisteni-automobilu>>.

<sup>15</sup> *Senát.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-03-26]. Informace a zajímavosti. Dostupné z WWW: <[http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/3vo/tisky/T1310\\_05.htm](http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/3vo/tisky/T1310_05.htm)>.

pojišťovny připuštěné ku provozování obchodů v Československé republice, nebo jest povinen složit k úhradě závazků z této odpovědnosti vznikajících kaucí u úřadu, v jehož rejstříku je vozidlo zapsáno, nebo od něhož obdržel značku podle § 9, odst. 3. Tato povinnost nevztahuje se na případ, kdy vozidla používá státní správa podle předpisů o požadování dopravních prostředků pro vojenské účely.“<sup>16</sup> Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly dále zakládal Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly. Tento fond se v mnohém podobal garančnímu fondu zřízenému zákonem č. 168/1935 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Z fondu byly vypláceny škody způsobené provozem motorových vozidel, které nebyly zahrnuty do pojištění, podpory pozůstalým po usmrcených motorovým vozidlem a škody způsobené nepojištěným vozidlem. Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly byl, obdobně jako dnes fungující garanční fond, plněn z pokut vybraných od provozovatelů nepojištěných vozidel.<sup>16</sup> Po převratu roku 1948 a nástupu KSČ k moci byl silný politický tlak, mimo jiné, i na změnu systému pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Zásadních změn se odehrálo několik. Nejzásadnější změnou bylo znárodnění komerčních pojišťoven a jejich převedení pod Československou pojišťovnu. Další významnou změnou bylo zavedení zákonného pojištění. Pojištění se tedy už neuzavíralo povinně smluvním způsobem, ale bylo uzavíráno na základě zákona okamžikem registrace vozidla. Toto bylo upraveno zákonem č. 56/1950 Sb., o provozu vozidel na veřejných silnicích. §14 tohoto zákona říká: „(1) Osoby odpovědné za provoz motorového vozidla jsou proti následkům zákonné odpovědnosti pojištěny u Československé pojišťovny, národního podniku. (2) Poškozený má pro svůj nárok zástavní právo na náhradové pohledávce z tohoto pojištění. (3) Nemohla-li být zjištěna osoba odpovědná za provoz motorového vozidla, kterým škoda byla způsobena, ani jiná osoba za škodu odpovědná, má poškozený nárok na náhradu škody přímo vůči pojišťovně.

(4) K úhradě nákladů pojištění je držitel motorového vozidla povinen platit pojistné. Za dobu, po kterou tuto povinnost nesplnil, náleží pojišťovně zvýšené pojistné. Pojistné i zvýšené pojistné lze vymáhat na návrh pojišťovny správní exekucí.“<sup>17</sup> Tento paragraf byl o 2 roky později upraven vládním nařízením 54/1953 Sb. Tyto úpravy však byly pouze kosmetického rázu a týkaly se především 4. odstavce a způsobu vymáhání nezaplaceného

<sup>16</sup> Česká republika. Zákon 81/1935 Sb. o jízdě motorovými vozidly. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 26. 4. 1935, 28/1935 Sb., Oddíl IX.. Dostupný také z WWW:

<[http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb\\_free.nsf/c12571cc00341df1c12566af007f1a09/c12571cc00341df1c12566d9007b1aa2?OpenDocument](http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb_free.nsf/c12571cc00341df1c12566af007f1a09/c12571cc00341df1c12566d9007b1aa2?OpenDocument)>.

<sup>17</sup> Česká republika. Zákon 56/1950 Sb. o provozu na veřejných silnicích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 03.06.1950, 27/1950 Sb., Oddíl III.. Dostupný také z WWW:

<[http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb\\_free.nsf/c12571cc00341df1000000000000000/c12571cc00341df1c12566d40071a270?OpenDocument](http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb_free.nsf/c12571cc00341df1000000000000000/c12571cc00341df1c12566d40071a270?OpenDocument)>.



pojistného. Toto vládní nařízení bylo platné až do roku 1997, kdy bylo zrušeno zákonem č. 12/1997 Sb., o plynulosti a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Vládní nařízení postupně zastarávalo, takže bylo novelizováno několika vyhláškami. Například vyhláškou ministerstva financí č. 123/1974 Sb., která přesně definovala rozsah pojištění.<sup>18</sup>

Po roce 1989 se používaný systém prokázal jako zastaralý a z důvodu cenové regulace i nadále neudržitelný. Výše pojistného se od 50. let neměnila a systém nebyl schopný pružně reagovat na prudce se zvyšující počet škodných událostí. Proto bylo vládní nařízení několikrát novelizováno. Toto snažení vyvrcholilo až novým zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, který vstoupil v platnost 1. 1. 2000. Systém pojištění byl zpět změněn ze zákonného na povinně smluvní, byl založen garanční fond ČKP a do segmentu zákonného pojištění byla, po 50 letech vlády Československé pojišťovny, vpuštěna konkurence.<sup>19</sup> Z důvodu pomalejšího nástupu změn byly ceny zákonného pojištění ještě 3 roky regulovány. Po roce 2002 již nastala plná deregulace. Každý provozovatel si mohl svobodně zvolit pojišťovnu, každá pojišťovna si mohla svobodně nastavit ceny a kritéria určování cen. V prvních letech byla segmentace pojistného trhu malá a zabývala se především objemem vozidla a bezeškodním průběhem. V současné době se ke stanovení ceny zkoumá mnoho faktorů včetně věku, povolání a bydliště pojištěného a několika parametrů vozidla.<sup>20</sup>

### 1.5.2 Současná legislativa

Po 50 letech zákonného pojištění a monopolu jedné pojišťovny bylo nutné provést mnoho změn, aby se systém pojištění odpovědnosti z provozu vozidel přiblížil standardům používaným v moderních, rozvinutých ekonomikách. Dalším z důvodů pro změnu legislativy byl vstup České republiky do Evropské unie. Ke dni vstupu musela být česká legislativa již v plném souladu s komunitárním právem<sup>21</sup>. To si vyžádalo mnoho změn, z nichž některé byly zmíněny již v předchozí kapitole. V první řadě bylo třeba deregulovat trh. Zrušení monopolního ovládnutí trhu Českou pojišťovnou a.s. a jejich předchůdců<sup>22</sup> a vpuštění

<sup>18</sup> Česká republika. Vládní nařízení 54/1953 Sb. o provozu na silnicích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 01. 07. 1953, 32/1953 Sb., Povinnosti při provozu na silnicích. §11. Dostupný také z WWW:

<[http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb\\_free.nsf/c12571cc00341df1c12566af007f1a09/c12571cc00341df1c12566d40071bbd5?OpenDocument](http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb_free.nsf/c12571cc00341df1c12566af007f1a09/c12571cc00341df1c12566d40071bbd5?OpenDocument)>.

<sup>19</sup> *Bezpojištění.cz* [online]. c2011 [cit. 2011-03-23]. Historie povinného ručení. Dostupné z WWW: <<http://sa-apl2.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/1-historie-povinného-ruceni>>.

<sup>20</sup> TICHÁ, Barbora. *Pojištění odpovědnosti z provozu silničních vozidel v Evropě („zelená karta“)*. Brno, 2010. 76 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta.

<sup>21</sup> Komunitární právo jsou všechny právní normy Společenství (Evropské unie).

<sup>22</sup> Historie České pojišťovny a. s. sahá do poloviny 19. století, kdy v roce 1827 byla založena První česká vzájemná pojišťovna. Ta byla v roce 1948 znárodněna a přejmenována na Československou pojišťovnu. V roce 1953 se z Československé pojišťovny stala Státní pojišťovna a o 16 let později byla přejmenována na Českou státní pojišťovnu. V roce 1991 proběhla deregulace na poli pojišťovnictví a v roce 1992 vzniká Česká pojišťovna a. s.

konkurence na trh se zákonným pojištěním. Zavedení systému odměn a trestů pro řidiče s příznivým a nepříznivým škodním průběhem.

Institut pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je v České republice upravován zákonem č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů, jako pojištění neživotního charakteru. Pojištěním odpovědnosti z provozu vozidel se konkrétně zabývá zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů. Tento právní dokument byl harmonizován s právním rámcem Evropské unie. Návaznost na evropské normy je uvedena v §1 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla: „*Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, ve znění směrnic Rady 72/430/EHS a 84/5/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES. Druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Rady 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES. Třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě).*” Tento zákon stanovuje povinnost mít při pohybu na veřejných pozemních komunikacích pojištěné vozidlo „*Nestanoví-li tento zákon jinak, může na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná, provozovat vozidlo pouze ten, jehož odpovědnost za škodu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle tohoto zákona. Povinnost pojištění odpovědnosti musí být splněna i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci.*“ upravuje práva

a povinnosti pojištěného, práva a povinnosti poškozeného, rozsah pojištění „Nestanoví-li tento zákon jinak, má pojištěný nárok, aby pojistitel za něho nahradil v rozsahu a ve výši podle zvláštního právního předpisu poškozeným uplatněné a prokázané nároky na náhradu

- a) škody na zdraví nebo usmrčením,
- b) škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škody vzniklé odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat (dále jen "věcná škoda"),
- c) škody, která má povahu ušlého zisku,
- d) účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování nároků podle písmen a) až c),

pokud ke škodné události, ze které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání pojištění odpovědnosti. Škoda se hradí v penězích, maximálně však do výše limitu pojistného plnění stanoveného v pojistné smlouvě., Dále zřizuje a upravuje práva a povinnosti České kanceláře pojistitelů

„1) Zřizuje se Kancelář, která je právnickou osobou, jejíž název zní: "Česká kancelář pojistitelů". Kancelář je organizací pojistitelů a působí v rozsahu stanoveném tímto zákonem. Sídlem Kanceláře je Praha.

(2) Kancelář:

- a) spravuje garanční fond,
- b) provozuje hraniční pojištění,
- c) zabezpečuje plnění úkolů souvisejících s jejím členstvím v Radě kancelářů,
- d) uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů cizích států a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod,
- e) spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti,
- f) vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti,
- g) podílí se na předcházení škodám v silničním provozu.

(3) Členství v Kanceláři vzniká nabytím právní moci rozhodnutí ministerstva, kterým bylo pojistiteli uděleno povolení k provozování pojištění odpovědnosti. Vznik členství je pojistitel povinen bezodkladně oznámit Kanceláři.

(5) Člen Kanceláře je povinen platit Kanceláři příspěvky. Příspěvky lze použít jen k zabezpečení působnosti Kanceláře., a garanční fond (viz kapitola Česká kancelář pojistitelů), který Česká kancelář pojistitelů zřizuje. Neméně důležitou součástí je část

o sankcích a povinnosti platit příspěvky do garančního fondu pro vlastníky a provozovatele nepojištěných vozidel.<sup>23</sup>

Spolu se zákonem č. 168/1999 Sb. byla vydána prováděcí vyhláška Ministerstva Financí č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, která mimo jiné upravuje státy mimo Evropskou unii, ve kterých platí pojištění odpovědnosti tuzemských vozidel.

Dalším významným legislativním dokumentem je zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě, který přesně vymezuje pojem pojistná smlouva a upravuje všechny její náležitosti, povinné údaje, uzavření, zrušení nebo třeba promlčení.

Při globálnějším pohledu na věc jde do legislativy zákonného pojištění zahrnout i zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, díky jehož dodržování dochází k nižšímu počtu pojistných událostí.<sup>24</sup>

## 1.6 Základní pojmy

**All risk** – pojištění proti všem rizikům, které nejsou smluvně vyloučeny. Používá se především u havarijního pojištění.

**Amortizace** – opotřebení. Plnění se vyplácí ve výši reálné ceny poškození. V případě opotřebovaných předmětů (součástí) se vyplácí jejich nová cena snížená o opotřebení.

**Bonus** – sleva na pojištění. Bonus se uplatňuje v případě příznivého průběhu škody. Obvykle se určuje na základě bezškodného období.

**Cizozemské vozidlo** – dle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel se jedná o vozidlo se zahraniční registrační značkou nebo vozidlo ve vlastnictví osoby s trvalým bydlištěm mimo Českou republiku.

**Havarijní pojištění** – pojištění proti škodě způsobené zaviněnou nehodou, krádeží, živelným poškozením... Obvykle se uzavírá jako all risk pojištění.

**Krácení plnění** – Pojišťovna má právo uplatnit sankci v podobě snížení plnění v případech, kdy oprávněný zanedbal některou z jeho povinností. Může jít například o nepřivolání policie na místo nehody, podpojištění nebo zanedbání péče o vozidlo.

**Likvidace pojistné události** – Proces, v němž se vyšetřuje příčina pojistné události, zjišťuje škoda a při splnění všech náležitostí je vyplaceno plnění.

---

<sup>23</sup> Česko. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1999, částka 57. Dostupný také z WWW: <<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?cd=76&typ=r&zdroj=sb99168>>.

<sup>24</sup> TICHÁ, Barbora. *Pojištění odpovědnosti z provozu silničních vozidel v Evropě („zelená karta“)*. Brno, 2010. 76 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta.

**Malus** – navýšení ceny pojištění na základě zhoršeného škodního průběhu. Uplatňuje se především u zákonného pojištění odpovědnosti z provozu.

**Oprávněný** – osoba, jenž má právo na pojistné plnění a zároveň není smluvní stranou při uzavírání pojištění.

**Plnění** – částka, která je vyplácena pojištěnému v okamžiku splnění podmínek uvedených ve smlouvě nebo částka vyplácená poškozenému ze zákonného pojištění odpovědnosti.

**Škodní průběh** – výpočet udávající poměr mezi zaplaceným pojištěním a vyplaceným plněním. Vypočítává se obvykle pro stanovení výše havarijního pojištění nebo flotilového pojištění.

**Tuzemské vozidlo** – dle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidel se jedná o vozidlo registrované na území České republiky nebo vozidlo vlastněné osobou s trvalým pobytem na území České republiky.<sup>25</sup>

## **1.7 Zelená karta**

Zelená karta je mezinárodní doklad potvrzující existenci pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla. Vydání tohoto dokladu je zákonnou povinností každé pojišťovny. Smyslem zelených karet je usnadnění cestování mezi jednotlivými státy. Tento mezinárodně uznávaný a standardizovaný doklad stvrzuje existenci pojištění pro případ kontroly nebo nehody v tuzemsku nebo zahraničí. Systém zelených karet vzniká v období po druhé světové válce z důvodu tlaku řidičů cestujících po více státech. Před existencí systému zelených karet bylo nutné mít pojištění odpovědnosti z provozu vozidel sjednané na území každého státu jednotlivě. Systém zelených karet byl vyvinut v režimu mezinárodního práva Organizací spojených národů. První dohoda mezi národními kanceláři států, obdoba dnešní České kanceláře pojistitelů, byla uzavřena v roce 1951 a systém zelených karet začíná fungovat 1. 1. 1953. Československá státní pojišťovna se do tohoto systému zapojila o 3 roky později.<sup>26</sup>

Dle vyhlášky Ministerstva financí 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, platí zelená karta kromě České republiky a ostatních členských států Evropské unie a dalších států tvořících Evropský hospodářský prostor také na území států Albánie, Andorry, Bosny a Hercegoviny, Bývalé jugoslávské republiky Makedonie,

<sup>25</sup> Allrisk.cz : *Všechna rizika pod kontrolou* [online]. 2011 [cit. 2011-03-26]. Pojišťovací slovník. Dostupné z WWW: <<http://www.allrisk.cz/pojistovaci-slovník.html?s=vse>>.

