

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

Pojištění motorových vozidel na českém trhu

Bc. Linda Valdmanová

Diplomová práce  
2017

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Linda Valdmanová**  
Osobní číslo: **E15660**  
Studijní program: **N6209 Systémové inženýrství a informatika**  
Studijní obor: **Pojistné inženýrství: Management finančních rizik**  
Název tématu: **Pojištění motorových vozidel na českém trhu**  
Zadávací katedra: **Ústav matematiky a kvantitativních metod**

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


Cílem práce je analýza současného stavu pojištění motorových vozidel v České republice.

Obsah práce:


- Historie povinného ručení v České republice.
- Právní vymezení povinného ručení.
- Vývojový trend v pojištění motorových vozidel.
- Bonus-malus systém.

Rozsah grafických prací: —  
Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:


BUDÍKOVÁ, Marie. Průvodce základními statistickými metodami. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3243-5.  
CIPRA, Tomáš. Pojistná matematika. 2., aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, 2006. ISBN 80-86929-11-6.  
Česká asociace pojišťoven [online]. Česká republika: -, 2014 [cit. 2016-07-05]. Dostupné z: <http://www.cap.cz/>  
KAAS, Rob. Modern actuarial risk theory. Dordrecht: Kluwer Academic, c2001. ISBN 1-4020-2952-7.  
ZÁRYBNICKÁ, Jana. Pojištění odpovědnosti za škodu. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-061-3.

Vedoucí diplomové práce:   
doc. RNDr. Bohdan Linda, CSc.  
Ústav matematiky a kvantitativních metod

Datum zadání diplomové práce: 4. září 2016  
Termín odevzdání diplomové práce: 28. dubna 2017

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

L.S.

  
doc. RNDr. Bohdan Linda, CSc.  
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 4. září 2016

## **PROHLÁŠENÍ**

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

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména 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.

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

V Pardubicích dne 20. 4. 2017

Bc. Linda Valdmanová

## **PODĚKOVÁNÍ**

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce doc. RNDr. Bohdanu Lindovi, CSc. za jeho odbornou pomoc, cenné rady a poskytnuté materiály, které mi pomohly při zpracování diplomové práce. Také děkuji panu Jaroslavu Hořeňovskému z ČSOB Pojišťovny, a.s. za poskytnuté kalkulace a užitečné informace, které jsem využila v závěru práce.

V neposlední řadě také děkuji své rodině za podporu během celého studia.

## **ANOTACE**

*Diplomová práce analyzuje vývoj trhu s pojištěním odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Analyzuje nejen vývoj tohoto odvětví jako celku, ale zaměřuje se i na konkrétní pojišťovny a jejich podíl na trhu. V závěru práce je popsán bonus – malus systém, který je představen na reálném produktu ČSOB Pojišťovny.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

*Pojistný trh, pojišťovna, povinné ručení, pojistné, bonus – malus systém*

## **TITLE**

Compulsory Motor Insurance on the Czech market

## **ANNOTATION**

*Master thesis analyzes the development of the market for liability insurance of motor vehicles. It analyzes not only the development of the sector as a whole, but also focuses on the specific insurers and their market share. The conclusion is described bonus - malus system that is introduced to the real product CSOB Insurance.*

## **KEYWORDS**

*Insurance market, insurance company, liability insurance, premium, bonus - malus system*

# OBSAH

ÚVOD.....	12
<b>1 POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU MOTOROVÝCH VOZIDEL .....</b>	<b>13</b>
1.1 ZÁKON O POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA.....	13
1.2 VYHLÁŠKA PROVÁDĚJÍCÍ ZÁKON .....	14
1.3 VĚCNÝ ROZSAH POJISTNÉ OCHRANY .....	16
<b>2 DŮLEŽITÉ SUBJEKTY NA POJISTNÉM TRHU.....</b>	<b>19</b>
2.1 ČESKÁ NÁRODNÍ BANKA.....	19
2.2 ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN .....	21
2.3 ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ .....	22
<b>3 VÝVOJ POJISTNÉHO TRHU .....</b>	<b>25</b>
3.1 STRUKTURA POJISTNÉHO TRHU NEŽIVOTNÍHO POJIŠTĚNÍ .....	27
3.2 VÝVOJ TRHU S POVINNÝM RUČENÍM OD ROKU 1999 PO SOUČASNOST .....	28
3.3 VÝVOJ POČTU POJIŠŤOVEN NABÍZEJÍCÍCH POVINNÉ RUČENÍ.....	31
3.4 VÝVOJ PŘEDEPSANÉHO POJISTNÉHO NA POVINNÉ RUČENÍ .....	33
<b>4 POJIŠŤOVNY NABÍZEJÍCÍ POVINNÉ RUČENÍ V SOUČASNOSTI.....</b>	<b>36</b>
4.1 POJIŠŤOVNY NABÍZEJÍCÍ POVINNÉ RUČENÍ NEPŘETRŽITĚ V OBDOBÍ 2005 – 2016 .....	38
4.1.1 Česká pojišťovna.....	38
4.1.2 Kooperativa .....	40
4.1.3 Allianz .....	41
4.1.4 Česká podnikatelská pojišťovna.....	42
4.1.5 ČSOB Pojišťovna .....	44
4.1.6 Generali.....	45
4.1.7 UNIQA.....	47
4.1.8 Ostatní pojišťovny .....	48
4.2 POVINNÉ RUČENÍ VE SVĚTĚ.....	49
<b>5 BONUS – MALUS SYSTÉM.....</b>	<b>53</b>
5.1 POJISTNĚ MATEMATICKÁ DEFINICE SYSTÉMU BONUS – MALUS .....	55
5.2 PROCES SBÍRÁNÍ BONUSŮ .....	56
5.3 REÁLNÉ SYSTÉMY BONUS-MALUS .....	57
5.4 SYSTÉM BONUS/MALUS V HAVARIJNÍM POJIŠTĚNÍ .....	59
5.5 MALUSOVÁ TURISTIKA.....	59
<b>6 POVINNÉ RUČENÍ V PRAXI.....</b>	<b>61</b>
6.1 PRODUKT NAŠE AUTO ČSOB POJIŠŤOVNY .....	61
6.1.1 NAŠE AUTO Premiant .....	62
6.1.2 Připojištění k povinnému ručení .....	63
6.1.3 Bonus – malus systém ČSOB Pojišťovny .....	66
6.1.4 Kalkulace pojistného .....	68
6.2 ALTERNATIVNÍ METODY VÝPOČTU POVINNÉHO RUČENÍ .....	73
6.3 OZNÁMENÍ VZNIKLÉ ŠKODY .....	75
<b>7 SHRUTÍ VÝVOJE TRHU S POVINNÝM RUČENÍM .....</b>	<b>76</b>
7.1 ZHODNOCENÍ BONUS – MALUS SYSTÉMU .....	77
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>79</b>
<b>POUŽITÁ LITERATURA .....</b>	<b>80</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>83</b>

## SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 – Počet pojišťoven na trhu v období 1991 – 2015 .....	27
Graf 2 – Struktura pojistného trhu neživotního pojištění .....	28
Graf 3 – Vývoj podílu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na trhu NŽP .....	31
Graf 4 – Vývoj počtu pojišťoven nabízejících povinné ručení .....	32
Graf 5 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení členů ČAP .....	33
Graf 6 – Porovnání předepsaného pojistného a celkových pojistných plnění .....	35
Graf 7 – Počet smluv ve kmeni ČAP .....	36
Graf 8 – Trend ve vývoji předepsaného pojistného na povinné ručení .....	37
Graf 9 – Trend ve vývoji počtu pojištěných vozidel .....	37
Graf 10 – Podíl 7 pojišťoven na celkovém předepsaném pojistném na povinné ručení .....	38
Graf 11 – Podíl České pojišťovny na celkovém předepsaném pojistném .....	40
Graf 12 – Podíl Kooperativy na celkovém předepsaném pojistném .....	41
Graf 13 – Podíl Allianz na celkovém předepsaném pojistném .....	42
Graf 14 – Podíl České podnikatelské pojišťovny na celkovém předepsaném pojistném .....	44
Graf 15 – Podíl ČSOB Pojišťovny na celkovém předepsaném pojistném .....	45
Graf 16 – Podíl pojišťovny Generali na celkovém předepsaném pojistném .....	46
Graf 17 – Podíl pojišťovny UNIQA na celkovém předepsaném pojistném .....	48
Graf 18 – Podíl ostatních pojišťoven na celkovém předepsaném pojistném .....	49



## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Seznam členů České asociace pojišťoven .....	22
Tabulka 2 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení České pojišťovny .....	39
Tabulka 3 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u České pojišťovny .....	39
Tabulka 4 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení Kooperativy .....	40
Tabulka 5 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u Kooperativy .....	41
Tabulka 6 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení pojišťovny Allianz .....	42
Tabulka 7 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u pojišťovny Allianz .....	42
Tabulka 8 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení České podnikatelské pojišťovny .....	43
Tabulka 9 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u České podnikatelské pojišťovny .....	43
Tabulka 10 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení ČSOB Pojišťovny .....	44
Tabulka 11 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u ČSOB Pojišťovny .....	45
Tabulka 12 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení pojišťovny Generali .....	46
Tabulka 13 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u pojišťovny Generali.....	46
Tabulka 14 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení pojišťovny UNIQA .....	47
Tabulka 15 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u pojišťovny UNIQA .....	47
Tabulka 16 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení ostatních pojišťoven.....	49
Tabulka 17 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u ostatních pojišťoven .....	49
Tabulka 18 – Produkt NAŠE AUTO ČSOB Pojišťovny.....	61
Tabulka 19 – Pojištění okenních skel.....	63
Tabulka 20 – Pojistné pro úrazové pojištění přepravovaných osob.....	65
Tabulka 21 – Výše bonus/malus dle doby bezeškodného trvání pojištění .....	67
Tabulka 22 – Třídy bonus – malus systému dle doby bezeškodného trvání pojištění .....	67
Tabulka 23 – Údaje o vozidle a klientovi pro výpočet pojistného.....	69
Tabulka 24 – Částky pojistného u produktu NAŠE AUTO .....	70
Tabulka 25 – Matice přechodu R bonus – malus systému ČSOB Pojišťovny .....	72
Tabulka 26 – Pojistné ve variantě Premiant v závislosti na různém věku a bydlišti klienta....	72
Tabulka 27 – Výše slevy dle ujetých kilometrů.....	74

## **SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 – Funkční proces Linky pomoci řidičům.....	84
------------------------------------------------------	----

## SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

B/M	Bonus – malus
CTP	Compulsory Third Party
ČAP	Česká asociace pojišťoven
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČNB	Česká národní banka
ČPP	Česká podnikatelská pojišťovna
ČR	Česká republika
ČSR	Československá republika
EHP	Evropský hospodářský prostor
EHS	Evropské hospodářské společenství
EUR	Měna Euro
FES	Fakulta ekonomicko-správní
HAV	Havarijní pojištění
MF	Ministerstvo financí
MHD	Městská hromadná doprava
NŽP	Neživotní pojištění
ODP	Odpovědnost
OSN	Organizace spojených národů
POV	Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
Sb.	Sbírka zákonů
SPZ	Státní poznávací značka
SVIPO	Systém pro výměnu informací o podezřelých okolnostech
UNMIK	Administrativní mise OSN
VPP	Všeobecné pojistné podmínky
ZP	Základní pojistné

## ÚVOD

V této diplomové práci je analyzován vývoj trhu s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, tedy pojištěním obecně známým pod pojmem povinné ručení.

Nejprve je vysvětleno, o jaký druh pojištění se jedná. Důležité také je zmínit, který zákon a vyhláška v České republice spravuje a upravuje toto pojištění a v neposlední řadě je potřeba si upřesnit i věcný rozsah pojistné ochrany. Dalším bodem v diplomové práci je představení důležitých subjektů na pojistném trhu, které na trh nejenom dohlíží a regulují ho, ale i pomáhají pojišťovněm a klientům při řešení pojistných událostí.

Před samotnou analýzou trhu s povinným ručením je v práci popsán vývoj celkového pojistného trhu v českých zemích od konce 17. století po současnost. Je shrnut stav nejenom v období Československa za první a druhé světové války, ale i situace z počátku 21. století.

Dále práce popisuje vývoj objemu předepsaného pojistného nejenom celého odvětví, ale i konkrétních pojišťoven včetně jejich vývoje podílu na trhu. Povinné ručení v České republice je také porovnáno s vybranými zeměmi z Evropy a ze světa.

Povinné pojištění vozidla je v České republice pevně spjata se systémem bonus – malus. Na něj je v práci pohlíženo nejenom teoreticky, ale je popsán a vysvětlen i na konkrétním produktu v ČSOB Pojišťovně. V současnosti se na trhu objevuje i další systém pro výpočet pojistného, který je popsán téměř v závěru práce.

Smyslem povinného pojištění vozidel je finančně zabezpečit třetí osoby, které vlivem pojistné události utrpí újmu na majetku či na zdraví. Toto pojištění nejprve nebylo povinné a na trhu se objevovalo pouze havarijní pojištění vozidel, které zabezpečovalo pouze pojištěné osoby proti škodám způsobených na svém majetku. Na základě vývoje hospodářské situace a automobilismu se pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou třetím osobám postupně stalo pojištěním povinným.

Cílem práce je shrnout vývoj a současný stav povinného ručení a přiblížit čtenáři problematiku systému bonus – malus, který k povinnému ručení neodmyslitelně patří. V závěru práce je na aktuální zjištěný stav a vývoj trhu s tímto pojištěním shrnut vlastní názor a jsou popsány možná doporučení pro pojišťovny a klienty, aby mohl být trh v rovnováze.

# 1 POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU MOTOROVÝCH VOZIDEL

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem motorových vozidel je ve většině případů předmětem povinně smluvního pojištění. Uvedené povinné pojištění upravuje zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě a zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. Půjde-li o provoz jiných dopravních prostředků než těch, které jsou předmětem povinného ručení (např. provoz povoznictví, výletní jízdy bryčkou, pramicí, provoz eskalátorů aj.), bude toto pojištění upravovat ustanovení § 427 až 431 občanského zákona jako odpovědnost objektivní. [1]

## 1.1 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla je v souladu se zákonem č. 168/1999 Sb. pro pojištění motorových vozidel oficiální název, který je ale obecně znám pod pojmem povinné ručení. V diplomové práci budou použity oba pojmy s naprosto stejným významem. Všeobecně zažitý pojem povinné ručení možná i lépe vystihuje charakter samotného pojištění. Jak bylo zmíněno výše, jde o povinně smluvní pojištění povinné pro všechny účastníky provozu na našich silnicích. Tento zákon vešel v platnost v roce 2000.