<sup>26</sup> TICHÁ, Barbora. *Pojištění odpovědnosti z provozu silničních vozidel v Evropě („zelená karta“)*. Brno, 2010. 76 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta.

Chorvatska, Monaka, San Marina, Srbska, Černé Hory, Švýcarska, Turecka, Ukrajiny a Vatikánu.<sup>27</sup>

## **1.8 Česká kancelář pojistitelů**

Česká kancelář pojistitelů (dále jen „ČKP“) je profesní organizace pojistitelů, kteří jsou na území České republiky oprávněni provozovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, se sídlem Na Pankráci 1724/129, Praha 4. Je právnickou osobou, která byla zřízena zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla dne 30. července 1999. Kancelář je zapsána v obchodním rejstříku, vedeným Městským soudem v Praze, v oddíle A, vložka 49763.

ČKP je dle zákona č. 168/1999 Sb. povinna:

- spravovat garanční fond,
- provozovat hraniční pojištění a informační středisko,
- plnit úkoly související s členstvím v radě kancelářů,
- uzavírat dohody s kancelářemi cizích států a informačními středisky,
- spolupracovat se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti,
- vést evidenci a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti,
- podílet se na předcházení škodám a pojistným podvodům<sup>28</sup>

ČKP, jako společnost zastřešující komerční pojišťovny, poskytuje garanci poškozeným a v tomto vztahu jim poskytuje následující služby:

- plnění za škodu na zdraví nebo usmrcením způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla pojištěného u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škodu,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla pojištěného hraničním pojištěním,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území ČR povinnost uzavřít hraniční pojištění,
- náhradního plnění podle § 24 a) a § 24 b) zákona č. 168/1999 Sb.

<sup>27</sup> Česko. Vyhláška Ministerstva financí ze dne 15. září 1999, kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., O pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1999. Dostupný také z WWW: <[http://www.usfcr.cz/zakony/vyhl\\_205\\_1999.pdf](http://www.usfcr.cz/zakony/vyhl_205_1999.pdf)>.

<sup>28</sup> *Česká kancelář pojistitelů* [online]. 1999 [cit. 2011-03-10]. Obecně o ČKP. Dostupné z WWW: <[http://www.ckp.cz/onas/onas\\_obec.php](http://www.ckp.cz/onas/onas_obec.php)>.

Tyto služby jsou hrazeny z Garančního fondu a ČKP má právo vymáhat částku, kterou vyplatila poškozenému, po povinném. V tomto případě bývá povinným viník nehody, který například nemá uzavřené zákonné pojištění.<sup>29</sup>

### 1.8.1 Garanční fond

Garanční fond České kanceláře pojistitelů je instituce založená na základě zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů.

Od roku 1999 do roku 2009 odváděly finanční prostředky do garančního fondu ČKP jen komerční pojišťovny, které byly členy ČKP a tudíž byly oprávněny poskytovat zákonné pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Od 1. 1. 2009, kdy začala platit novela zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, hradí poplatek do garančního fondu i řidiči nepojištěných vozidel. Toto je upraveno §24c výše uvedeného zákona. V tabulce níže jsou uvedeny poplatky do rezervního fondu:

Tabulka 1: Výše denních poplatků do garančního fondu za nepojištěná vozidla:

Kategorie vozidla	cena
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 přípojné 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 přípojné vozidlo s největší přípustnou hmotností nad 10000kg	300 Kč
speciální vozidlo	80 Kč
přípojné vozidlo s nejvyšší přípustnou hmotností do 3 500 kg	30 Kč
zemědělský nebo lesnický traktor a jejich přípojné vozidlo	40 Kč
ostatní vozidla	60 Kč

Zdroj: Česká kancelář pojistitelů

Z garančního fondu jsou vypláceny služby uvedené v odchozí kapitole. Uhrazením příspěvku do garančního fondu se však auto nestává pojištěným. Uhrazení příspěvku je pouhým splněním zákonné povinnosti a zaplacení jakési pokuty, ze které jsou hrazeny případné škody způsobené provozem nepojištěného vozu. Tyto škody jsou následně po viníkovi (povinném) vymáhány. Stejně tak neznamená uhrazení příspěvku ochranu před pokutou od Policie České

<sup>29</sup> Bez pojištění [online]. 2000 [cit. 2011-03-13]. Jaké postihy hrozí motoristům za neplacení povinného ručení?. Dostupné z WWW: <<http://sa-apl2.ckp.cz/uvod/4-neplaceni-povinneho-ruceni/12-jake-postihy-hrozi-motoristum-za-neplaceni-povinneho-ruceni-1>>.

republiky. Je tomu proto, že uhrazení poplatku neznamena uzavřené pojištění odpovědnosti a tím pádem dochází stále k přestupku a řidiči takového vozidla hrozí pokuta ve výši 5 až 40 tisíc korun českých.



## 2 Analýza současného trhu

### 2.1 *Poskytovatelé pojištění odpovědnosti*

Aby mohla kterákoliv pojišťovna nabízet pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, musí být, mimo jiné, členem České kanceláře pojistitelů. V současné době má Česká kancelář pojistitelů 14 členů, z nichž 13 poskytuje toto pojištění.

- Allianz pojišťovna,
- AXA pojišťovna,
- Česká pojišťovna,
- Česká podnikatelská pojišťovna,
- ČSOB pojišťovna,
- Direct pojišťovna,
- Generali pojišťovna,
- Hasičská vzájemná pojišťovna,
- Kooperativa pojišťovna,
- Slavia pojišťovna,
- Triglav pojišťovna,
- Uniqa pojišťovna,
- Wüstenrot pojišťovna.

### 2.2 *Vývoj počtu nepojištěných vozidel v České republice*

Nepojištěná auta jsou dlouhodobým problémem českého dopravního systému. Situace se začala zlepšovat v roce 2009 po zavedení novely zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Nejzásadnější vliv na zlepšení mělo zavedení poplatku do garančního fondu u nepojištěných vozidel. Zavedení těchto poplatků znamenalo meziroční snížení počtu nepojištěných vozidel o 27%. Část nepojištěných vozidel byla trvale odhlášena, část byla dočasně odhlášena a zbylá část byla nově pojištěna. Příspěvky do garančního fondu mohou dosahovat až desítek tisíc, takže jsou pro majitele vozů dostatečnou motivací k řešení problému nepojištěného vozidla. Od roku 2009 do 21. 9. 2010 bylo do garančního fondu vybráno více než 212 milionů korun českých.<sup>30</sup> Částka ještě vyšší je po majitelích vozidel vymáhána. V tabulce níže je uveden vývoj počtu nepojištěných vozidel:

---

<sup>30</sup> Česká kancelář pojistitelů [online]. 2010 [cit. 2011-03-14]. Statistiky a informace. Dostupné z WWW: <[http://www.ckp.cz/tisk/statistiky\\_a\\_informace.php?id=0](http://www.ckp.cz/tisk/statistiky_a_informace.php?id=0)>.

Tabulka 2: Počet registrovaných a nepojištěných vozidel.

	registrovaná vozidla	pojištěná vozidla	nepojištěná vozidla	trvale vyřazená vozidla
<b>2008</b>	7,0 mil.	6,2 mil.	817 tis.	185 tis.
<b>2009</b>	7,1 mil.	6,5 mil.	617 tis.	285 tis.
<b>meziroční nárůst/pokles</b>	1%	4%	-24%	54%

Zdroj: finance.cz

Přestože se podíl nepojištěných vozidel mezi lety 2008 a 2009 snížil z 12,2 % na 8,7 %, stále jsou to velmi vysoká čísla. Cílem ČKP je dostat se na úroveň vyspělých evropských států, kde se úroveň nepojištěných vozidel pohybuje okolo 1%. Ruku v ruce se snižujícím se počtem nepojištěných vozidel klesá i počet nehod způsobených řidiči bez uzavřeného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.<sup>31,32</sup>

Obrázek 1: Počet škod způsobený nepojištěnými vozy.



Zdroj: Česká kancelář pojistitelů

Přestože počet nehod nepojištěných vozů výrazně klesl, náklady spojené s likvidací škod způsobených nepojištěnými vozy neklesají. Je to způsobeno neustálým růstem průměrné škody při nehodě. Především škod na zdraví, které meziročně vzrostly o více než 14% a dosahují částky přes 500 tisíc Kč.<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Finance.cz [online]. 2010 [cit. 2011-03-14]. Na silnicích ubývá nepojištěných řidičů. Dostupné z WWW: <<http://www.finance.cz/zpravy/finance/260689-na-silnicich-ubyva-nepojistenych-ridicu/>>.

<sup>32</sup> O pojištění [online]. 2010 [cit. 2011-03-15]. Podíl nepojištěných aut poprvé v historii klesl pod 10%. Dostupné z WWW: <<http://www.opojisteni.cz/produkty/pojisteni-aut/podil-nepojistenych-vozidel-poprve-v-historii-klesl-pod-10/>>.

<sup>33</sup> Česká kancelář pojistitelů [online]. 2010 [cit. 2011-03-14]. Dopravní nehody stojí jednou tolik, co před deseti lety. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-27.pdf>>.

## **2.3 Pojištění pro jednotlivce**

Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla mohou jednotlivci sjednat několika způsoby, které jsou níže popsány.

### **2.3.1.1 Individuální pojištění sjednané s pojišťovnou**

Nejjednodušší a nejtradičnější způsob sjednávání pojištění odpovědnosti z provozu vozidel je sjednání pojištění přímo na pobočce pojišťovny nebo s pojišťovacím makléřem té dané pojišťovny. Při sjednávání pojištění přímo s pojišťovnou nejsou obvykle poskytovány slevy z pojištění a jediným snížením ceny je započtení bonusů za předchozí bezeškodní průběh.

### **2.3.1.2 Individuální pojištění sjednané přes makléřskou společnost**

Druhým způsobem uzavření pojištění odpovědnosti z provozu vozidel je uzavření pojistky přes makléřskou společnost. Největší výhodou tohoto způsobu uzavření pojištění je obchodní sleva, kterou makléřské společnosti obvykle poskytují a porovnání několika nabídek pojištění. Klientovi tímto odpadá starost s volbou pojišťovny a jako bonus získá obchodní slevu.

### **2.3.1.3 Individuální pojištění sjednané přes internetový srovnávač**

V posledních letech velmi oblíbený způsob sjednávání pojištění je přes internetové kalkulačky nebo srovnávače. Statistiky pojišťoven hovoří o více jak 20 %<sup>34</sup> pojistek, které jsou sjednány pomocí těchto srovnávačů. Pojišťovnam se tato praxe příliš nezamlouvá, protože snižuje jejich marže. Nejznámějším internetovým srovnávačem je Top-pojištění.cz. Přidanou hodnotou internetových srovnávačů je především komplexní srovnání většiny<sup>35</sup> dostupných pojistných produktů a drobná obchodní sleva.

### **2.3.1.4 Zařazení vozidla do cizí flotily**

Nejméně obvyklým způsobem sjednání pojištění odpovědnosti z provozu vozidel je zařazení vozidla do flotily vozidel pod makléřskou společností. Tento druh pojištění nabízí například i makléřské společnost Němec&Partners. Tento způsob pojištění je vhodný především pro osoby, které jsou pojišťovnami hodnocené jako rizikové. Obvykle se zde nenabízejí obchodní slevy ani jiná srovnání.

---

<sup>34</sup> *Opojištění.cz* [online]. 3. 11. 2009 [cit. 2011-05-08]. Porovnávání povinného ručení některým pojišťovnám vadí. Dostupné z WWW: <<http://www.opojisteni.cz/produkty/pojisteni-aut/porovnavani-povinneho-ruceni-nekterym-pojistovnam-vadi/>>.

<sup>35</sup> Pojišťovna Direct neposkytuje data o cenách pojištění a proto se v kalkulatorech nevyskytuje. Pojištění u této pojišťovny jde sjednat pouze přes pojišťovnu Direct

### 2.3.2 Faktory ovlivňující cenu

Až do roku 2004 používaly pojišťovny jen velmi jednoduchou diferenciaci klientů pomocí zdvihového objemu motorů jejich vozidel. Od roku 2004 přicházejí pojišťovny s mnoha rozličnými faktory, podle nichž posuzují rizikovost toho kterého klienta a podle rizikovosti stanovují cenu. Níže jsou uvedeny nejpoužívanější faktory pro stanovení rizikovosti klienta a ceny pojištění.<sup>36</sup>

- objem motoru vozidla,
- výkon motoru vozidla,
- hmotnost vozidla,
- způsob užití vozidla,
- stáří vozidla,
- právní forma pojistníka/provozovatele,
- věk pojistníka/provozovatele,
- bydliště pojistníka/provozovatele,
- povolání pojistníka/provozovatele,
- další pojištění u téže pojišťovny,
- frekvence placení pojistného,
- počet měsíců bez nehody,
- počet škod,
- výše pojistných limitů,
- použití zimních pneumatik.<sup>37</sup>

## 2.4 Pojištění pro skupinu vozidel

Druhy pojištění odpovědnosti z provozu vozidel u skupin několika vozidel můžeme rozdělit na 2 hlavní podskupiny:

### 2.4.1 Individuální pojištění

Individuální pojištění skupin vozidel je velmi podobné pojištění pro jednotlivce popsané výše. Tento druh pojištění je výhodný především pro menší skupiny vozidel, jejich správa není složitá. Vozidla je možno pojistit buď na samostatné smlouvy, nebo na jednu

---

<sup>36</sup> *Auto.cz* [online]. 22. 10. 2003 [cit. 2011-05-08]. Povinné ručení 2004 – sazby největších pojišťoven. Dostupné z WWW: <<http://www.auto.cz/povinne-ruceni-2004-sazby-nejvetsich-pojistoven-17465>>.

<sup>37</sup> Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 14.1.2011, last modified on 14.1.2011 [cit. 2011-05-08]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD\\_odpov%C4%9Bdnosti\\_z\\_provozu\\_vozidla](http://cs.wikipedia.org/wiki/Poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD_odpov%C4%9Bdnosti_z_provozu_vozidla)>.

souhrnnou smlouvu, která obsahuje individuální pojištění jednotlivých vozidel a na celou skupinu je poskytnuta sleva. Tento druh pojištění je výhodný především pro menší skupiny vozidel. U větších skupin vozidel je výhodnější a zároveň jednodušší flotilové pojištění.

#### **2.4.2 Flotilové pojištění**

Produkt vyvinutý přímo pro velké skupiny vozidel. Všechna vozidla jsou pojištěna na jednu pojistnou smlouvu, ve které jsou jmenovitě vypsána. U flotilových smluv se pro stanovení ceny obvykle nezkoumá počet bezeškodních měsíců, ale celkový škodní průběh flotily. Tedy poměr mezi zaplaceným pojištěním a vyplaceným pojistným plněním. Tento poměr by měl být nižší než 50 %. Pokud tomu tak není, pojišťovny buď navyšují cenu pojistného, nebo nemají o pojištění takové skupiny vozidel vůbec zájem. Flotilové pojištění odpovědnosti z provozu vozidel se poskytuje pouze firemním klientům. Na flotilovou pojistku se obvykle poskytuje sleva ve výši cca 50 % z tabulkových cen. V případě velmi nízkého škodního průběhu je možné tuto slevu ještě zvýšit.