Zákon a jeho změny vymezuje podmínky pro povinné pojištění všech motorových vozidel provozovaných v České republice. Zákon určil vznik pojištění odpovědnosti, povinnost vlastníka vozidla uzavřít pojistnou smlouvu, vymezil limity pojistného plnění, minimální rozsah pojištění, stanovení výše pojistného, výjimky z pojištění odpovědnosti, základní pravidla pro poskytování tohoto pojištění pojišťovny a stanovil další práva a povinnosti smluvních stran. Povinné ručení bylo dříve nazýváno zákonným pojištěním vozidel a bylo provozováno monopolně Českou pojišťovnou. Formu pojištění a výši ceny stanovoval stát dřívějším zákonem. Od roku 2000 cena za povinné ručení zákonem stanovená není a pojišťovny si ji tak mohou určovat sami, bez zásahu státu. [2]

Odstranění monopolu a zavedení konkurence se odrazilo v lepších službách ze strany pojišťoven. Také se dle názorů České asociace pojišťoven díky tomu vytvořily podmínky pro účinnější systém evidence a kontroly pojištění odpovědnosti. O této instituci bude více hovořeno v oddílu 2.2 *Česká asociace pojišťoven*. [3]

Zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje samotné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Zákon také zabezpečil zřízení České

kanceláře pojistitelů, její právní postavení, organizaci a předmět činnosti. Více o této instituci bude hovořeno v oddílu 2.3 *Česká kancelář pojistitelů*.

Nestanoví-li zákon jinak, může na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou komunikace, která není veřejně přístupná, provozovat vozidlo pouze ten, který má vozidlo pojištěno podle tohoto zákona. Povinnost pojištění odpovědnosti musí být splněna i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci. Je-li provozováno tuzemské vozidlo bez pojištění odpovědnosti v rozporu s tímto zákonem, je vlastník vozidla povinen uhradit České kanceláři pojistitelů příspěvek za dobu, po kterou bylo vozidlo provozováno v rozporu s tímto zákonem. Výše příspěvku se pak vypočítá jako součet součinnů příslušné denní sazby pro daný druh vozidla s počtem dní, kdy bylo vozidlo provozováno v rozporu se zákonem, a nákladů na jeho uplatnění, v případě jeho nezaplacení včetně nákladů na jeho vymáhání. [4]

## **1.2 Vyhláška provádějící zákon**

Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů, upravuje:

- a) rozsah údajů o pojištění odpovědnosti sdělovaných pojistitelem České kanceláři pojistitelů,
- b) náležitosti potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a škodném průběhu pojištění,
- c) náležitosti dokladu o hraničním pojištění,
- d) seznam cizích států, na které se vztahuje pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. [5]

S výše uvedeným zákonem č. 168/1999 Sb. a vyhláškou č. 205/1999 Sb. úzce souvisí pojem Zelená karta (viz příloha A) a zelenokaretní systém. Systém vznikl v roce 1949 a v současné době sdružuje 45 převážně evropských států. Československo bylo jedním ze zakládajících členů zelenokaretního systému a aktivně se do něj zapojilo v r. 1956. [3, 6]

Česká kancelář pojistitelů (ČKP) uzavřela v systému zelených karet prováděcí dohody k Interním Pravidlům se všemi ostatními kanceláři pojistitelů. Interní Pravidla jsou jedním ze základních pilířů systému zelené karty. Zelená karta je proto jediný mezinárodně v Evropě uznávaný doklad o existenci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Jednak umožní prokázat, že řidič příslušného vozidla má v pořádku pojištění odpovědnosti, a v druhé řadě umožní vstup a provoz vozidla na území cizího státu bez nutnosti uhradit finanční částky jinak požadované tamními orgány za tzv. hraniční pojištění. Zelená karta obsahuje

na první straně rozeznávací značky států, které jsou členy Rady kancelářů. Podmínkou platnosti povinného ručení v konkrétní zemi pak je, aby její rozeznávací značka nebyla v této části zelené karty přeškrtnuta.

Podle § 6, odst. 5), 6) zákona č. 168/1999 Sb., je územní platnost pojištění odpovědnosti ve všech členských státech Evropského hospodářského prostoru (EHP) a v dalších státech, které jsou uvedené v prováděcí vyhlášce Ministerstva financí (MF) č. 205/1999 Sb.

### **Členské státy EHP**

Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Itálie, Irsko, Island, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovenská republika, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irsku, Španělsko, Švédsko a pro účely zelenokaretního systému i Švýcarsko

### **Státy stanovené prováděcí vyhláškou MF**

Albánie, Andorra, Bosna a Hercegovina, Bývalá jugoslávská republika Makedonie, Černá Hora, Chorvatsko, Monako, San Marino, Srbská republika, Turecko, Ukrajina a Vatikán

### **Státy neuvedené v prováděcí vyhlášce MF**

Díky uzavření prováděcí dohody k Interním Pravidlům ČKP se všemi členy Rady kancelářů, zelená karta umožňuje vstup i na území těchto států:

Bělorusko, Írán, Izrael, Moldavsko, Maroko, Rusko (s účinností od 1. 1. 2009) a Tunisko, a to za předpokladu, že jejich rozeznávací značka na zelené kartě není přeškrtnuta. V tomto případě je na rozhodnutí konkrétní pojišťovny, zda povinné ručení na území těchto států rozšíří nebo ne.

### **Specifické státy**

Dohody o Interních Pravidlech, kde jsou smluvní vztahy Kancelářů pojistitelů založeny na předpokladu existence pojistného krytí v systému zelených karet, umožňují vstup vozidla na území cizího státu bez předložení zelené karty. I přesto je nutné mít zelenou kartu při cestování vždy s sebou pro případ namátkové silniční kontroly. V některých státech může být nepředložení zelené karty pokutováno, protože při vstupu na určitá území je předložení zelené karty povinností. Jsou to státy Albánie, Bosna a Hercegovina, Bělorusko, Černá Hora, Izrael, Írán, Maroko, Moldavsko, Makedonie, Rusko, Tunisko, Turecko a Ukrajina.

## **Kosovo**

Pro území Kosova neplatí žádné zelené karty a ani jiné doklady podobného charakteru. Pro území tohoto státu, který je pod správou OSN, platí rozhodnutí Administrativní mise OSN na území Kosova (dále jen UNMIK) o zavedení hraničního pojištění vozidel vstupujících na území Kosova, z kterého plynou následující skutečnosti:

- a) Při vstupu na území Kosova se od řidičů všech cizozemských vozidel vyžaduje doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, platný pro území KOSOVA, nutný k umožnění vstupu vozidla na území pod kontrolou UNMIK. Takový doklad lze získat pouze uzavřením zmiňovaného hraničního pojištění, jehož sazby pojistného a pojistné podmínky byly určeny UNMIK. Toto hraniční pojištění odpovědnosti lze uzavřít na určených hraničních přechodech státu prostřednictvím pojistitelů pověřených UNMIK a jeho územní platnost se vztahuje pouze na území Kosova.
- b) Povinnost uzavřít hraniční pojištění při vstupu na území Kosova se nevztahuje na vozidla OSN – UN a KFOR.

Pod zkratkou UN se rozumí Administrativní mise OSN a zkratka KFOR je označení pro mezinárodní mírové operace v rámci NATO na území Kosova. [7]

## **Ázerbájdžán**

V roce 2012 požádal Ázerbájdžán o vstup do zelenokaretního systému a od 1. 1. 2016 je tato země oficiálně součástí systému zelené karty. Do Ázerbájdžánu tedy stačí nově pouze česká zelená karta. Podmínkou ale je, aby byl na kartě stát se zkratkou AZ uveden a nebyl přeškrtnutý. Aktualizovaný vzor zelené karty jsou pojišťovny povinny začít používat nejpozději od 1. 1. 2018. Jestli budou v této zemi poskytovat pojistné krytí je ale opět na rozhodnutí konkrétní pojišťovny. [8]

### **1.3 Věcný rozsah pojistné ochrany**

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků bude ve většině případů předmětem povinně smluvního pojištění dle zákona č. 168/1999 Sb., jak již bylo zmíněno výše. Nepůjde-li o provoz dopravního prostředku, kde je vznik odpovědnosti za škodu předmětem povinného pojištění, pak bude pojistná ochrana zahrnuta v základním rozsahu pojištění (například provoz povoznictví, výletní jízdy bryčkou, pramicí, provoz eskalátorů apod.). Uvedená odpovědnost je upravena v ustanoveních § 427 až 431 občanského zákona jako odpovědnost objektivní.



Provozovatelem a nositelem objektivní odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla může být právnická či fyzická osoba provozující dopravu jako svoji hlavní provozní činnost anebo letadla (motorového i bezmotorového). Jde-li o první případ okruhu odpovědných osob, tedy právnických osob, pak není rozhodující, zda jde o dopravní prostředek motorový či nemotorový. Může jít o dráhu, leteckou či automobilovou dopravu, provoz eskalátory, výtahy, provoz lodní dopravy aj. Jde-li však o jiného provozovatele dopravního prostředku, pak tento provozovatel odpovídá pouze za provoz motorového vozidla, motorového plavidla a letadla. Takto odpovídá nejen právnická osoba či fyzická osoba podnikající, ale i občan, který provozuje některý z těchto dopravních prostředků, i když pouze k rekreačním účelům. U této druhé skupiny případně odpovědných osob se znění těchto ustanovení nevztahuje na provoz jakýchkoliv nemotorových vozidel, provozovaných na souši a po vodě (jízdni kolo aj.).

Při pohledu na odpovědnost z provozu motorových vozidel u dopravního podniku a provozovatele dopravního prostředku, musí jít o odpovědnost objektivní. Objektivní odpovědností je myšlen fakt, že škoda byla vyvolána zvláštní povahou provozu (dopravy). Nejde přitom jen o škody, které byly způsobeny jízdou vozidla, ale také škody, ke kterým došlo při přípravě na jízdu. V praxi to může znamenat, že v případě, kdy cestující při jízdě na eskalátorech utrpí škodu, jedná se o objektivní odpovědnost, je-li prokazatelné, že škoda byla způsobena zvláštní povahou tohoto provozu (např. se cestujícím při jízdě zatočí hlava nebo zakopne při výstupu z eskalátoru špatným odhadem svých schopností).

Stejně tak bude nutné zkoumat, zda provozovatelem dopravního prostředku je osoba právnická, fyzická osoba podnikající anebo zda se pouze jedná o občana vlastnického koně v případě, spláš-li se vozkovi při jízdě koně, narazí s bryčkou do stojícího vozidla a zároveň tím dojde ke zranění cestujících osob v bryčce. V prvních dvou případech jde dle zákona o odpovědnost objektivní a není třeba zkoumat, zda provozovatel či řidič bryčky škodu zavinili. Ve druhém případě, kdy by vozka byl pouze fyzickou osobou nepodnikající, je třeba odpovědnost posoudit dle právní úpravy obecné odpovědnosti (odpovědnost za zavinění).

Jde-li o střet tramvají, pak bude třeba posuzovat takto vzniklou škodu jako škodu vzniklou provozem vozidla, nikoli škodu vzniklou střetem provozů (provozovatelem tramvají bude zřejmě jeden subjekt, tzn. stejný provozovatel). V případě střetu dvou vlaků je toto tvrzení v současnosti již milné, protože v ČR již několik let jako provozovatel vlakové dopravy nepůsobí pouze monopolní firma České dráhy, a.s., ale i např. RegioJet nebo LEO Express.

Pokud byla škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu dopravního prostředku, provozovatel se nemůže své odpovědnosti zprostit, ledaže prokáže, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze na něm vyžadovat. Vynaložením veškerého úsilí je třeba rozumět všechnu objektivně možnou péči, kterou mohl provozovatel vyvinout. V případě posuzování odpovědnosti za škodu při střetu vozidel odpovídají provozovatelé buď sobě navzájem anebo společně třetí osobě. Účast na vzniklé škodě je třeba posoudit podle vlivu, jaký měl ten či onen provoz na vzniku škody. Není třeba zkoumat porušení právní povinnosti, ani nemusí dojít ke konkrétnímu fyzickému střetu – jde o střetnutí provozů, nikoli o fyzické střetnutí vozidel (např. řidič vozu, aby zabránil střetu s protijedoucím vozem, sjede mimo vozovku, narazí do plotu a poškodí vůz).

V praxi se často stává, že vinu na střetu provozů nesou oba, nebo i více účastníků provozu. Každý z účastníků se na vině může podílet různou měrou kvůli porušení určitých povinností, které ukládají právní předpisy, a kterými mohou být např. nezvládnutí vozidla, nedostatečné vyhýbání na zúžené vozovce, nepřiměřená jízda stavu a povaze vozovky aj. V takovém případě zákon ukládá posoudit odpovědnost za takto vzniklou škodu dle podílu jejich účasti na způsobení vzniklé škody. [1]

## 2 DŮLEŽITÉ SUBJEKTY NA POJISTNÉM TRHU

Na pojistném trhu se střetává nabídka pojišťoven a poptávka fyzických či právnických osob po pojistné ochraně. Na straně jedné se na tomto trhu snaží prosadit jednotlivé pojišťovny, jejichž cílem je prodej pojistných produktů a zisk. Na straně druhé se spotřebitelé snaží získat pojištění za nejvýhodnějších podmínek a cenu. Pojistný trh je ovlivňován nejen konkurenčním bojem pojišťoven, ale také právními normami a dohledem, které stanovuje a upravuje stát.

Na pojistném trhu ČR působí několik důležitých institucí, které buď zabezpečují dohled nad pojistným trhem, shromažďují potřebné statistiky pro odhady budoucího vývoje, anebo pomáhají v řešení neobvyklých pojistných událostí. Řeč je o České národní bance (ČNB), České asociaci pojišťoven (ČAP) a České kanceláři pojistitelů (ČKP).

### 2.1 Česká národní banka

První, a také nejdůležitější institucí na českém pojistném trhu, je Česká národní banka. ČNB sídlí Na Příkopě 28, 115 03 Praha 1. Tato instituce vykonává v ČR funkci dohledu nad pojistným trhem a zabezpečuje regulaci pojišťovací činnosti ze strany státu. Samotná nutnost regulace ze strany státu vyplývá z charakteru pojišťovací služby. Klienti si za předem zaplacené pojistné kupují finanční krytí důsledků událostí, které mají nahodilý charakter a nastanou v budoucnu. Dochází zde k časovému nesouladu mezi placením pojistného a výplatou pojistného plnění a v rámci tohoto časového nesouladu může dojít ke skutečnostem, které by mohly mít negativní dopad na možnost hrazení závazků ze strany pojistitele vůči klientům. Proto je snahou regulace tento negativní dopad zmírnit. Nesmíme opomenout, že pojišťovnictví je odvětví, ve kterém se soustřeďuje kapitál stejně jako v bankovním sektoru, proto je důležité dobře hospodařit s rezervami, které díky výběru pojistného vznikají.