Obdobně jako u pojištění jednotlivců je možno zařadit skupinu vozidel do flotily makléřské společnosti. U větších flotil je ovšem výhodnější uzavřít vlastní flotilovou pojistku. Hlavními výhodami flotilového pojištění, především u velkých skupin vozidel, jsou:

- Individuální sjednání pojistky. V případě velkých skupin vozidel se pojistná smlouva upravuje dle přání klienta individuálně.
- Správa pojištění vozového parku na jednom místě. Uzavřením flotilové pojistky je společnosti přidělena kontaktní osoba, správce flotilového pojištění, se kterou se řeší veškeré problémy ohledně pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Správce zařazuje nová vozidla, vyřazuje prodaná nebo jinak vyřazená vozidla.
- Štíhlá administrativa. Jedna flotilová pojistka může nahrazovat až stovky jednotlivých pojistných smluv.
- Detailní přehled pojistných událostí a vyhodnocování škodního průběhu. Pojišťovny mají přesná data o nehodách jednotlivých vozidel. Tyto informace mohou poskytnout klientovi.
- Sleva. Jak bylo výše uvedeno, Cena flotilové pojistky se nevypočítává na základě předchozího bezškodného období, ale na základě škodního průběhu. Obvyklá výše základní slevy činí cca 50 %. To je sleva za pojištění velkého množství vozidel.

V případě příznivého škodního průběhu je možno tuto slevu ještě zvýšit.

## 2.5 Požadavky zákazníka

Požadavky zákazníků jsou velmi cennými informacemi pro pojišťovny a ty si jich náležitě váží. Proto je velmi obtížné dostat se k věrohodným informacím. Dle zveřejněných dat pojišťoven se až 70 % zákazníků rozhoduje podle ceny. Je to dáno především chápáním tohoto pojištění ze strany zákazníků. Zákazníci chápou zákonné pojištění odpovědnosti z provozu vozidel jako jistou formu daně a proto se snaží platit tuto daň co nejnižší.<sup>38</sup>

Pro sestavení věrohodného žebříčku priorit pojistitelů bylo nutno provést vlastní průzkum trhu.

Průzkum byl prováděn v odborných kruzích. Byl přijat předpoklad, že fleet manager<sup>39</sup> starající se o flotilu vozidel a sjednávající podmínky pojištění, bude osobou odbornou. I mezi lidmi pohybujícími se v automobilismu je cena pojištění chápána jako jeden z hlavních parametrů. Procento osob rozhodujících se jen podle ceny je ale výrazně nižší. Přesná čísla naleznete v následující statistice.

Pokud z výzkumu odfiltrujeme osoby, které nemají vůz nebo jezdí s vozidlem bez uzavřeného povinného ručení<sup>40</sup>, zjistíme, že pouze podle ceny se rozhoduje 41 % osob. Ze 140 respondentů 58 odpovědělo, že je jejich jediným kritériem cena. Z osob, které se nerozhodují jen podle ceny, byla sestavena následující tabulka, kde je uvedeno, jaká kritéria jsou pro výběr pojištění u respondentů. Hlasovat bylo možno v rozsahu 1 až 10. 1 znamená, že parametr má žádnou nebo velmi nízkou váhu při rozhodování. 10 znamená velmi vysokou váhu parametru.

---

<sup>38</sup> *Srovnac.cz* [online]. 2010 [cit. 2011-04-09]. Povinné ručení. Dostupné z WWW: <<http://www.srovnac.cz/povinne-ruceni-srovnani>>.

<sup>39</sup> Fleet: skupina vozidel, vozový park, společnosti. Fleet manažer: osoba spravující vozový park společnosti.

<sup>40</sup> V roce 2009 bylo nepojištěných vozidel 617 tisíc. Což je sice 27% pokles vůči předchozímu roku, ale stále je to číslo vysoko nad evropským standardem.

Tabulka 3: Výsledky průzkumu trhu. Požadavky zákazníků.

Parametr	Modus <sup>41</sup>	Medián <sup>42</sup>	Průměr <sup>43</sup>
Jakou váhu při rozhodování přisuzujete ceně pojištění?	10	8	7,77
Jakou váhu při rozhodování přisuzujete dobrému jménu pojišťovny?	10	8	6,89
Jakou váhu při rozhodování přisuzujete výši maximálního plnění?	8	7	6,57
Jakou váhu při rozhodování přisuzujete pomoci při jednání s pojišťovnou viníka nehody?	8	7	5,98
Jakou váhu při rozhodování přisuzujete doporučení známých?	1	5	4,98
Jakou váhu při rozhodování přisuzujete úrazovému pojištění osob ve vozidle?	1	5	4,90
Jakou váhu při rozhodování přisuzujete asistenční službě v ceně pojištění?	1	5	4,88
Jakou váhu při rozhodování přisuzujete dostupnosti pobočky pojišťovny?	1	5	4,79
Jakou váhu při rozhodování přisuzujete právnímu poradenství v případě nehody?	1	5	4,59

Zdroj: Vlastní výzkum

Z tabulky je patrné, že největší váhu přisoudili respondenti ceně pojištění. Nejčastějším hodnocením bylo 10, tedy nejvyšší možné ohodnocení. Cena je pochopitelným parametrem, protože v případě nevhodně zvoleného pojištění může být výsledná cena celkového pojištění rozsáhlých fleetů vyšší o statisíce.

Jako druhý nejvýznamnější parametr je hodnoceno dobré jméno pojišťovny. Preference velkých a dobře zavedených pojišťoven je pochopitelná. Když odmyslíme lepší dostupnost poboček a nižší možnost krachu, je u velkých a zavedených pojišťoven lepší a rychlejší jednání s poškozenými. Jak je vidět ze statistik Nehodové služby, malé, méně známé a málo zavedené pojišťovny výrazně krátí pojistné plnění. Toto má za následek nemalý problém pro viníka nehody, protože v případě soudního vymáhání zbytku škody po viníkovi má poškozený velmi vysokou šanci vyhrát. Je to dáno tím, že pojištěním nezanká odpovědnost viníka za škody. Při následných soudních sporech dávají soudy viníkovi nehody k náhradě zbytek do výše plnění. U velkých škod, v řádu milionů korun, jde o statisíce, které soud přikáže viníkovi nehody zaplatit. Karol Novák ze společnosti Nehodová služba tento stav komentoval slovy: „V případě, že pojišťovna odmítne uhradit celé plnění, tedy celou náhradu škody, jsme bohužel jakožto firma zastupující poškozeného nuceni nárokovat toto krácení na viníkovi havárie, protože ze zákona je za škodu odpovědný on a nikoli pojišťovna.“

<sup>41</sup> Modus náhodné veličiny X je hodnota, která se v daném statistickém souboru vyskytuje nejčastěji (je to hodnota znaku s největší relativní četností). Představuje jakousi typickou hodnotu sledovaného souboru a jeho určení předpokládá roztřídění souboru podle obměn znaku.

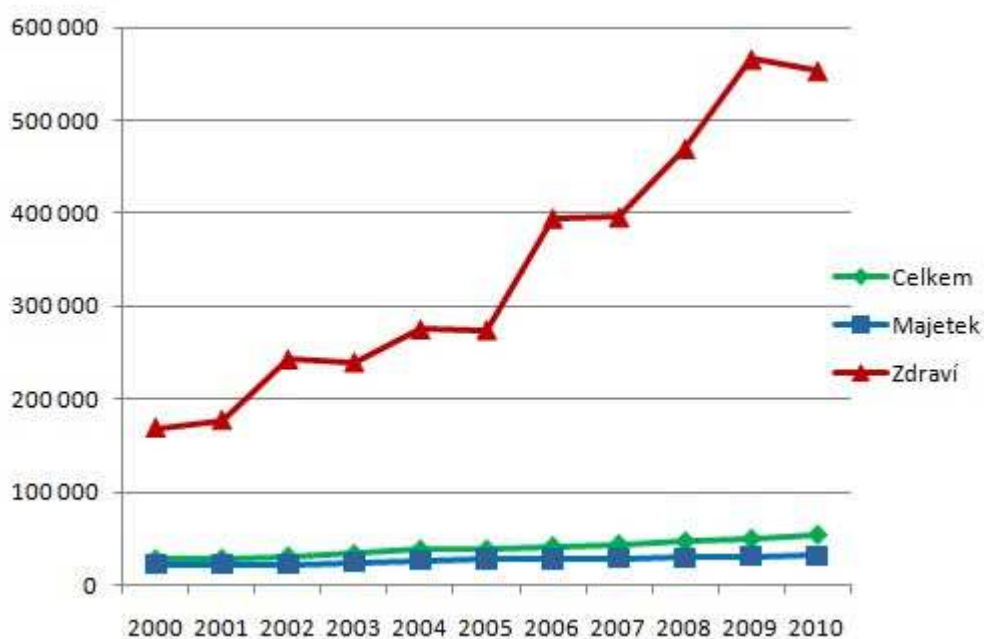
<sup>42</sup> Medián je hodnota, jež dělí řadu podle velikosti seřazených výsledků na dvě stejně početné poloviny. Ve statistice patří mezi míry centrální tendence. Platí, že nejméně 50 % hodnot je menších nebo rovných a nejméně 50 % hodnot je větších nebo rovných mediánu.

<sup>43</sup> Aritmetický průměr je statistická veličina, která v jistém smyslu vyjadřuje typickou hodnotu popisující soubor mnoha hodnot.

*Správný výběr pojišťovny je tak pro každého, kdo motorové vozidlo provozuje, velmi důležitý a dokáže ho uchránit před spoustou nepříjemností a pozdějších finančních ztrát.”<sup>44</sup>*

Třetím nejvýznamnějším parametrem pro respondenty je maximální výše pojistného plnění. Zákonem stanovený limit 35 milionů Kč na škody na majetku a 35 milionů Kč na zdraví si můžeme u pojišťoven zvýšit. Hodnota vyššího pojistného plnění je obvykle 70 milionů Kč až 150 milionů Kč. V přiloženém grafu je k vidění statistika průměrných škod plněných z pojištění odpovědnosti z provozu vozidel.

Obrázek 2: Graf vývoje průměrného plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidel.



Zdroj: Česká asociace pojišťoven

Jak je z grafu vidět, průměrné plnění se pohybuje okolo 40 000 Kč na majetku a 550 000 Kč na zdraví, pokud k němu dojde. Celková výše průměrného plnění je cca 50 000 Kč. Zdálo by se tedy, že limit 35 milionů Kč je dostatečný. Obzvláště u škod na zdraví tomu tak ale není a i při malé autonehodě mohou léčebné výlohy překročit tento zákonem daný limit.

Posledním, pro respondenty významným parametrem, je pomoc pojišťovny při jednání s pojišťovnou viníka. Tato služba je nabízena mnoha komerčními společnostmi zdarma.

O ostatní služby respondenti nejevili přílišný zájem. To dokazuje nejčastější hodnocení hodnotou 1 a průměrné hodnocení nižší než 5.<sup>45</sup>

<sup>44</sup>Nehodová služba [online]. 2010 [cit. 2011-05-08]. Výběr povinného ručení. Dostupné z WWW: <[http://www.nehodovasluzba.cz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=55&Itemid=75](http://www.nehodovasluzba.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=55&Itemid=75)>.

<sup>45</sup> Novák, A. – Požadavky na zákonné pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. (výsledek průzkumu), 2011. Dostupné z WWW: <<http://pozadavky-na-zakonne-pojisteni.vyplnto.cz>>.



## **2.6 Doplnkové služby**

Jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, většina zákazníků se při výběru pojištění odpovědnosti řídí cenou. Tento stav se pojišťovny snaží změnit a prodat zákazníkům mnoho doplňkových služeb. Pojišťovny začínaly s poskytováním asistenční služby. Od roku 2011 však dochází ke změně chápání zákonného pojištění. Z pojištění se stává jakýsi základní kámen, ke kterému si zákazník může připlatit doplňkové služby, které byly dříve součástí havarijního pojištění. V následujících podkapitolách budou popsány nejvýznamnější doplňkové služby.

### **2.6.1 Asistenční služba**

Asistenční služba je jednou z prvních poskytovaných nadstandardních služeb. Dnes ji většina pojišťoven poskytuje zdarma a obvykle je jak součástí povinného ručení tak havarijního pojištění. Asistenční služba obvykle obsahuje poradenské služby a v případě události v zahraničí i tlumočení po telefonu, právní služby, odtahování vozidla do nejbližšího servisu a skladné nebo parkovné vozidla. Pojišťovny obvykle rozlišují z jakého důvodu k události došlo. Podle události jsou pak nastavovány podmínky asistence. Především částky plnění.

### **2.6.2 Úrazové pojištění řidiče a dalších osob ve vozidle**

Jedná se o úrazové pojištění, které je omezeno na poranění či usmrcení následkem dopravní nehody. Nenahrazuje tedy klasické úrazové pojištění. Jedná se pouze o připojištění. Úrazové pojištění je pojištění životního charakteru, které poskytuje pojistné plnění na základě poranění nebo smrti.

### **2.6.3 Půjčení náhradního vozidla**

Půjčení náhradního vozidla bývá součástí asistenčních služeb nebo je zahrnuto v ceně zákonného pojištění. Součástí zákonného pojištění je však pouze nadstandardních pojištění, jako je „Povinné ručení NA100PRO“ od Kooperativy, „1. Povinné ručení Bez povinností“ od České pojišťovny nebo „Povinné ručení Exkluziv“ od Allianz. V případě této služby je velmi důležité prozkoumat pojistné podmínky, protože zatímco Kooperativa poskytuje náhradní vozidlo po celou dobu opravy, Česká Pojišťovna poskytuje náhradní vozidlo pouze na první 3 dny.

## 2.6.4 Pojištění čelního skla

Pojištění, nebo také připojištění čelního skla, je dalším nadstavbovým prvkem nad povinné rušení, které si může zákazník sjednat. Některé pojišťovny (Allianz, Generali, Triglav) pojišťují všechna skla na vozidle. Toto připojištění je obvykle placené a ve většině případů se spoluúčastí. Pojištěný se tímto pojištěním chrání před finanční újmou způsobenou výměnou poškozeného čelního skla. Čelní sklo je obvykle poškozeno kamínkem, který odletí od kol druhého vozidla. Čelní sklo se tímto stává nejvíce pojištěným dílem vozidla. Před škodami je čelní sklo chráněno pojištěním odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, případným havarijním pojištěním a ještě připojištěním čelního skla. Zásadním problémem tohoto pojištění jsou praktiky servisů<sup>46</sup>, které jsou velmi výhodné pro jednotlivce avšak nikoliv pro pojišťovny a pojistitele flotil vozidel. Důsledkem toho je, že už při velmi malých slupinách vozidel se vyplatí samopojištění<sup>47</sup>.

## 2.6.5 Přímá likvidace

Přímá likvidace je v České republice novinkou od konce roku 2010. Odborníci se shodují na tom, že přímá likvidace je budoucností zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Tato služba spočívá v jednání s pojišťovnou, u které máme uzavřeno povinné ručení. V okamžiku kdy se stane pojistná, námi nezaviněná, událost, nahlásíme potřebné údaje na svoji pojišťovnu a ta nám vyplatí pojistné plnění. Tuto částku poté požaduje po pojišťovně vika nehody nebo České kanceláři pojistitelů.

Tuto službu v současné době poskytuje Česká pojišťovna v rámci „1. Povinného ručení bez povinností“, Allianz v rámci nejdražšího balíčku zákonného pojištění „Exkluziv“, pojišťovna Direct, pojišťovna Kooperativa v balíčku NA100PRO (příplatek 1200 Kč/rok), pojišťovna Uniqa (rozšířená asistence, příplatek 550 Kč/rok), Česká podnikatelská pojišťovna a Generali (v případě současného pojištění havarijním pojištěním, i pojištěním odpovědnosti z provozu vozidel). Postupně by se přímá likvidace škod měla rozšířit mezi všechny poskytovatele zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidel.

---

<sup>46</sup> Servisy poskytující opravy a výměny autoskel vysoce nadhodnocují ceny, pojišťovnám účtují vysoké částky a z těchto zdrojů vyplácejí odměny zákazníkům za zvolení konkrétního servisu. Následkem tohoto jsou vysoké ceny pojistného.

<sup>47</sup> Proces, při kterém si na krytí (úplné nebo částečné) neočekávaných ztrát vytváří subjekt vlastní zdroje, nebo tyto neočekávané ztráty kryje formou úvěru.

### **2.6.6 Ostatní doplňkové služby**

Nabídka doplňkových služeb k pojištění je velmi široká a kromě výše uvedených můžeme sjednat například:

- Pojištění zavazadel. Pojištění proti ztrátě, poškození nebo krádeži zavazadel. V pojistných podmínkách je přesné vymezení pravidel, při kterých dochází k plnění. Obvyklá pojistná částka je 5000 Kč až 10 000 Kč.
- Vyšší limit pojistného plnění. Maximální limit pojistného plnění lze u většiny pojišťoven zvednout ze zákonem stanovených 35 000 000 Kč na škody na zdraví a 35 000 000 Kč na škody na majetku na vyšší sazbu. Vyšší sazba se obvykle pohybuje v rozmezí 60 000 000 Kč až 100 000 000 Kč.
- Poskytnutí náhradního vozidla. Za mírný poplatek jde u některých pojišťoven sjednat pojištění proplacení nákladů spojených s půjčením náhradního vozidla. Toto pojištění je obvykle součástí dražších produktů. (Allianz Exkluziv, Kooperativa NA100PRO, 1. Povinného ručení bez povinností od České pojišťovny)
- Rozšířená asistenční služba s vyššími limity plnění (dražší ubytování, odtažení vozidla na delší vzdálenost, nonstop základní právní poradenství).

## **2.7 Výběr typu pojištění**

Při volbě typu optimálního pojištění bylo přihlédnuto k faktu, že společnosti poskytující expresní služby mají rozsáhlé skupiny vozidel (tzv. fleety) a jsou obvykle právníckými osobami.

Jako optimální typ pojištění bylo zvoleno samostatné flotilové pojištění, jehož ekonomické a administrativní výhody se zvyšují s počtem pojištěných vozidel.

Pro srovnání jsou v tabulkách uvedeny i jiné druhy pojištění. Jak je z tabulek s nabídkami vidět, je flotilové pojištění výhodnější především u druhé, větší, skupiny vozidel.

## **2.8 Pojišťované skupiny vozidel**

Úkolem této bakalářské práce je optimalizovat náklady spojené s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidel a výběr neoptimálnější varianty pojištění u níže uvedených skupin vozidel. Aby bylo možno porovnat podmínky pro malé a velké skupiny vozidel, byly zvoleny dvě různě velké skupiny.

### 2.8.1 Popis první skupiny vozidel a stávající podmínky pojištění

První optimalizovaná skupina vozidel (dále jen skupina 1) je v současné době pojišťována individuálními pojistkami se započteným bonusem za bezeškový průběh. Flotila čítá 5 osobních vozů do 3 500 kg, jeden traktor a dva přívěsy.

Tabulka 4: Seznam pojišťovaných vozidel. Skupina 1

č.	Značka	Hmotnost	Zdvihový objem	Druh vozidla	Bezeškový průběh	Třída	rok výroby
1.	Ford Mondeo	1690 kg	1998 ccm	osobní	15 měsíců	OA4A	2005
2.	Peugeot Boxer	1500 kg	2189 ccm	osobní	37 měsíců	NA1.4B	2005
3.	Zetor Z7201	5090 kg	3595 ccm	traktor	48 měsíců	TRAB	1985
4.	přívěs	380 kg	----	přívěs	14 měsíců	PV1	1972
5.	přívěs	1600 kg	----	přívěs	87 měsíců	PV2A	1991
6.	Ford Mondeo	1547 kg	1989 ccm	osobní	72 měsíců	OA4A	2002
7.	Alfa Romeo	1210 kg	1598 ccm	osobní	48 měsíců	OA3A	1998
8.	Ford Focus	1670 kg	1988 ccm	osobní	48 měsíců	OA4A	2002

Zdroj: Vlastní

Pojištění je realizováno u pojišťovny Allianz pomocí individuálně uzavřených pojistných smluv. Díky velmi příznivému bezeškovému průběhu předchozích pojištění, staršímu roku výroby vozidel, sídlu společnosti v sídelním celku čítajícím méně než 50 000 obyvatel a relativně malému počtu pojišťovaných vozidel je celková cena velmi příznivá.

Činí 17 989 Kč.

### 2.8.2 Popis druhé skupiny vozidel a stávající podmínky pojištění

Druhá optimalizovaná flotila (dále jen skupina 2) čítá 36 osobních vozidel a 2 přívěsy. V současné době je tato flotila pojištěna flotilovou pojistkou u společnosti ČSOB. Detailní seznam vozidel je v příloze.

Druhá optimalizovaná flotila je v současné době pojištěna na individuální flotilovou pojistku. Pojistná smlouva je realizována u pojišťovny ČSOB a byla sjednána přímo na místní pobočce pojišťovny. Přestože škodní průběh stávající flotily je cca 22 %, tedy hluboko pod limitem 50 % pro poskytování slev za příznivý škodní průběh, a flotila čítá 38 pojišťovaných vozidel, je cena stávající pojistky 165 756 Kč.

Maximální výše plnění je 62 milionů korun a v ceně pojistky je asistenční služba, základní poradenství od makléře a velmi základní správa pojištění.

## 3 Výpočty a srovnání

### 3.1 Cenové nabídky

Na základě rozeslaných poptávek pojišťovněm a pojišťovacími makléři a osobních návštěv pojišťoven a pojišťovacích makléřů byly získány následující cenové nabídky na pojištění. Cenové nabídky jsou uspořádány v přehledné tabulce. V nabídce je 23 produktů od 7 různých pojišťoven. Ostatní pojišťovny buď nenabízejí flotilová pojištění (např. Direct), nebo nemají zájem účastnit se výběrových řízení (např. Uniqa). Detailní výpisy všech nabídek jsou uvedeny v příloze

Ve srovnání nalezneme 3 druhy pojištění.

- Individuální pojištění pro právnické osoby – každé vozidlo je pojištěno individuálně na samostatnou smlouvu. Každé vozidlo může být pojištěno u jiné pojišťovny. S tímto pojištěním nelze získat výraznější slevu.
- Hromadná flotila – pojišťovaná vozidla jsou zařazena do flotily makléřské společnosti. Hlavní vlastností je absence bonusů a malusů.
- Samostatná flotila – pojišťovaná vozidla jsou pojištěna na jednu samostatnou flotilovou smlouvu. Výhoda především pro velké flotily vozidel. Za příznivého škodního průběhu lze získat výrazné slevy.

### 3.2 Kriteria vyhodnocení

Pro stanovování kritérií pro vyhodnocení optimálních nabídek bylo použito dat získaných průzkumem požadavků zákazníků, prostudováním odborných článků a osobní zkušeností.

Tabulka 5: Seznam kritérií.

Kritérium		Typ	
č.	název	Povaha	Kvantifikovatelnost
K1	Cena	Minimalizační	Kvantitativní
K2	Přímá likvidace	Maximalizační	Kvalitativní
K3	Dobré jméno pojišťovny	Maximalizační	Kvalitativní
K4	Výše maximálního plnění	Maximalizační	Kvantitativní
K5	Právní poradenství	Maximalizační	Kvalitativní
K6	Úrazové pojištění	Maximalizační	Kvalitativní
K7	Asistenční služba	Maximalizační	Kvalitativní
K8	Ostatní služby	Maximalizační	Kvalitativní

Zdroj: Vlastní

### 3.2.1 Kritérium K1 – Cena

Dle statistik pojišťoven je až pro 70 % klientů jediným rozhodujícím faktorem cena. Mezi odbornou veřejností je poměr nižší, ale přesto je cena hlavním kritériem při výběru pojištění.

### 3.2.2 Kritérium K2 – Přímá likvidace

Služba usnadňující likvidaci škody v případě nezaviněné dopravní nehody. Pojištěnému tato služba ušetří čas i náklady spojené s likvidací škody. Přímá likvidace lze nahradit službami poskytovanými externími firmami. Například Nehodovou službou.

### 3.2.3 Kritérium K3 – Dobré jméno pojišťovny

Toto kritérium je dle provedeného výzkumu pro pojištěné zásadním. Je však velmi těžko kvantifikovatelné. Při hodnocení tohoto kritéria bude zohledněn podíl na trhu<sup>48</sup> a krácení pojistného plnění<sup>49</sup>.

Tabulka 6: Ohodnocení dobrého jména pojišťovny.

	Allianz		ČP		ČPP		ČSOB		Kooperativa	
tržní podíl/pořadí	10 %	4	33 %	1	11 %	3	6 %	6	23 %	2
krácení poj. plnění/pořadí	21 %	2	26 %	5	32 %	7	13 %	1	23 %	3
součet pořadí	6		6		10		7		5	
Celkové umístění	2. místo		2. místo		5. místo		4. místo		1. místo	

Zdroj: Vlastní

### 3.2.4 Kritérium K4 – Výše maximálního plnění

Maximální výše plnění je částka, do které je pojišťovna povinna plnit škodu poškozenému. Od 1. 6. 2008 je minimální výše tohoto limitu stanovena zákonem na 35 milionů Kč pro škody na majetku a 35 milionů Kč na škody na zdraví. Tato částka se vztahuje na jednu pojistnou událost.

### 3.2.5 Kritérium K5 – Právní poradenství

Právní služby jsou jednou z poskytovaných nadstandardních služeb k pojištění odpovědnosti. Pojišťovací makléři obvykle poskytují základní právní poradenství.

<sup>48</sup> *Opojištění.cz : Informace ze světa pojištění* [online]. 10. 06. 2009 [cit. 2011-04-21]. Trh povinného ručení klesl – ČP i Kooperativa ztrácí tržní podíl. Dostupné z WWW: <<http://www.opojisteni.cz/ekonomika/vysledky-pojistoven/trh-povinného-rucení-klesl-cp-i-kooperativa-ztraci-trzni-podil/>>.

<sup>49</sup> *Nehodová služba* [online]. Praha: 3. 3. 2010 [cit. 2011-04-21]. Výběr povinného ručení. Dostupné z WWW: <[http://www.nehodovasluzba.cz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=55&Itemid=155](http://www.nehodovasluzba.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=55&Itemid=155)>.

### **3.2.6 Kritérium K6 – Úrazové pojištění**

Součástí pojištění odpovědnosti z provozu vozidel bývá i úrazové pojištění osob ve vozidle. Většinou se jedná pouze o pojištění řidiče. Některé pojišťovny nabízejí pojištění dětí ve vozidle. U dražších pojistek se vyskytuje i úrazové pojištění všech osob.

### **3.2.7 Kritérium K7 – Asistenční služba**

Rozsah poskytovaných služeb v rámci asistenční služby se velmi liší. Pojišťovny obvykle nabízejí několik stupňů asistenčních služeb, takže je možno si vybrat požadované služby.

### **3.2.8 Kritérium K8 – Ostatní služby**

V této kategorii budou zohledněny všechny ostatní služby, které nejsou uvedeny v kategoriích K1 až K7.

## ***3.3 Vybrané nabídky pro optimalizaci***

Protože by bylo velmi zdlouhavé a zbytečné posuzovat všechny varianty, bylo vybráno 6 nabídek pro každou flotilu. Tyto nabídky budou v následujících podkapitolách podrobně popsány.

- Němec & Partners – Ing. Jan Čakovský
  - o Pojišťovací makléřská společnost,
  - o flotilová pojistka uzavřená s Českou podnikatelskou pojišťovnou,
  - o zařazení vozidel do flotily makléřské společnosti,
  - o limity plnění 50 milionů na majetku a 50 milionů na zdraví,
  - o asistenční služba v rámci tuzemska i zahraničí zdarma.

- ČSOB pojišťovna – Ing. Pavel Budínský
  - o Pojištění přímo u pojišťovny ČSOB,
  - o vlastní flotila vozidel,
  - o limity plnění 62 milionů na majetku a 62 milionů na zdraví,
  - o asistenční služba v rámci tuzemska i zahraničí zdarma, úrazové pojištění řidiče,
  - o připojištění čelního skla.
- Kooperativa – Ing. František Daníček
  - o Pojištění přímo u pojišťovny Kooperativa,
  - o individuální pojištění jednotlivých vozidel na jednu smlouvu,
  - o limity plnění 70 milionů na majetku a 70 milionů na zdraví,
  - o asistenční služba v rámci tuzemska i zahraničí zdarma.
- Česká pojišťovna – Alena Flekalová
  - o Pojištění přímo u České pojišťovny
  - o vlastní flotila vozidel,
  - o limity plnění 100 milionů na majetku a 100 milionů na zdraví,
  - o asistenční služba v rámci tuzemska i zahraničí zdarma, úrazové pojištění všech osob ve vozidle.
- První moravská brokerská společnost – Praha (PMBS)
  - o Pojišťovací makléřská společnost,
  - o samostatná flotila pojištěná u Allianz,
  - o limity plnění 100 milionů na majetku a 100 milionů na zdraví,
  - o přímá likvidace škody, asistenční služba v rámci tuzemska i zahraničí zdarma, úrazové pojištění řidiče a dětí ve vozidle.
- AXIS4 – Sillet group – Vojtěch Hofman
  - o Pojišťovací makléřská společnost,
  - o samostatná flotila u Allianz,
  - o limity plnění 35 milionů na majetku a 35 milionů na zdraví,
  - o asistenční služba v rámci tuzemska i zahraničí zdarma, pomoc s organizací likvidace škody.



### 3.3.1 Skupina 1

Tabulka 7: Seznam nabídek (skupina 1) vybraných pro optimalizaci.

Číslo	1	2	3	4	5	6
Nabídka	N&P	ČSOB	Kooperativa	Česká poj.	PMBS	Axis4.info
Pojišťovna	ČPP	ČSOB	Kooperativa	Česká poj.	Allianz	Allianz
Produkt	NP flotila	Flotila	EASY	Flotila	Exkluziv	35mil/2010
Cena	<b>23 590 Kč</b>	<b>29 844 Kč</b>	<b>28 164 Kč</b>	<b>32 020 Kč</b>	<b>23 151 Kč</b>	<b>15 873 Kč</b>
Přímá likvidace	NE	NE	NE	NE	ANO	Řízení likvid.
Dobré jméno	5	4	1	2	2	2
Max výše plnění	50	62	70	100	100	35
Právní porad.	Makléřem	NE	NE	NE	Makléřem	Makléřem
Úraz. pojištění	NE	Řidiče	NE	všech osob	řidiče i dětí	dětí
Asist. služba	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Ostatní služby	NE	NE	NE	NE	živel, střetu se zvěří.	NE

Zdroj: Vlastní

### 3.3.2 Skupina 2

Pro druhou flotilu byly vybrány stejné pojišťovací instituce.

Tabulka 8: Seznam nabídek (skupina 2) vybraných pro optimalizaci.