Úkolem státního dozoru je kontrola, zda založení a vedení pojišťovny poskytuje záruku při plnění převzatých závazků v zájmu ochrany spotřebitele. Hlavním úkolem dozoru je tedy chránit zájmy pojištěných subjektů a zabezpečit možnost, aby na pojistném trhu byla široká škála produktů, o které je zájem. Současně musí kontrolovat pojišťovny, aby nabízely solidní produkty a hospodařily tak, aby byly za všech okolností schopny plnit své závazky.

#### Hlavní úkony České národní banky

- vykonává státní dozor v pojišťovnictví,
- rozhoduje o právech a povinnostech právnických a fyzických osob,

- vede seznamy odpovědných pojistných matematiků, nucených správců, likvidátorů oprávněných provádět likvidaci pojišťovny nebo zajišťovny, registr pojišťovacích zprostředkovatelů a samostatných likvidátorů pojistných událostí,
- spolupracuje s jinými úřady a institucemi,
- spolupracuje s mezinárodními organizacemi a zahraničními úřady,
- informuje veřejnost o službách z oblasti pojištění.

Pokud orgán státního dozoru zjistí nedostatky v hospodaření pojišťovny, které ohrožují nebo by mohly ohrozit splnitelnost jejích závazků, pak svým rozhodnutím:

- nařídí předložit ke schválení ozdravný plán,
- zavede nucenou správu (nelze u zahraničního subjektu),
- pozastaví oprávnění k uzavírání pojistných smluv a rozšiřování závazků,
- nařídí převést pojistný kmen na jinou pojišťovnu (nelze požadovat převod na státem zřízenou organizaci),
- odejme povolení k provozování pojišťovací nebo zajišťovací činnosti,

K opatřením kontrolního charakteru patří také tzv. předběžná opatření, jejichž cílem je zajištění právem chráněných zájmů fyzických i právnických osob, zejména tam, kde hrozí nebezpečí z prodlení, a to spočívají v uložení povinnosti:

- neuzavírat další pojistné smlouvy,
- nenakládat bez souhlasu ČNB se svými aktivy,
- nepostupovat bez souhlasu ČNB podle rozhodnutí orgánu,
- ČNB může rozhodnout, aby subjekt přednostně použil zisk po zdanění k doplnění rezervního fondu nebo ke zvýšení základního kapitálu, nebo aby subjekt snížil základní kapitál o částku odpovídající ztrátě po jejím zúčtování s rezervním a dalšími fondy za předpokladu, že ztráta přesahuje 20 % jejího základního kapitálu,
- zjistí-li ČNB porušení povinností stanovených zákonem, rozhodne o opatření k odstranění zjištěných nedostatků ve stanovené lhůtě.

Součástí opatření, které odstraní zjištěné nedostatky, může být požadavek na:

- změnu generálního ředitele či jeho náměstka,
- změnu prokuristy,

- změnu člena představenstva, dozorčí rady nebo kontrolní komise,
- změnu vedoucího organizační složky zahraniční pojišťovny. [9]

## 2.2 Česká asociace pojišťoven

Druhou, neméně důležitou institucí pojistného trhu, je Česká asociace pojišťoven. ČAP je právnickou osobou a sídlí Na Pankráci 1724/129, 140 00 Praha 4. Je zájmovým sdružením vytvořeným podle § 20 f) občanského zákoníku na organizaci a podporu vzájemné pomoci, spolupráce a zabezpečení zájmů pojišťoven a zajišťoven. Činnost zahájila v lednu 1994 a od roku 1998 je řádným členem Insurance Europe (dříve Evropská pojišťovací a zajišťovací federace – CEA). Jejím posláním je koordinovat, zastupovat, hájit a prosazovat společné zájmy pojišťoven ve vztahu k orgánům státní správy a dalším osobám i ve vztahu k zahraničí.

V současné době sdružuje ČAP 25 řádných členů a 2 členy se zvláštním statutem. Všichni členové se řídí stanovami asociace a jsou povinni dodržovat Kodex etiky v pojišťovnictví. Posláním Kodexu etiky v pojišťovnictví je napomáhat prosazování korektních vztahů na českém pojistném trhu a přispět k jeho zdravému vývoji. S Kodexem etiky v pojišťovnictví také souvisí pojem Etický kodex finančního trhu. Jeho posláním je stanovit etické normy chování, a to základní principy, které bude finanční instituce dodržovat při poskytování finančních služeb klientům jako fyzickým osobám, které nevstupují do vztahu s finanční institucí v rámci své podnikatelské činnosti.

**Řádní členové** jsou pojišťovny podnikající na území České republiky v souladu se zákonem o pojišťovnictví. **Členové se zvláštním statutem** jsou specializovaná sdružení pojišťovacích odborníků a dále právnické osoby, jiné než pojišťovny, působící v komerčním pojišťovnictví a zřízené podle zvláštních zákonů. Podíl členských pojišťoven ČAP na celkovém předepsaném pojistném v ČR je téměř 97 %, a proto se může i vývoj hospodaření členů ČAP považovat jako vývoj celého pojistného trhu ČR. Seznam řádných členů i členů se zvláštním statutem ČAP je uveden v tabulce č. 1. [10]

**Tabulka 1 – Seznam členů České asociace pojišťoven**

<b>Řádní členové</b>	
AEGON Pojišťovna, a.s.	Generali Pojišťovna, a.s.
Allianz pojišťovna, a.s.	Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.
AXA pojišťovna, a.s.	HDI Versicherung AG, organizační složka
AXA životní pojišťovna, a.s.	Komerční pojišťovna, a.s.
BNP Paribas Cardif Pojišťovna, a.s.	Kooperativa pojišťovna, a.s., VIG
Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., VIG	MAXIMA pojišťovna, a.s.
Česká pojišťovna, a.s.	MetLife Europe d.a.c., pobočka pro ČR
Česká pojišťovna ZDRAVÍ, a.s.	NN Životní pojišťovna N.V., pobočka pro ČR
ČSOB Pojišťovna, a.s., člen holdingu ČSOB	Pojišťovna České spořitelny, a.s., VIG
D.A.S. Rechtsschutz AG, pobočka pro ČR	Pojišťovna VZP, a.s.
DIRECT pojišťovna, a.s.	Slavia pojišťovna, a.s.
ERGO pojišťovna, a.s.	UNIQA pojišťovna, a.s.
ERV Evropská pojišťovna, a.s.	
<b>Členové se zvláštním statutem</b>	
Česká kancelář pojistitelů	Exportní garanční a pojišťovací společnost, a.s.