Číslo	1	2	3	4	5	6
Nabídka	N&P	ČSOB	Kooperativa	Česká poj.	PMBS	Axis4.info
Pojišťovna	ČPP	ČSOB	Kooperativa	Česká poj.	Allianz	Allianz
Produkt	NP flotila	Flotila	EASY	Flotila	Exkluziv	35mil/2010
Cena	<b>122 290 Kč</b>	<b>137 748 Kč</b>	<b>91 795 Kč</b>	<b>167 861 Kč</b>	<b>128 179 Kč</b>	<b>86 879 Kč</b>
Přímá likvidace	NE	NE	NE	NE	ANO	Řízení likvid.
Dobré jméno	5	4	1	2	2	2
Max výše plnění	50	62	70	100	100	35
Právní porad.	Makléřem	NE	NE	NE	Makléřem	Makléřem
Úraz. pojištění	NE	Řidiče	NE	všech osob	řidiče i dětí	dětí
Asist. služba	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Ostatní služby	NE	NE	NE	NE	živel, střetu se zvěří.	NE

Zdroj: Vlastní

50

<sup>50</sup> Dobré jméno pojišťovny: Tento parametr posuzuje tržní podíl pojišťovny v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Dalším parametrem je výše krácení pojistného plnění poškozeným.

### 3.4 Ohodnocení kritérií

Hodnocená kritéria jsou jak kvalitativního tak kvantitativního charakteru. Kritéria kvantitativního charakteru pro vyhodnocení ponecháme ve stávající podobě a kvalitativní kritéria převedeme na číselnou hodnotu ze stupnice 1 až 5.

#### 3.4.1 Kvantifikace proměnných

##### Skupina 1:

Tabulka 9: Kvantifikovaná kritéria (skupina 1).

číslo	1	2	3	4	5	6
Nabídka	N&P	ČSOB	Kooperativa	Česká poj.	PMBS	Axis4.info
Pojišťovna	ČPP	ČSOB	Kooperativa	Česká poj.	Allianz	Allianz
Produkt	NP flotila	Flotila	EASY	Flotila	Exkluziv	35mil/2010
Cena	<b>23 590 Kč</b>	<b>29 844 Kč</b>	<b>28 164 Kč</b>	<b>32 020 Kč</b>	<b>23 151 Kč</b>	<b>15 873 Kč</b>
Přímá likvidace	1	1	1	1	5	3
Dobré jméno	5	4	1	2	2	2
Max výše plnění	50	62	70	100	100	35
Právní porad.	3	1	1	1	3	3
Úraz. pojištění	1	3	1	5	4	2
Asist. služba	5	5	5	5	5	5
Ostatní služby	1	1	1	1	5	1

Zdroj: Vlastní

##### Skupina 2:

Tabulka 10: Kvantifikovatelná kritéria (skupina 2).

číslo	1	2	3	4	5	6
Nabídka	N&P	ČSOB	Kooperativa	Česká poj.	PMBS	Axis4.info
Pojišťovna	ČPP	ČSOB	Kooperativa	Česká poj.	Allianz	Allianz
Produkt	NP flotila	Flotila	EASY	Flotila	Exkluziv	35mil/2010
Cena	<b>122 290 Kč</b>	<b>137 748 Kč</b>	<b>91 795 Kč</b>	<b>167 861 Kč</b>	<b>128 179 Kč</b>	<b>86 879 Kč</b>
Přímá likvidace	1	1	1	1	5	3
Dobré jméno	5	4	1	2	2	2
Max výše plnění	50	62	70	100	100	35
Právní porad.	3	1	1	1	3	3
Úraz. pojištění	1	3	1	5	4	2
Asist. služba	5	5	5	5	5	5
Ostatní služby	1	1	1	1	5	1

Zdroj: Vlastní

### 3.5 Určení váhy kritérií

Váha kritérií byla určena pomocí Saatyho metody kvantitativního porovnání. Na rozdíl od metody párového srovnání můžeme u Saatyho metody určovat sílu preference. Můžeme tedy určit kolikrát je dané kritérium silnější (významnější) než druhé srovnávané. Toto se určuje pomocí stupnice od 1 do 9. Obvykle se používají pouze liché hodnoty. Pro jemnější rozlišení významnosti se do srovnání zahrnují i ty sudé. Slovní vyjádření jednotlivých číselných hodnot, včetně jejich převrácených hodnot, je k vidění v tabulce.

Tabulka 11: Slovní hodnocení kritérií, dle Saatyho metody.

Slovní vyjádření	Ohodnocení	Převrácená hodnota
Shodné váha parametrů	1	1
Spíše preferované	2	1/2
Velmi mírně preferované	3	1/3
Mírně preferované	4	1/4
Preferované	5	1/5
Velmi preferované	6	1/6
Silně preferované	7	1/7
Velmi silně preferované	8	1/8
Absolutně preferované	9	1/9

Zdroj: Vlastní

Ohodnocením jednotlivých dvojic kritérií získáme Saatyho matici. Saatyho matice je čtvercovou, reciproční maticí typu  $n \times n$ . To znamená, že pro všechny prvky matice platí:

$$S_{ij} = \frac{1}{S_{ji}} \quad (1)$$

Prvky matice vlastně vyjadřují odhad podílů vah  $i$ -tého a  $j$ -tého kritéria. Na diagonále Saatyho matice jsou vždy hodnoty jedna (každé kritérium je samo sobě rovnocenné).

Tabulka 12: Preference dvojic dle Saatyho metody.

		K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
Cena	K1	1	5	7	8	9	8	9	7
Přímá likvidace	K2	1/5	1	5	4	9	7	8	7
Dobré jméno	K3	1/7	1/5	1	3	4	2	7	6
Max výše plnění	K4	1/8	1/4	1/3	1	7	5	7	6
Právní porad.	K5	1/9	1/9	1/4	1/7	1	1/4	1/2	1
Úraz. pojištění	K6	1/8	1/7	1/2	1/5	4	1	3	3
Asist. služba	K7	1/9	1/8	1/7	1/7	2	1/3	1	1/2
Ostatní služby	K8	1/7	1/7	1/6	1/6	1	1/3	2	1

Zdroj: Vlastní

Zápis do Saatyho matice:

$$S = \begin{pmatrix} 1 & 5 & 7 & 8 & 9 & 8 & 9 & 7 \\ 1/5 & 1 & 5 & 4 & 9 & 7 & 8 & 7 \\ 1/7 & 1/5 & 1 & 3 & 4 & 2 & 7 & 6 \\ 1/8 & 1/4 & 1/3 & 1 & 7 & 5 & 7 & 6 \\ 1/9 & 1/9 & 1/4 & 1/7 & 1 & 1/4 & 1/2 & 1 \\ 1/8 & 1/7 & 1/2 & 1/5 & 4 & 1 & 3 & 3 \\ 1/9 & 1/8 & 1/7 & 1/7 & 2 & 1/3 & 1 & 1/2 \\ 1/7 & 1/7 & 1/6 & 1/6 & 1 & 1/3 & 2 & 1 \end{pmatrix} \quad (2)$$

Pro výpočet váhy  $v_i$  se obvykle používá normalizovaného geometrického průměru řádků Saatyho matice. Tento způsob je též označován jako metoda logaritmických nejmenších čtverců. Hodnotu  $b_i$  vypočítáme jako geometrický průměr řádků Saatyho matice a váhu  $v_i$  jako normalizovanou hodnotu  $b_i$ .

$$b_i = \sqrt[n]{\prod_{j=1}^n s_{ij}} \quad (3)$$

$$v_i = \frac{b_i}{\sum_{j=1}^n b_i} \quad (4)$$

$b_i$  je geometrický průměr řádku matice,

$v_i$  je normovaná hodnota  $b_i$  j. váha i-tého kritéria,

$s_{ij}$  je preference i-tého kritéria vůči j-tému kritériu.

Po provedení výpočtů vyjdou následující váhy kritérií:

Tabulka 13: Hodnoty vah kritérii dle Saatyho.

		K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	$b_i$	$v_i$
Cena	K1	1	5	7	8	9	8	9	7	5,79	0,42
Přímá likvidace	K2	1/5	1	5	4	9	7	8	7	3,30	0,24
Dobré jméno	K3	1/7	1/5	1	3	4	2	7	6	1,52	0,11
Max výše plnění	K4	1/8	1/4	1/3	1	7	5	7	6	1,41	0,10
Právní porad.	K5	1/9	1/9	1/4	1/7	1	1/4	1/2	1	0,29	0,02
Úraz. pojištění	K6	1/8	1/7	1/2	1/5	4	1	3	3	0,71	0,05
Asist. služba	K7	1/9	1/8	1/7	1/7	2	1/3	1	1/2	0,31	0,02
Ostatní služby	K8	1/7	1/7	1/6	1/6	1	1/3	2	1	0,37	0,03
Celkem										13,71	1,00

Zdroj: Vlastní

Z tabulky je jasné patrné, že nejvyšší váhu má kritérium „Cena“ a druhou nejvyšší váhu má kritérium „Přímá likvidace“.

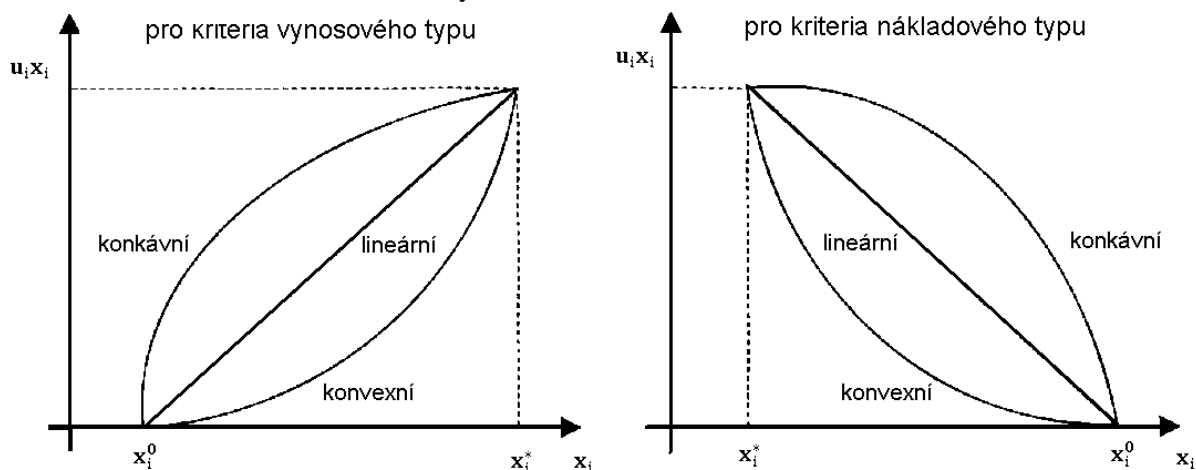
### 3.6 Výpočet optimální varianty

Pro výpočet optimální varianty byla použita metoda lineárních dílčích funkcí utility neboli užitku. U této metody se stanovuje dílčí ohodnocení variant vzhledem k jednotlivým kritériím odlišně a to v závislosti na povaze těchto kritérií.

- U kvalitativních kritérií se jednotlivým variantám přiřazují body z jednotlivé stupnice. V této práci byla kvalitativní kritéria převedena na kritéria kvantitativního charakteru, takže jsou takto i hodnocena.
- U kvantitativních kritérií se vychází z předpokladu, že odpovídající dílčí funkce utility má lineární charakter. Tyto funkce se stanoví tak, že nejhorší hodnotě každého kritéria  $x_i^0$  se přiřadí dílčí utilita 0 a nejlepší hodnotě  $x_i^*$  se přiřadí dílčí utilita 1. Někdy bývá dílčí utilita vypočítávána stupnicí 0 až 100. Spojnice  $x_i^0$  a  $x_i^*$  bodů jsou zobrazením lineární dílčí funkce utility.

Krajní body definičního oboru dílčích funkcí utility nemusejí být vždy pouze nejhorší a nejlepší hodnotou z vyhodnocovaných variant. Může se jednat obecně o nejlepší a nejhorší hodnoty daných kritérií pro daný rozhodovací problém.

Obrázek 3: Průběh dílčí funkce utility.



Zdroj: Fotr a kol. Manažerské rozhodování

Pro kritéria výnosového typu (s rostoucím charakterem) je odpovídající dílčí funkce utility vždy rostoucí.

- Konkávni funkce je použita pokud si rozhodovatel cení každého dalšího přírůstku méně než předchozího,
- konvexní funkce je použita pokud si rozhodovatel cení každého dalšího přírůstku více než předchozího,

- lineární funkce je použita pokud si rozhodovatel cení každého dalšího přírůstku stejně jako stejně velkého předchozího.

U funkcí nákladového typu je tomu opačně.

Dílčí ohodnocení variant  $h_i^j$  určíme pomocí vztahu:

$$h_i^j = \frac{x_i^j - x_i^0}{x_i^* - x_i^0} \quad (5)$$

Hodnota dílčího ocenění utility lze též odečíst z grafu.

Předností metody lineárního dílčího hodnocení utility je především malý vliv subjektivního ohodnocení jednotlivých dílčích variant díky kvantitativnímu charakteru kritérií. Předpoklad linearit dílčích funkcí je zpravidla přijatelný, neboť mnohé empirické výzkumy ukazují, že takto získané celkové ohodnocení je zpravidla dobrou aproximací ohodnocení plynoucího z funkce utility respektující možné nelinearity dílčích funkcí utility.

### 3.6.1 Výpočet ohodnocení vyhodnocovaných variant – Skupina 1

Při aplikaci metody lineárních dílčích funkcí utility musíme nejprve určit definiční obor dílčích funkcí utility jednotlivých kritérií.

Předpokládejme, že dolní a horní mez vyhodnocovaných kritérií určují nejhorší ( $x_i^0$ ) a nejlepší ( $x_i^*$ ) hodnoty jednotlivých kritérií v daném souboru variant. Výjimkou je pouze kritérium K7, asistenční služba, kde je definiční obor pevně určený škálou 1 až 5. Dále budeme postupovat:

Definiční obor lze vypočítat pomocí vzorce:

$$D(K_i) = x_i^* - x_i^0 \quad (6)$$

Pro potřeby metody lineárních dílčích funkcí utility je vhodnější používat celý vzorec pro výpočet ohodnocení variant  $h_i^j$ , kde je  $D(K_i)$  jmenovatelem.

Ukázka některých výpočtů pro 1. Flotilu:

Definiční obor kritéria K1 (cena):

$$D(K_1) = x_1^* - x_1^0 = 32020 - 15873 = 16147 \quad (7),$$

dílčí ohodnocení variant  $h_1^4$ :

$$h_1^4 = \frac{x_1^4 - x_1^0}{x_1^* - x_1^0} = \frac{32020 - 32020}{15873 - 32020} = 0 \quad (8),$$

dílčí ohodnocení variant  $h_3^1$ :

$$h_3^1 = \frac{x_3^1 - x_3^0}{x_3^* - x_3^0} = \frac{5-1}{5-1} = 1 \quad (9),$$

dílčí ohodnocení variant  $h_1^1$ :

$$h_1^1 = \frac{x_1^1 - x_1^0}{x_1^* - x_1^0} = \frac{23590 - 32020}{15873 - 32020} = 0,5221. \quad (10)$$

Hodnoty jednotlivých parametrů ( $x_i^j$ ) a nejhorší ( $x_i^0$ ) a nejlepší ( $x_i^*$ ) hodnoty:

Tabulka 14: Hodnoty parametrů.

č.	1	2	3	4	5	6		
Nabídka	N&P	ČSOB	Koop.	Česká poj.	PMBS	Axis4.info		
Poj.	ČPP	ČSOB	Koop.	Česká poj.	Allianz	Allianz		
Produkt	NP flotila	Flotila	EASY	Flotila	Exkluziv	35mil/2010	$x_i^0$	$x_i^*$
K1 [Kč]	<b>23 590</b>	<b>29 844</b>	<b>28 164</b>	<b>32 020</b>	<b>23 151</b>	<b>15 873</b>	32 020	15 873
K2	1	1	1	1	5	3	1	5
K3	5	4	1	2	2	2	1	5
K4	50	62	70	100	100	35	35	100
K5	3	1	1	1	3	3	1	3
K6	1	3	1	5	4	2	1	5
K7	5	5	5	5	5	5	1	5
K8	1	1	1	1	5	1	1	5

Zdroj: Vlastní

Dílčí ohodnocení jednotlivých variant  $h_i^j$ :

Tabulka 15: Dílčí ohodnocení variant.

č.	1	2	3	4	5	6	$v_i$
K1	0,52	0,13	0,24	0,00	0,55	1,00	0,42
K2	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,50	0,24
K3	1,00	0,75	0,00	0,25	0,25	0,25	0,11
K4	0,23	0,42	0,54	1,00	1,00	0,00	0,10
K5	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,02
K6	0,00	0,50	0,00	1,00	0,75	0,25	0,05
K7	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,02
K8	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,03

$\Sigma 1,00$

Zdroj: Vlastní

Vynásobením jednotlivých parametrů  $h_i^j$  a jejich vah  $v_i$  byly získány hodnoty ohodnocení jednotlivých variant:

$$h_i^{j'} = h_i^j * v_i \quad (11).$$

Celkové ohodnocení každé varianty stanovíme jako vážený součin dílčích ohodnocení přes všechna kriteria.

$$H^j = \sum_{i=1}^n h_i^{j'} \quad (12)$$

Pro variantu číslo jedno vypadá výpočet takto:

$$H^j = \sum_{i=1}^n h_i^{1'} = \quad (13)$$

$$H^1 = h_1^{1'} + h_2^{1'} + h_3^{1'} + h_4^{1'} + h_5^{1'} + h_6^{1'} + h_7^{1'} + h_8^{1'} = \quad (14)$$

$$H_1 = h_1^1 * v_1 + h_2^1 * v_2 + \dots + h_8^1 * v_8 = \quad (15)$$

$$H^j = 0,5221 * 0,42 + 0 * 0,24 + \dots + 0 * 0,03 = 0,3995 \quad (16)$$

Celkové ohodnocení  $H^j$  a dílčí vážená ohodnocení  $h_i^{j'}$ :

Tabulka 16: Dílčí vážená ohodnocení a celkové ohodnocení.

č.	1	2	3	4	5	6
K1	0,22	0,06	0,10	0,00	0,23	0,42
K2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,12
K3	0,11	0,08	0,00	0,03	0,03	0,03
K4	0,02	0,04	0,06	0,10	0,10	0,00
K5	0,02	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
K6	0,00	0,03	0,00	0,05	0,04	0,01
K7	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
K8	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00
$H^j$	0,40	0,23	0,18	0,20	0,71	0,63

Zdroj: Vlastní

Jako nejoptimálnější varianta byla metodou lineární dílčí funkce utility vybrána 5. varianta. Pojištění Exkluziv od pojišťovny Allianz sjednané přes makléřskou společnost „První moravská brokerská společnost“. Jako druhé nejoptimálnější bylo shledáno nejlevnější pojištění od společnosti Allianz sjednané přes makléřskou společnost Axis4.



### 3.6.2 Výpočet ohodnocení vyhodnocovaných variant – Skupina 2

Obdobně jako u Flotily 1 byla vypočítána celková ohodnocení i pro 2. flotilu. Pro zjednodušení jsou u druhé skupiny uváděny pouze tabulky s daty.

Tabulka 17: Hodnoty jednotlivých parametrů a nejhorší ( $x_i^0$ ) a nejlepší ( $x_i^*$ ) hodnoty.

č.	1	2	3	4	5	6		
Nabídka	N&P	ČSOB	Koop.	Česká poj.	PMBS	Axis4.info		
Poj.	ČPP	ČSOB	Koop.	Česká poj.	Allianz	Allianz		
Produkt	NP flotila	Flotila	EASY	Flotila	Exkluziv	35mil/2010	$x_i^0$	$x_i^*$
K1 [Kč]	122 290	137 748	91 795	167 861	128 179	86 879	167 861	86 879
K2	1	1	1	1	5	3	1	5
K3	5	4	1	2	2	2	1	5
K4	50	62	70	100	100	35	35	100
K5	3	1	1	1	3	3	1	3
K6	1	3	1	5	4	2	1	5
K7	5	5	5	5	5	5	1	5
K8	1	1	1	1	5	1	1	5

Zdroj: Vlastní

Tabulka 18: Dílčí ohodnocení jednotlivých variant  $h_i^j$ .

č.	1	2	3	4	5	6	$v_i$
K1	0,56	0,37	0,96	0,00	0,49	1,00	0,42
K2	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,50	0,24
K3	1,00	0,75	0,00	0,25	0,25	0,25	0,11
K4	0,23	0,42	0,54	1,00	1,00	0,00	0,10
K5	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,02
K6	0,00	0,50	0,00	1,00	0,75	0,25	0,05
K7	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,02
K8	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,03

$\Sigma 1,00$

Zdroj: Vlastní

Celkové ohodnocení  $H^j$  a dílčí vážená ohodnocení  $h_i^{j'}$ :

Tabulka 19: Dílčí vážená ohodnocení a celkové ohodnocení.

č.	1	2	3	4	5	6
K1	0,24	0,16	0,40	0,00	0,21	0,42
K2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,12
K3	0,11	0,08	0,00	0,03	0,03	0,03
K4	0,02	0,04	0,06	0,10	0,10	0,00
K5	0,02	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
K6	0,00	0,03	0,00	0,05	0,04	0,01
K7	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
K8	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00
$H^j$	0,42	0,33	0,48	0,20	0,69	0,63

Zdroj: Vlastní

I ve druhé flotile byla jako neoptimálnější vyhodnocena 5. varianta. Pojištění Exkluziv od pojišťovny Allianz sjednané přes makléřskou společnost „První moravská brokerská společnost“. Jako druhé neoptimálnější bylo shledáno nejlevnější pojištění od společnosti Allianz sjednané přes makléřskou společnost Axis4.<sup>51</sup>

<sup>51</sup> FOTR, Jiří. *Manažerské rozhodování: postupy, metody, nástroje*. Praha: Ekopress, 2006. 409 s. ISBN 80-86929-15-9.

## 4 Vyhodnocení nejvhodnějších variant

Vybrat jednu neoptimálnější variantu pojištění odpovědnosti je velmi obtížné. Vyplývá to i z rozličných požadavků zákazníků. Jak bylo v předchozích kapitolách uvedeno, až 70 % fyzických osob se při výběru pojištění odpovědnosti z provozu vozidel rozhoduje pouze na základě ceny. Mezi odbornou veřejností, kde byl proveden průzkum pro tuto bakalářskou práci, se pouze na základě ceny rozhoduje 40 % osob. Zbylých 60 % přisuzuje ceně pojištění velmi vysokou váhu při rozhodování. Je to dáno především chápáním pojištění odpovědnosti z provozu vozidel jako jistého druhu daně.

V této kapitole budou představena dvě pojištění. Každé vybrané pomocí jiných kritérií a způsobem výběru. V případě prvního představeného pojištění půjde pouze o splnění zákonných podmínek a nejnižší cenu. Druhé představené pojištění bylo vyhodnoceno jako optimální pomocí metod manažerského rozhodování. Tato varianta by měla být pro pojištěného nejhodnotnější. Tedy přinést nejvyšší poměr užitku vůči vynaloženým nákladům.

### 4.1 Nejlevnější pojištění

Jako nejlevnější byla u obou skupin vozidel vyhodnocena nabídka společnosti Axis4. Jedná se o makléřskou společnost poskytující pojištění odpovědnosti od pojišťovny Allianz za podmínek roku 2010 (Tyto podmínky platí i v roce 2011). Maximální výše plnění pojišťovny je shodná se zákonem stanoveným minimálním limitem plnění 35 000 000 Kč na škody na majetku a 35 000 000 Kč na škody na zdraví. Hlavní nevýhodou tohoto pojištění je povinnost být registrovaným členem společenství Axis4.info. Členství nabízí mnohé další benefity než je pouze výhodné pojištění odpovědnosti za škody z provozu vozidla jako například webové prezentace společnosti a zařazení do katalogů firem. Tato služba je však zpoplatněna, takže se vyplatí především firmám s větším počtem vozidel nebo již stávajícím členům společenství. U obou skupin vozidel je i po započtení poplatku pojištění nejlevnějším flotilovým pojištěním. U první skupiny vozidel, která čítá pouze 5 osobních automobilů, traktor a 2 přívěsy však začíná být výhodnější individuální pojištění jednotlivých vozidel při započtení stávajících bonusů. U skupiny 2 se nadále jedná o nejlevnější variantu.

Především u první skupiny je tedy třeba zvážit, zdali se registrované členství vyplatí a zdali jsou výhody flotilového pojištění potřebné u takto malé skupiny vozidel.

Cena pojištění:

Skupina 1 15 873 Kč + poplatek za členství v Axis4.info (3 540 Kč bez DPH na 12 měsíců).

Skupina 2: 86 879 Kč + poplatek za členství v Axis4.info (3 540 Kč bez DPH na 12 měsíců)

Další možností získání nejnižší možné ceny je pojištění skupiny vozidel individuálními pojistnými smlouvami na fyzickou osobu se započtením jejich stávajících bonusů za bezškodní průběh. V případě využití této možnosti může cena pojištění u první skupiny dosáhnout částky 14 652 Kč. Pojistná smlouva u pojišťovny Allianz sjednaná přes makléřskou společnost INSIA – ADORES. U velkých skupin vozidel, jako je skupina 2, tento způsob pojištění není vhodný, protože při první, v případě některých pojištění druhé, pojistné události klient přijde o bonusy a výhoda tohoto způsobu pojištění se stírá.

#### **4.2 Pojištění přinášející nejvyšší hodnotu**

Druhé představené pojištění je obdobně jako v předchozím případě shodné pro obě skupiny vozidel. Jedná se o pojištění od pojišťovny Allianz a nejvyšší produkt Exkluziv sjednané přes První moravskou brokerskou společnost. Toto pojištění bylo vyhodnoceno manažerskými metodami hledání optimální varianty jako nejlepší. Maximální limit plnění tohoto pojištění je 100 milionů Kč na škody způsobené na zdraví a 100 milionů Kč na škody způsobené na majetku. Jako nejvyšší produkt poskytovaný pojišťovnou Allianz je součástí ceny mnoho doplňkových služeb. Počínaje obligátní asistenční službou, přes úrazové pojištění dětí ve vozidle, pojištění proti poškození vozidla živlem<sup>52</sup>, pojištění před škodami způsobenými střetem se zvěří nebo poškozením vozidla zvěří<sup>53</sup> nebo zapůjčení náhradního vozidla na 5 dní v případě pojistné události. Další neméně důležitou doplňkovou službou v ceně pojistky je úrazové pojištění Mobility<sup>54</sup>. Hlavní výhodou tohoto pojištění je však přímá likvidace škod, která je popsána v kapitole 2.6.5.

Cena pojištění:

Skupina 1 23 151 Kč

Skupina 2: 128 179 Kč

---

<sup>52</sup> Vichřice, krupobití, úder blesku, povodeň, požár nebo pád stromu.

<sup>53</sup> Například rozkousání kabelového svazku hlodavci.

<sup>54</sup> V případě trvalého úrazu, uvedeného v pojistovacích podmínkách, způsobeného nehodou šetřenou policií vyplácí pojišťovna příspěvek 250 000 Kč na pořízení nového vozu a následujících 10 let vyplácí poškozenému roční rentu.

## Závěr

Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla je velmi důležitým pojištěním, protože nechrání jen poškozeného před neuhrazením nezaviněné škody, ale chrání především pojistitele, který se uzavřením pojistky chrání před vymáháním způsobené škody. Nutno podotknout, že uzavřením pojištění nezaniká nebo se jinak nepřesouvá odpovědnost za způsobené škody. Tato odpovědnost leží stále na bedrech každého jednotlivého občana nebo společnosti. Pojištěním se lze chránit před dopady způsobené škody. Především před vymáháním náhrady způsobené škody na majetku nebo zdraví a léčebných výhodách. Toto je důvod, proč je dobré mít sjednané vyšší pojistné limity. Především škody na zdraví mohou velmi snadno přesáhnout zákonem stanovený minimální limit plnění 35 000 000 Kč. Avšak ani vyšší zákonný limit neochrání pojištěného před veškerými riziky. Problém může nastat i s krácením pojistného plnění. To nastává v okamžiku, kdy se pojišťovna domnívá, že pojistné plnění je uměle navyšováno, jsou do něj započítávány neoprávněné položky nebo je poškozený předmět staršího data výroby a pojišťovna uplatní amortizaci nebo také korekci nákladů za materiál. Jinak řečeno pojišťovna sníží pojistné plnění např. o 50 % a toto snížení odůvodní argumentem, že použitím nových dílů na opravu by došlo ke zhodnocení předmětu. Nesmyslnost a účelnost tohoto počínání pojišťoven uvedl na pravou míru Ústavní soud již v roce 2008. Mnohé pojišťovny však nadále jednají v rozporu s tímto rozhodnutím a spoléhají na pohodlnost a laxnost poškozených, že se nebudou bránit soudní cestou. V případě, že by se poškozený domáhal rozdílu mezi oprávněným plněním a plněním poskytnutým pojišťovnou, má právo po viníkovi nehody požadovat rozdíl. Po viníkovi proto, že on je osobou odpovědnou za způsobené škody. Jak bylo uvedeno výše, odpovědnost na pojišťovnu uzavřením pojištění nepřechází. Toto je důvod, proč je vhodné vyhledávat pojišťovny, které plnění nekrátí nebo alespoň krátí co nejméně. V případě způsobení nehody se může viník (pojištěný) ocitnout před soudem, který mu velmi pravděpodobně nařídí rozdíl uhradit. Proto bylo, v této bakalářské práci, při výběru nejvýhodnější nabídky přihlíženo k mnoha faktorům, nikoliv jen k ceně. Výběr pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla pouze na základě ceny je krátkozraké a mohlo by se v případě nehody prodražit nebo minimálně přinést značné komplikace.

Cílem této bakalářské práce bylo seznámit čtenáře s problematikou pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, jeho vývojem za posledních více než sto let, dřívější i současnou legislativou a aktuální nabídkou na trhu. V druhé polovině práce bylo vybráno pojištění odpovědnosti dle požadavků zákazníků získaných průzkumem. K výběru

pojištění bylo použito multikriteriálních manažerských metod rozhodování. Především Saatyho metodou výpočtu vah kritérií a metoda lineární dílčí funkce utility pro vyhodnocení jednotlivých nabídek. Data pro tyto rozhodovací metody byla získána průzkumem provedeným pomocí dotazníků. Tato data byla vyhodnocena a mírně korigována. Vybrané pojištění by mělo reflektovat požadavky zákazníků a co nejvíce eliminovat možné komplikace v případě škodní události.

V neposlední řadě měla tato práce poukázat na nebezpečí výběru pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla pouze na základě ceny a úskalí s tímto počínáním spojených.