*Zdroj: vlastní zpracování podle [10]*

### **Hlavní úkoly ČAP**

Jedním z hlavních úkolů ČAP je zpracovávat připomínky k právním předpisům týkajícím se pojišťovnictví, pojištění nebo jiných zájmů pojišťoven a prosazovat nezbytné úpravy české i evropské legislativy. Dalším úkolem je vytvářet nástroje zábrany škod a pojistných podvodů, sjednocovat pravidla a postupy členů v technické, informační i statistické oblasti. Nedílnou součástí činnosti ČAP je vytvářet informační nástroje pro veřejnost a objektivně a srozumitelně informovat o vývoji pojistného trhu, pojistných produktech a novinkách, a také přispívat k odborné informovanosti členů a zabezpečovat vzdělávání. Funkcí ČAP je také vytvářet pravidla etického chování v pojišťovnictví, působit při odstraňování rozporů mezi členy asociace a dbát na dodržování zásad. [10]

Z výročních zpráv ČAP od roku 1999 byla do diplomové práce převzata veškerá data týkající se vývoje nejen pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, ale i pojistného trhu s neživotním pojištěním celkově.

### **2.3 Česká kancelář pojistitelů**

Třetí institucí, která je pro trh s pojištěním vozidel nejdůležitější, je Česká kancelář pojistitelů. Sídlí, stejně jako Česká asociace pojišťoven, Na Pankráci 1724/129, 140 00 Praha 4. Kancelář je právnickou osobou, která byla zřízena zákonem č. 168/1999 Sb., jako profesní

organizace pojistitelů, kteří jsou na území ČR oprávněni provozovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Česká kancelář pojistitelů spravuje garanční fond, ze kterého se hradí škody způsobené nepojištěnými vozidly a další škody specifikované zákonem. Od 1. ledna 2014 spravuje i fond zábrany škod, do kterého odvádí všechny pojišťovny 3 % z přijatého pojistného. Takto získané prostředky jsou následně rozdělovány mezi hasiče, záchranáře a subjekty realizující projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na silnicích. Také provozuje hraniční pojištění, které si při vstupu na území ČR sjednává řidič cizozemského vozidla bez platného povinného ručení pro území ČR (resp. zelené karty časově platné pro území ČR) zaplacením pojistného, a to na dobu jeho pobytu na tomto území.

ČKP provozuje informační středisko, jehož hlavní funkcí je zjišťovat, uchovávat a poskytovat vybrané údaje o pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných na území České republiky. Pro kohokoliv, kdo se stal účastníkem dopravní nehody a je v roli poškozeného, ČKP poskytuje jednoduchý vyhledávač platného povinného ručení viníka vozidla dle SPZ. Také uchovává a poskytuje vybrané údaje o škodních zástupcích. Škodními zástupci se rozumí pojišťovny v ČR, které mají oprávnění provozovat povinné ručení v ČR pro území ostatních členských států Evropského hospodářského prostoru. To v praxi např. znamená, že škodním zástupcem polské pojišťovny Warta je ČSOB Pojišťovna, která v případě vzniku škodní události bude zastupovat roli pojišťovny, u které si poškozený bude škodu uplatňovat. Čech, poškozený při dopravní nehodě viníkem pojištěným u pojišťovny Warta v Polsku, bude tedy místo s polskou Wartou komunikovat a pojistnou událost řešit s ČSOB Pojišťovnou v ČR.

Česká kancelář pojistitelů dále zabezpečuje plnění úkolů, které souvisí s jejím členstvím v Radě kancelářů, uzavírá dohody s kanceláři pojistitelů cizích států, informačními středisky a orgány, které jsou v jiných členských státech pověřeny vyřizováním žádostí o náhradní plnění, a zabezpečuje úkoly vyplývající z těchto dohod. Spolupracuje se státními orgány ve věcech týkajících se pojištění odpovědnosti, vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti.

Kancelář také předává data o pojištěných vozidlech Centrálnímu registru vozidel za účelem porovnání s daty registrovaných vozidel, a identifikuje tak registrovaná nepojištěná vozidla, která pak oznamuje správním orgánům.

Ve vztahu k poškozeným, tj. těm, kterým byla provozem vozidla způsobena škoda, vystupuje **Česká kancelář pojistitelů jako garant a poskytovatel plnění za újmu:**

- na zdraví nebo usmrcením způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba,
- způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti,
- způsobenou provozem vozidla pojištěného u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škodu,
- způsobenou provozem cizozemského vozidla pojištěného hraničním pojištěním,
- 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.,
- způsobenou provozem vozidla, které bylo odesláno z jiného členského státu do České republiky jako státu cílového určení, nebylo-li k tomuto vozidlu sjednáno pojištění odpovědnosti podle tohoto zákona a ke škodné události došlo ve lhůtě do 30 dnů ode dne, kdy kupující osoba vozidlo převzala, i když vozidlo nebylo v České republice registrováno.

Ve vztahu k povinným, tj. těm, kteří odpovídají za újmu způsobenou nepojištěným vozidlem, má ČKP právo na náhradu toho, co za ně poškozeným plnila. [11]

Jak bylo zmíněno výše, k dalším významným institucím na pojistném trhu, které nějakým způsobem souvisejí s povinným ručením, jsou Rada kancelářů a Centrální registr vozidel.



### 3 VÝVOJ POJISTNÉHO TRHU

Základy pojistného trhu a vývoj pojišťovnictví v českých zemích sahá ke konci 17. století, kdy Jan Kryštof Bořek podal návrh na zavedení povinného požárního pojištění budov v Čechách. Měl být vytvořen protipožární fond, který měl pomoci občanům, kteří by si díky požáru jejich domu nebyli schopni postavit dům nový. Kvůli značně pravděpodobnému nastání požáru kvůli volbě materiálu při stavbě domu tento návrh ale nebyl nikdy realizován.

Za vlády Marie Terezie byl založen Fond na úhradu škod vzniklých požáry, povodněmi a nepřízní počasí a bylo povoleno pořádat veřejné sbírky pro osoby postižené živelnými událostmi. V roce 1777 došlo k založení Pojišťovny proti škodám z ohně na polních zásobách, nábytku, náradí a dobytku. V roce 1819 byl vydán císařský patent, který povoloval zřizování soukromých pojišťoven v habsburské monarchii, který byl o dva roky později doplněn o povolení, že mohou být pojišťovny zřizovány i veřejnoprávními organizacemi, pokud zůstanou soukromými podniky. V této době působily tři pojišťovny, a to Pojišťovací společnost Přístav – Komárno, Zemská požární pojišťovna a Vzájemná požární pojišťovna. Na území Čech začaly působit i tři zahraniční pojišťovny. V roce 1827 byla v Praze založena První česká vzájemná pojišťovna a o tři roky později pak První Moravsko-slezská vzájemná pojišťovna.

Od druhé poloviny 19. století do začátku první světové války (1918) se rozmohlo zakládání českých pojišťoven a pojišťovacích spolků. V tomto období byl založen např. Asekurační spolek cukrovarníků (1862), Pražská městská pojišťovna (1865), Vzájemná pojišťovací banka Slavia a Pojišťovna Praha (1869), První zajišťovací banka, a.s. v Praze (1872) či Hasičská vzájemná pojišťovna v Brně (1900). Rozvoj pojišťovnictví vedl k vydání tzv. pojišťovacího regulativu, který v té době představoval dohled nad pojistným trhem.