## Použitá literatura

1. DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vydání Praha: Ekopress, 2009. Pojišťovnictví, s. 170 - 175. ISBN 978-80-86929-54-4.
2. Česko. Zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1999. Dostupný také z WWW:  
<<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/pojistovnictvi/cast1h1.aspx#par2>>.
3. Česko. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1964, Část šestá Odpovědnost za škodu a za bezdůvodné obohacení. Dostupný také z WWW:  
<<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/obcanzak/cast6.aspx>>.
4. Česko. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1964, Část šestá Odpovědnost za škodu a za bezdůvodné obohacení. Dostupný také z WWW:  
<<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/obcanzak/cast6.aspx>>.
5. Česko. Zákon 81/1935 Sb. o jízdě motorovými vozidly. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 26. 04. 1935, 28/1935 Sb., s. Oddíl IX.. Dostupný také z WWW:  
<[http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb\\_free.nsf/c12571cc00341df1c12566af007f1a09/c12571cc00341df1c12566d9007b1aa2?OpenDocument](http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb_free.nsf/c12571cc00341df1c12566af007f1a09/c12571cc00341df1c12566d9007b1aa2?OpenDocument)>.
6. Česko. Zákon 56/1950 Sb. o provozu na veřejných silnicích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 03. 06. 1950, 27/1950 Sb., s. Oddíl III.. Dostupný také z WWW:  
<[http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb\\_free.nsf/c12571cc00341df10000000000000000/c12571cc00341df1c12566d40071a270?OpenDocument](http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb_free.nsf/c12571cc00341df10000000000000000/c12571cc00341df1c12566d40071a270?OpenDocument)>.
7. Česko. Vládní nařízení 54/1953 Sb. o provozu na silnicích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 01. 07. 1953, 32/1953 Sb., s. Povinnosti při provozu na silnicích. §11. Dostupný také z WWW:  
<[http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb\\_free.nsf/c12571cc00341df1c12566af007f1a09/c12571cc00341df1c12566d40071bbd5?OpenDocument](http://lexdata.abcsys.cz/lexdata/sb_free.nsf/c12571cc00341df1c12566af007f1a09/c12571cc00341df1c12566d40071bbd5?OpenDocument)>.
8. TICHÁ, Barbora. *Pojištění odpovědnosti z provozu silničních vozidel v Evropě („zelená karta“)*. Brno, 2010. 76 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta.
9. Česko. Zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1999, částka 57. Dostupný také z WWW:  
<<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?cd=76&typ=r&zdroj=sb99168>>.

10. Česko. Vyhláška Ministerstva financí ze dne 15. září 1999, kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1999. Dostupný také z WWW: <[http://www.usfcr.cz/zakony/vyhl\\_205\\_1999.pdf](http://www.usfcr.cz/zakony/vyhl_205_1999.pdf)>.
11. NOVÁK, Aleš. – Požadavky na zákonné pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. (výsledek průzkumu), 2011. Dostupné z WWW: <<http://pozadavky-na-zakonne-pojisteni.vyplnto.cz>>.
12. FOTR, Jiří. *Manažerské rozhodování: postupy, metody, nástroje*. Praha: Ekopress, 2006. 409 s. ISBN 80-86929-15-9.
13. KOPECKÝ, Karel. *Povinné ručení - otázky a odpovědi*. Praha: GRADA, 2002. 96 s. ISBN 80-247-0114-6.
14. ŠLÉGR, Martin. *Povinné ručení a jeho modifikace u tří komerčních pojišťoven*. Brno, 2008. 44 s. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta ekonomicko-správní.
15. BURIAN, Radek. *Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a vývoj tohoto druhu pojištění po přijetí zákona č.168/1999 Sb.* Praha, 2007. 47 s. Bakalářská práce. VYSOKÁ ŠKOLA FINANČNÍ A SPRÁVNÍ, Katedra financí a finančních služeb.
16. KOŽURIKOVÁ, Markéta. *Rozhodovací metody – tvorba modelu pro rozvoj firmy*. Pardubice, 2010. 71 s. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní.
17. ŠŤASTNÁ, Pavla. *Povinné ručení v ČR*. Pardubice, 2009. 57 s. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera.
18. ZAVŘEL, Jan. *Aplikace metod rozhodovací analýzy při strategickém rozhodování*. Brno, 2009. 115 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Fakulta ekonomicko-správní.

### **Elektronické dokumenty**

19. PLISCHKE, Simona. *Peníze.cz* [online]. 8. 11. 2004 [cit. 2011-03-16]. Zajištění: jistota na druhou... Dostupné z WWW: <<http://www.penize.cz/pojisteni/16964-zajisteni-jistota-na-druhe%E2%80%A6-a-na-treti>>.
20. *PMS: finanční poradenství* [online]. 2009 [cit. 2011-05-13]. Povinné ručení. Dostupné z WWW: <<http://www.pms.cz/index.php?typ=PMA&showid=1520>>.
21. Benz Patent Motorwagen číslo 1. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 26. 9. 2010, last modified on 18. 1. 2011 [cit. 2011-03-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Benz\\_Patent\\_Motorwagen\\_%C4%8D%C3%ADslo\\_1](http://cs.wikipedia.org/wiki/Benz_Patent_Motorwagen_%C4%8D%C3%ADslo_1)>.



22. Ignác Šustala. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 27. 8. 2006, last modified on 20. 12. 2010 [cit. 2011-03-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Ignác\\_Šustala](http://cs.wikipedia.org/wiki/Ignác_Šustala)>.
23. Tatra Kopřivnice. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 18. 9. 2005, last modified on 18. 9. 2005 [cit. 2011-03-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Tatra\\_Kopřivnice](http://cs.wikipedia.org/wiki/Tatra_Kopřivnice)>.
24. Automobil President. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 9. 2006, last modified on 9. 9. 2006 [cit. 2011-03-23]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Automobil\\_President](http://cs.wikipedia.org/wiki/Automobil_President)>.
25. *Bezpojištění.cz* [online]. c2011 [cit. 2011-03-23]. Historie povinného ručení. Dostupné z WWW: <<http://sa-apl2.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/1-historie-povinneho-ruceni>>.
26. *Povineručení.cz* [online]. c2011 [cit. 2011-03-23]. Pojištění automobilů. Dostupné z WWW: <<http://povineruceni.com/pojisteni-automobilu>>.
27. *Senát.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-03-26]. Informace a zajímavosti. Dostupné z WWW: <[http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/3vo/tisky/T1310\\_05.htm](http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/3vo/tisky/T1310_05.htm)>.
28. *Bezpojištění.cz* [online]. c2011 [cit. 2011-03-23]. Historie povinného ručení. Dostupné z WWW: <<http://sa-apl2.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/1-historie-povinneho-ruceni>>.
29. *Allrisk.cz : Všechna rizika pod kontrolou* [online]. 2011 [cit. 2011-03-26]. Pojišťovací slovník. Dostupné z WWW: <<http://www.allrisk.cz/pojistovaci-slovník.html?s=vse>>.
30. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. 1999 [cit. 2011-03-10]. Obecně o ČKP. Dostupné z WWW: <[http://www.ckp.cz/onas/onas\\_obec.php](http://www.ckp.cz/onas/onas_obec.php)>.
31. *Bez pojištění* [online]. 2000 [cit. 2011-03-13]. Jaké postihy hrozí motoristům za neplacení povinného ručení?. Dostupné z WWW: <<http://sa-apl2.ckp.cz/uvod/4-neplaceni-povinneho-ruceni/12-jake-postihy-hrozi-motoristum-za-neplaceni-povinneho-ruceni-1>>.
32. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. 2010 [cit. 2011-03-14]. Statistiky a informace. Dostupné z WWW: <[http://www.ckp.cz/tisk/statistiky\\_a\\_informace.php?id=0](http://www.ckp.cz/tisk/statistiky_a_informace.php?id=0)>.
33. *Finance.cz* [online]. 2010 [cit. 2011-03-14]. Na silnicích ubývá nepojištěných řidičů. Dostupné z WWW: <<http://www.finance.cz/zpravy/finance/260689-na-silnicich-ubyva-nepojistenych-ridicu/>>.
34. *Pojištění* [online]. 2010 [cit. 2011-03-15]. Podíl nepojištěných aut poprvé v historii klesl pod 10%. Dostupné z WWW: <<http://www.opojisteni.cz/produkty/pojisteni-aut/podil-nepojistenych-vozidel-poprve-v-historii-klesl-pod-10/>>.

35. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. 2010 [cit. 2011-03-14]. Dopravní nehody stojí jednou tolik, co před deseti lety. Dostupné z WWW: <<http://www.ckp.cz/tisk/tiskovezpravy/tiskova-zprava-ckp-27.pdf>>.
36. *Opojištění.cz* [online]. 3. 11. 2009 [cit. 2011-05-08]. Porovnávání povinného ručení některým pojišťovnám vadí. Dostupné z WWW: <<http://www.opojisteni.cz/produkty/pojisteni-aut/porovnavani-povinneho-ruceni-nekterym-pojistovnam-vadi/>>.
37. *Auto.cz* [online]. 22. 10. 2003 [cit. 2011-05-08]. Povinné ručení 2004 – sazby největších pojišťoven. Dostupné z WWW: <<http://www.auto.cz/povinne-ruceni-2004-sazby-nejvetsich-pojistoven-17465>>.
38. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 14.1.2011, last modified on 14.1.2011 [cit. 2011-05-08]. Dostupné z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD\\_odpov%C4%9Bdnosti\\_z\\_provozu\\_vozidla](http://cs.wikipedia.org/wiki/Poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD_odpov%C4%9Bdnosti_z_provozu_vozidla)>.
39. *Srovnac.cz* [online]. 2010 [cit. 2011-04-09]. Povinné ručení. Dostupné z WWW: <<http://www.srovnac.cz/povinne-ruceni-srovnani>>.
40. *Nehodová služba* [online]. 2010 [cit. 2011-05-08]. Výběr povinného ručení. Dostupné z WWW: <[http://www.nehodovasluzba.cz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=55&Itemid=75](http://www.nehodovasluzba.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=55&Itemid=75)>.
41. *Opojištění.cz : Informace ze světa pojištění* [online]. 10. 06. 2009 [cit. 2011-04-21]. Trh povinného ručení klesl – ČP i Kooperativa ztrácí tržní podíl. Dostupné z WWW: <<http://www.opojisteni.cz/ekonomika/vysledky-pojistoven/trh-povinneho-ruceni-klesl-cp-i-kooperativa-ztraci-trzni-podil/>>.
42. *Nehodová služba* [online]. Praha: 3. 3. 2010 [cit. 2011-04-21]. Výběr povinného ručení. Dostupné z WWW: <[http://www.nehodovasluzba.cz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=55&Itemid=155](http://www.nehodovasluzba.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=55&Itemid=155)>.
43. Mandát & Šilhánek. *Mslegal* [online]. 2009 [cit. 2011-05-21]. Amortizace jako bič na poškozeneé. Dostupné z WWW: <<http://www.mslegal.cz/amortizace-jako-bic-na-poskozene>>.
44. KOVARDINSKÁ, Andrea. *Soukromá obchodní akademie Sokolov* [online]. 2010 [cit. 2011-5-19]. Pojišťovnictví. Dostupné z WWW: <<http://e-soas.webskoly.cz/LinkClick.aspx?fileticket=bAxuu7NkBB0%3D&tabid=1097&mid=7347>>.

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Výše denních poplatků do garančního fondu za nepojištěná vozidla: .....	23
Tabulka 2: Počet registrovaných a nepojištěných vozidel.....	26
Tabulka 3: Výsledky průzkumu trhu. Požadavky zákazníků. ....	31
Tabulka 4: Seznam pojišťovaných vozidel. Skupina 1 .....	36
Tabulka 5: Seznam kritérií. ....	37
Tabulka 6: Ohodnocení dobrého jména pojišťovny. ....	38
Tabulka 7: Seznam nabídek (skupina 1) vybraných pro optimalizaci.....	41
Tabulka 8: Seznam nabídek (skupina 2) vybraných pro optimalizaci.....	41
Tabulka 9: Kvantifikovaná kritéria (skupina 1). ....	42
Tabulka 10: Kvantifikovatelná kritéria (skupina 2). ....	42
Tabulka 11: Slovní hodnocení kritérií, dle Saatyho metody. ....	43
Tabulka 12: Preference dvojic dle Saatyho metody. ....	43
Tabulka 13: Hodnoty vah kritérií dle Saatyho. ....	44
Tabulka 14: Hodnoty parametrů.....	47
Tabulka 15: Dílčí ohodnocení variant. ....	47
Tabulka 16: Dílčí vážená ohodnocení a celkové ohodnocení. ....	48
Tabulka 17: Hodnoty parametrů.....	49
Tabulka 18: Dílčí ohodnocení variant. ....	49
Tabulka 19: Dílčí vážená ohodnocení a celkové ohodnocení. ....	50

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Počet škod způsobený nepojištěnými vozy.....	26
Obrázek 2: Graf vývoje průměrného plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. ....	32
Obrázek 3: Průběh dílčí funkce utility.....	45

## **Seznam zkratk**

Např. – například

Sb. – sbírky

Kč – Koruna česká

ČKP - Česká kancelář pojistitelů

PMBS – První moravská brokerská společnost

## Seznam vzorců

- (1) Vztah buňek v Saatyho matici.
- (2) Saatyho matice ohodnocení dvojic.
- (3) Geometrický průměr řádků Saatyho matice.
- (4) Výpočet váhy kritéria pomocí Saatyho.
- (5) Dílčí ohodnocení utility.
- (6) Definiční obor kritéria.
- (7) Ukázka výpočtu definičního oboru.
- (8) Ukázka výpočtu ohodnocení.
- (9) Ukázka výpočtu ohodnocení.
- (10) Ukázka výpočtu ohodnocení.
- (11) Ohodnocení kritéria.
- (12) Ohodnocení varianty.
- (13) Ukázka výpočtu ohodnocení varianty.
- (14) Ukázka výpočtu ohodnocení varianty.
- (15) Ukázka výpočtu ohodnocení varianty.
- (16) Ukázka výpočtu ohodnocení varianty.

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1: Detailní tabulka vozidel. Skupina 2.