V období před 1. světovou válkou docházelo k dalšímu rozvoji pojišťoven a vznikla např. Zemská pojišťovna markrabství moravského (1901), Zemská dobytčí pojišťovna markrabství moravského (1902), Patria, a.s. k pojišťování proti úrazům, vloupání a povinného ručení (1910), První pražská zaručovací banka (1910), a jiné. První světovou válkou se zhroutila hospodářská situace celé monarchie a byl tím přerušen úspěšný rozvoj pojišťovnictví do té doby. V období 1914 – 1918 nevznikla jediná pojišťovna a dobře se dařilo akorát těm pojišťovnám, které své přebytky ukládaly především do nemovitostí a nedržely je v hotovosti. [12]

Po založení samostatné Československé republiky (ČSR, 1918), tedy v období po první světové válce, se začala znovu rozvíjet nejen hospodářská situace, ale i pojistné potřeby. Hlavním předmětem pojištění bylo pojištění pro případ úmrtí. S rozvojem hospodářské situace

se v ČSR začal rozvíjet automobilismus, s čímž souvisel i zájem nejen o havarijní pojištění vozidel, ale i zájem o pojištění odpovědnosti za škody vůči třetím osobám, které v té době ještě nebylo povinné. V období druhé světové války (1939 – 1945) se Německem okupované české země staly Protektorátem Čechy a Morava. Československo v té době přišlo asi o třetinu svého území, tím pádem o třetinu pojistného trhu, potažmo o třetinu pojištěných osob a předepsaného pojistného. [13]

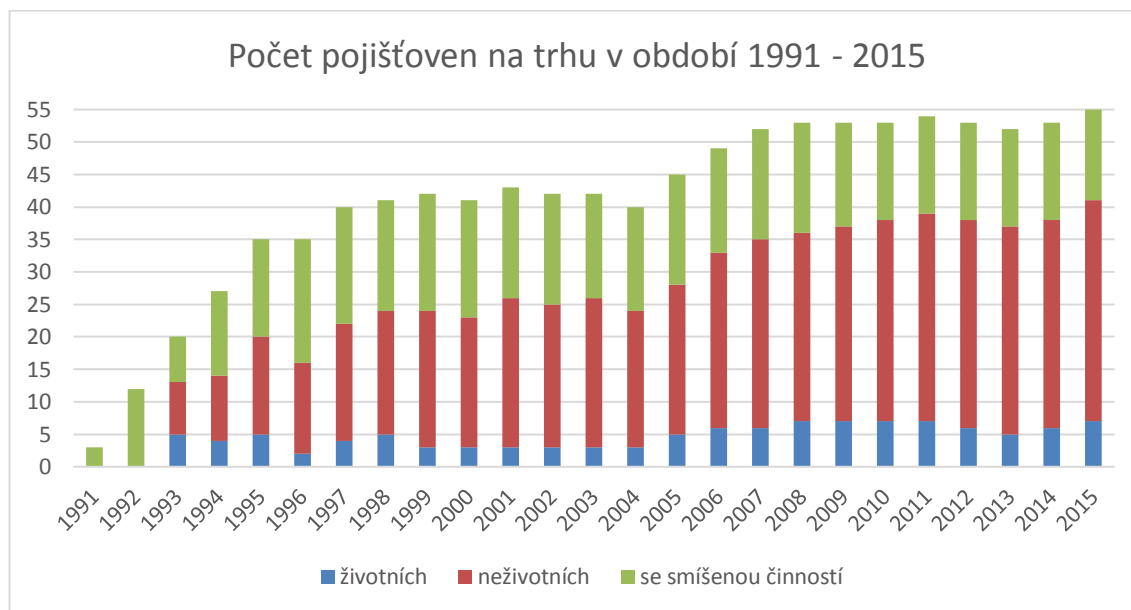
V roce 1945 došlo v pojišťovnictví k významné změně. Na základě dekretu prezidenta došlo ke znárodnění 733 pojišťoven a pojišťovacích spolků na území ČSR. O rok později došlo ke zřízení pěti pojišťoven jako národních podniků, kterými byly Pojišťovna Slavia, Pražská pojišťovna, První československá pojišťovna, Poist'ovňa Slovan a Nemocenská pojišťovna, které převzaly práva a závazky všech pojišťoven, které zanikly. Ani těchto pět pojišťoven ale nemělo dlouhého trvání, protože v roce 1953 došlo k jejich sloučení a založení jedné monopolní Československé státní pojišťovny. Tento krok na několik desetiletí přerušil přirozený vývoj pojišťovnictví.

Na významu začalo postupně nabývat pojištění motorových vozidel, které se dělilo na zákonné pojištění a pojištění pro případ poškození, zničení či odcizení (tzv. „havarijní pojištění“). Zákonem č. 56/1950 Sb. byly osoby provozující motorové vozidlo automaticky pojištěny u Československé státní pojišťovny na rizika odpovědnosti z provozu těchto vozidel bez uzavírání pojistné smlouvy. Rokem 1953 bylo ustanoveno, že Československá pojišťovna již nadále nebude národním podnikem, ale státním pojišťovacím ústavem s názvem Státní pojišťovna. V roce 1969 byla Státní pojišťovna rozdělena na dva samostatné subjekty, a to na Českou státní pojišťovnu a Slovenskou štátnou poisťovňu. Monopolní období československého pojišťovnictví trvalo až do počátku devadesátých let a bylo zrušeno zákonem č. 185/1991 Sb., o pojišťovnictví.

Pád komunistického režimu v roce 1989 způsobil demonopolizaci v pojišťovnictví a došlo ke zprivatizování českého pojistného trhu. Po přechodu od centrálně plánovaného hospodářství k tržnímu hospodářství (1989 – 1992) mohly na území České a Slovenské Federativní Republiky podnikat i další pojišťovny, založené v právní formě jako akciové společnosti, státní podniky a družstva. Na československý trh po demonopolizaci také vstoupily zahraniční pojišťovny. Rokem 1993, kdy vznikla samostatná Česká republika, se začaly vytvářet podmínky pro opětovný rozvoj, nyní už jen českého pojistného trhu. Vývoj probíhal v souladu s normami Evropské unie a rozšířila se i mezinárodní spolupráce. Také se začala vyvíjet Česká asociace pojišťoven. [14]

Z dostupných informací a dat České asociace pojišťoven je na grafu č. 1 znázorněn vývoj počtu pojišťoven v období 1991 – 2015. Celkový počet pojišťoven je uveden bez ČKP, která je sice členem ČAP, ale neprovozuje pojišťovací činnost, tedy nenabízí pojistné produkty.