Příloha č. 2: Cenové nabídky pro skupinu 1

Příloha č. 3: Cenové nabídky pro skupinu 2

Příloha č. 4: Výsledky průzkumu požadavků zákazníka





## Příloha č. 1: Detailní seznam vozidel. Skupina 2

č.	Značka a typ	Hmotnost	Zdvihový objem	Druh vozidla	Třída	Rok výroby
1	Peugeot Boxer	2850 kg	2446 ccm	osobní	NA1.4B	1998
2	Přívěs	750 kg	----	přívěs	PV1	2000
3	Citroen Berlingo	1780 kg	1360 ccm	osobní	NA1.3A	1997
4	Honda Civic	1610 kg	1396 ccm	osobní	OA3A	1998
5	Peugeot 307	1850 kg	1587 ccm	osobní	OA3A	2003
6	Peugeot 206	1470 kg	1124 ccm	osobní	OA2A	2001
7	Peugeot 206	1470 kg	1124 ccm	osobní	OA2A	2002
8	Peugeot 206	1450 kg	1360 ccm	osobní	OA3A	2003
9	Peugeot 307	1790 kg	1360 ccm	osobní	OA3A	2004
10	Peugeot Partner	1890 kg	1868 ccm	osobní	NA1.4A	2004
11	Peugeot 307	1810 kg	1587 ccm	osobní	OA3A	2004
12	Nákladní přívěs	2500 kg	----	přívěs	PV2C	2007
13	Hyundai Accent	1555 kg	1341 ccm	osobní	OA2B	2005
14	Peugeot 407	2195 kg	1997 ccm	osobní	OA4A	2004
15	Peugeot 407	2080 kg	1997 ccm	osobní	OA4A	2004
16	PeugeotPartner	1890 kg	1587 ccm	osobní	NA1.3A	2005
17	Peugeot Partner	1890 kg	1587 ccm	osobní	NA1.3A	2008
18	Opel Astra	2020 kg	1910 ccm	osobní	OA4A	2008
19	Kia Cee'd	1710 kg	1393 ccm	osobní	OA3A	2007
20	Peugeot 207	1688 kg	1360 ccm	osobní	OA3A	2008
21	Peugeot Partner	1935 kg	1997 ccm	osobní	NA1.4A	2005
22	Peugeot Boxer	3300 kg	2179 ccm	osobní	NA1.4B	2005
23	Peugeot Partner	1890 kg	1360 ccm	osobní	NA1.3A	2006
24	Peugeot 206	1483 kg	1360 ccm	osobní	OA3A	2006
25	Peugeot Partner	1890 kg	1997 ccm	osobní	NA1.4A	2009
26	Peugeot 206	1483 kg	1360 ccm	osobní	OA3A	2007
27	Peugeot 206	1483 kg	1360 ccm	osobní	OA3A	2007
28	Peugeot 206	1470 kg	1360 ccm	osobní	OA3A	2007
29	Peugeot Partner	2305 kg	1360 ccm	osobní	NA1.3A	2007
30	LR Freelander	2505 kg	2179 ccm	osobní	NA1.4B	2007
31	LR Freelander	2505 kg	2179 ccm	osobní	NA1.4B	2007
32	LR Rang Rover	3125 kg	4197 ccm	osobní	NA1.5	2007
33	Honda CR-V	2093 kg	1997 ccm	osobní	OA4A	2007
34	Peugeot 207	1688 kg	1360 ccm	osobní	OA3A	2007
35	Peugeot Boxer	3105 kg	2179 ccm	osobní	NA1.3A	2007
36	Peugeot Partner	2305 kg	1587 ccm	osobní	NA1.3A	2008
37	Peugeot 307	1850 kg	1587 ccm	osobní	OA3A	2008
38	Peugeot Partner	1890 kg	1587 ccm	osobní	NA1.3A	2010

Zdroj: Vlastní

## Příloha č. 2: Cenové nabídky pro skupinu 1

č.	Druh	Nabídka	Pojišťovna	Cena před slevou	Cena po slevě
0	Individuální pojištění	Různé pojišťovny	Různé pojišťovny	----	<b>17 989 Kč</b>
1	Hromadná flotila	Němec-Partners	ČPP	----	<b>23 590 Kč</b>
2	Samostatná flotila	Steiner Makovec	Kooperativa	34 440 Kč	<b>24 108 Kč</b>
3	Samostatná flotila	HVP - Novák	HVP	46 348 Kč	<b>41 713 Kč</b>
4	Samostatná flotila	HVP - Novák	HVP	48 305 Kč	<b>43 475 Kč</b>
5	Samostatná flotila	ČPP - Vodičková	ČPP	----	<b>24 215 Kč</b>
6	Samostatná flotila	ČSOB - Budínský	ČSOB	51 048 Kč	<b>25 524 Kč</b>
7	Samostatná flotila	ČSOB - Budínský	ČSOB	59 688 Kč	<b>29 844 Kč</b>
8	Samostatné pojištění	Kooperativa - Daníček	Kooperativa	----	<b>28 164 Kč</b>
9	Samostatná flotila	ČP - Flekalová	Česká pojišťovna	----	<b>32 020 Kč</b>
10	Samostatná flotila	Allianz - Treml	Allianz	35 118 Kč	<b>19 315 Kč</b>
11	Samostatná flotila	Allianz - Treml	Allianz	37 577 Kč	<b>20 668 Kč</b>
12	Samostatná flotila	Allianz - Treml	Allianz	42 145 Kč	<b>23 178 Kč</b>
13	Samostatná flotila	Kooperativa - Sníková	Kooperativa	67 880 Kč	<b>40 728 Kč</b>
14	Samostatná flotila	PMBS	Slávia	52 412 Kč	<b>20 965 Kč</b>
15	Samostatná flotila	PMBS	Allianz	35 078 Kč	<b>19 293 Kč</b>
16	Samostatná flotila	PMBS	Allianz	37 535 Kč	<b>20 644 Kč</b>
17	Samostatná flotila	PMBS	Allianz	42 097 Kč	<b>23 151 Kč</b>
18	Samostatná flotila	PMBS	Kooperativa	39 072 Kč	<b>31 258 Kč</b>
19	samostatná flotila	OVB - Raba	ČSOB	51 048 Kč	<b>25 524 Kč</b>
20	Samostatná pojištění	TopPojištění.cz	Různé pojišťovny	----	<b>18 491 Kč</b>
21	Samostatná flotila	Axis4.info - Sillet group	Allianz	----	<b>15 873 Kč</b>
22	Samostatná flotila	Axis4.info - Sillet group	Allianz	----	<b>16 367 Kč</b>
23	Samostatná flotila	Axis4.info - Sillet group	Allianz	----	<b>16 911 Kč</b>

Zdroj: Vlastní

Položka č. 0 jsou současné pojistné podmínky.

V případě pojištění fyzickou osobou se započtením stávajících bonusů této osoby:

č.	Pojišťovna	poj. limity	cena
1	<b>Kooperativa</b>	70/70mil.	14 652 Kč
2	<b>Allianz</b>	50/50mil	16 609 Kč
3	<b>Generali</b>	35/35mil.	22 536 Kč
4	<b>ČP</b>	100/100mil.	25 618 Kč
5	<b>Uniq</b>	50/60mil.	32 926 Kč

Zdroj: Vlastní

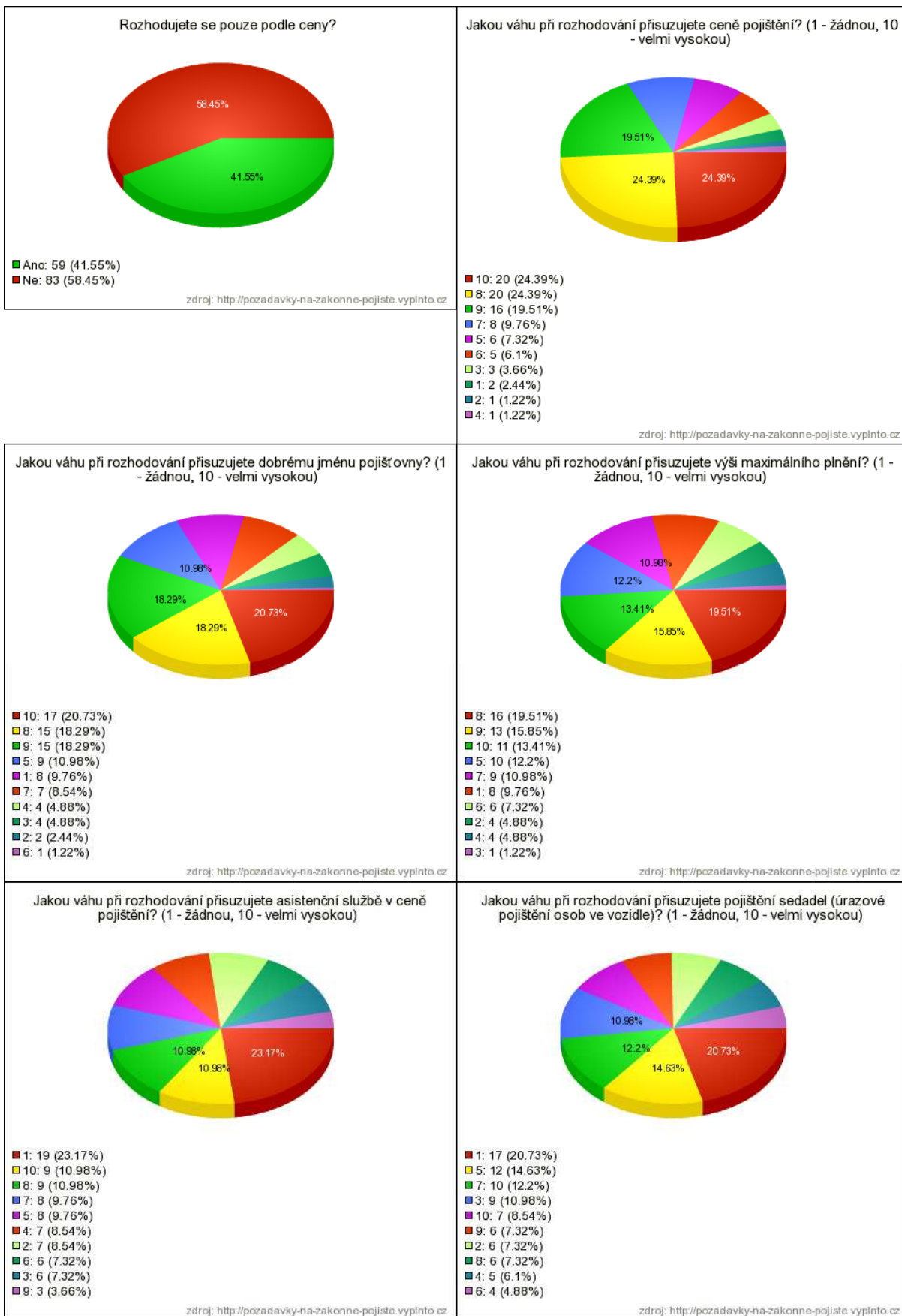
### Příloha č. 3: Cenové nabídky pro Skupinu 2

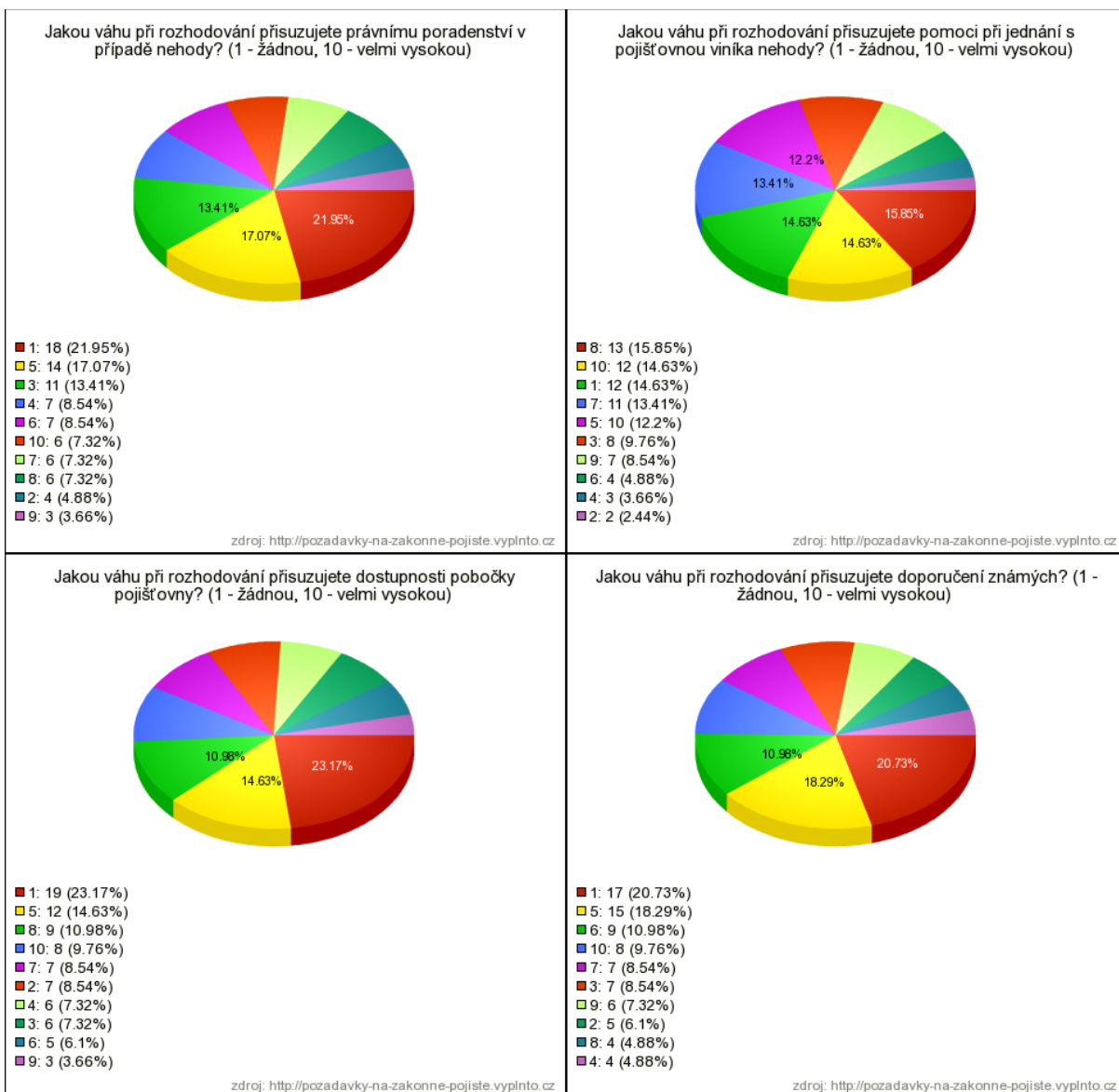
č.	Druh	Nabídka	Pojišťovna	Cena před slevou	Cena po slevě
0	Samostatná flotila	ČSOB - Horák	ČSOB		<b>165 756 Kč</b>
1	Hromadná flotila	Němec-Partners	ČPP	----	<b>122 290 Kč</b>
2	Samostatná flotila	Steiner Makovec	Kooperativa	207 048 Kč	<b>134 581 Kč</b>
3	Samostatná flotila	HVP - Novák	HVP	248 650 Kč	<b>174 055 Kč</b>
4	Samostatná flotila	HVP - Novák	HVP	259 030 Kč	<b>181 321 Kč</b>
5	Samostatná flotila	ČPP - Vodičková	ČPP	----	<b>136 128 Kč</b>
6	Samostatná flotila	ČSOB - Budínský	ČSOB	275 496 Kč	<b>137 748 Kč</b>
7	Samostatná flotila	ČSOB - Budínský	ČSOB	331 656 Kč	<b>165 828 Kč</b>
8	Samostatné pojištění	Kooperativa - Daníček	Kooperativa	----	<b>91 795 Kč</b>
9	Samostatná flotila	ČP - Flekalová	Česká pojišťovna	----	<b>167 861 Kč</b>
10	Samostatná flotila	Allianz - Tremel	Allianz	201 479 Kč	<b>110 970 Kč</b>
11	Samostatná flotila	Allianz - Tremel	Allianz	215 865 Kč	<b>118 728 Kč</b>
12	Samostatná flotila	Allianz - Tremel	Allianz	242 103 Kč	<b>133 149 Kč</b>
13	Samostatná flotila	Kooperativa - Sníková	Kooperativa	285 896 Kč	<b>171 538 Kč</b>
14	Samostatná flotila	PMBS	Slávia	300 504 Kč	<b>105 176 Kč</b>
15	Samostatná flotila	PMBS	Allianz	194 226 Kč	<b>106 836 Kč</b>
16	Samostatná flotila	PMBS	Allianz	207 814 Kč	<b>114 296 Kč</b>
17	Samostatná flotila	PMBS	Allianz	233 076 Kč	<b>128 179 Kč</b>
18	Samostatná flotila	PMBS	Kooperativa	207 048 Kč	<b>113 876 Kč</b>
19	Samostatná flotila	Axis4.info	Allianz	----	<b>86 879 Kč</b>
20	Samostatná flotila	Axis4.info	Allianz	----	<b>89 574 Kč</b>
21	Samostatná flotila	Axis4.info	Allianz	----	<b>92 757 Kč</b>

Zdroj: Vlastní

Položka č. 0 jsou současné pojistné podmínky.

## Příloha č. 4: Výsledky průzkumu požadavků zákazníka





Celý průzkum v elektronické podobě dostupný na:

<http://www.vyplnto.cz/realizovane-pruzkumy/pozadavky-na-zakonne-pojiste/>