**Graf 1 – Počet pojišťoven na trhu v období 1991 – 2015**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [15–17]*

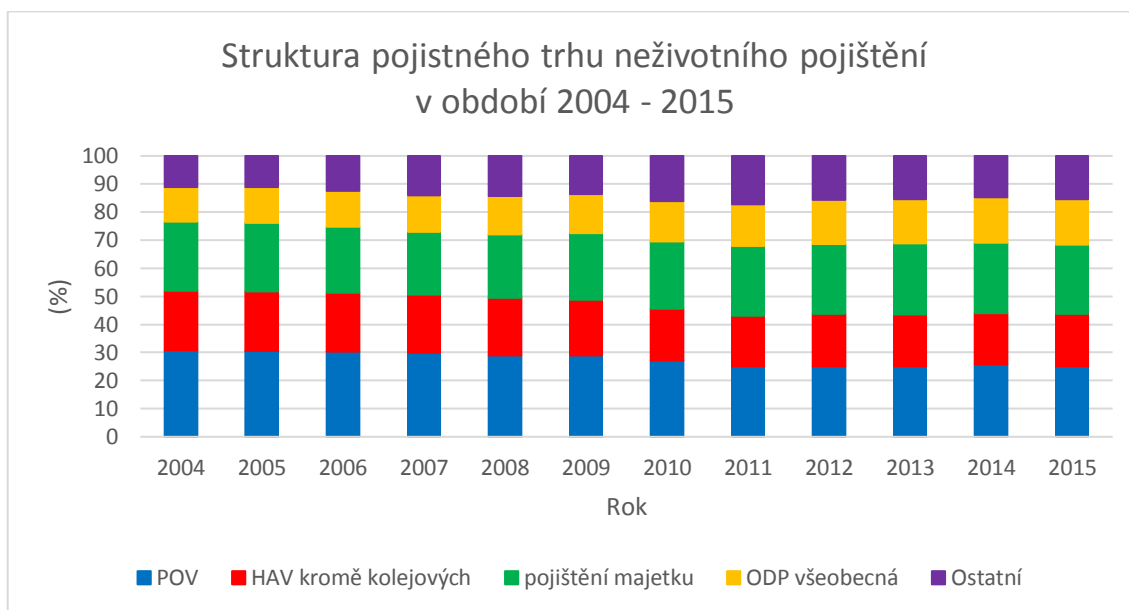
### 3.1 Struktura pojistného trhu neživotního pojištění

Trh neživotního pojištění zahrnuje několik oblastí rizik, která jsou pojišťovny schopny krýt a poskytovat pojistná plnění. Jedná se především o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (POV), které bylo specifikováno v první kapitole a na samotný vývoj tohoto pojištění bude zaměřena i následující podkapitola. Další oblastí, které s POV úzce souvisí, je havarijní pojištění vozidel (HAV), které se dělí na základní a doplňkové. O základní havarijní pojištění mají zájem především klienti, kteří mají nové, či zánovní vozidlo. Doplňkovým havarijním pojištěním může být pojištění odcizení a vandalismu, pojištění GAP (cenová mezera), které kryje rozdíl mezi obvyklou cenou vozidla v době pojistné události a pořizovací cenou vozidla v případě odcizení nebo totálního poškození vozidla. Dalším z doplňkového pojištění může být pojištění okenních skel vozidla, pojištění zavazadel, úrazové pojištění osob ve vozidle, aj.

Třetí oblastí na trhu neživotního pojištění, je pojištění majetku občanů, které se člení na pojištění domácností a nemovitostí. Čtvrtou oblastí je všeobecné pojištění odpovědnosti za škodu (ODP), které zahrnuje pojištění odpovědnosti plynoucí z občanského života a pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání. Doplňkem těchto čtyř oblastí jsou pojištění podnikatelských rizik, neboli pojištění podnikatelů

a průmyslu, cestovní pojištění a asistenční služby. Jak se vyvíjela struktura neživotního pojištění v období 2004 – 2015 je znázorněno na grafu č. 2.

**Graf 2 – Struktura pojistného trhu neživotního pojištění**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [17]*

Z grafu je patrné, že pojištění odpovědnosti z provozu vozidla společně s havarijním pojištěním vozidel kromě kolejových, tvoří téměř polovinu celého pojistného trhu neživotního pojištění po celou dobu jedenáctiletého vývoje. Vývoj těchto dvou druhů pojištění má sice od roku 2004 klesající tendenci a v porovnání s rokem 2015 klesl podíl POV o 5,7 % a podíl HAV o 2,3 %. Na druhou stranu se ale o 3,9 % zvýšil podíl pojištění všeobecné odpovědnosti a také došlo ke zvýšení podílu o 4,3 % u ostatního pojištění. Pojištění majetku si v průběhu let 2004 – 2015 udržuje stále zhruba 25 % podíl na trhu neživotního pojištění.

### 3.2 Vývoj trhu s povinným ručením od roku 1999 po současnost

V roce 1999 to bylo šest let, co Česká asociace pojišťoven vykonávala svou činnost. Také ho lze charakterizovat jako rok přelomový, a to právě kvůli výraznému přiblížení legislativy České republiky k Evropské unii. V tomto roce znamenalo přijetí zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla liberalizaci trhu a umožnění konkurence v tomto pojistném odvětví. Při jeho přípravě bylo nutné zohlednit nejen směrnice EHS, ale i zahraniční zkušenosti. Také bylo potřeba přihlížet ke skutečnosti, že v této době bylo v ČR registrováno přes 5,5 mil. vozidel, které bylo nutné pojistit ve velice krátkém čase po udělení licencí. V té době tuto výzvu úspěšně zvládlo jedenáct členských pojišťoven.

V tomto období také ČAP zabezpečovala přípravu České kanceláře pojistitelů. Bylo nezbytné, aby budování ČKP probíhalo řádně a včas. Společným cílem pojišťoven a ČAP bylo, aby měla Kancelář zajištěný řádný chod ještě před faktickým zahájením její činnosti. Na základě smlouvy mezi pojišťovnami, které měly zájem provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a mezi ČAP, byl pojišťovnami poskytnut úvěr na krytí nákladů spojených s realizací a vznikem ČKP. K dalšímu významnému bodu ve vývoji patří, že zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů stanovil, že na základě písemné žádosti pojišťovny, která potřebuje údaje ke zjištění informací o řidiči účastněném na dopravní nehodě nebo takovou nehodu zavinil, poskytne okresní úřad údaj z registru řidičů. [3, 15]

V roce 2002 se připravoval návrh novely zákona č. 168/1999 Sb., jejímž cílem bylo zvýšení ochrany spotřebitele na celém území Evropské unie. Rok 2003 byl posledním rokem před přistoupením ČR k Evropské unii, a to znamenalo završení procesu harmonizace českého pojistného práva s legislativou EU. [18, 19]

Dne 1. 5. 2004 Česká republika přistoupila k Evropské unii a tímto dnem mohlo být zahájeno využívání také tzv. Evropského pasu. Evropský pas umožňuje tuzemským pojišťovnám, které získaly povolení k provozování pojišťovací činnosti v ČR, působit i v ostatních členských státech EU, a to na základě svobody poskytovat služby nebo na základě založení pobočky. Tuto možnost získaly i zahraniční pojišťovny, pokud jde o provozování pojišťovací činnosti na území České republiky. [20]

V roce 2005 byla provedena změna zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Cílem změny bylo snížit počet dopravních nehod a úmrtí na českých silnicích. Změněný zákon například stanovoval nové povinnosti řidiče, zavedl bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem apod. Podstatná byla také změna zákona o přestupcích, a to úprava přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a zvýšení pokut. Pojišťoven se bezprostředně dotýkal § 47 tohoto zákona, kterým se upravuje dopravní nehoda. Mimo jiné se zvýšil limit pro hmotnou škodu na vozidle pro ten případ, kdy se nemusí dopravní nehoda ohlásit policii, jestliže jsou splněny další požadavky zákona, a to z 20 na 50 tis. Kč. Těmito požadavky může například být, že se jedná pouze o hmotnou škodu na vozidle, nikoli o škodu na zdraví či ušlém zisku. [21]

Dalším návrhem novely zákona č. 168/1999 Sb., se zvýšil například minimální limit plnění pro případ věcné škody na 35 mil. Kč bez ohledu na počet poškozených. Zelená karta se stala jediným dokladem o pojištění odpovědnosti a zavedl se příspěvek do Kanceláře, který hradil

vlastník (nebo provozovatel) v případě, že bylo vozidlo provozováno bez pojištění odpovědnosti. V únoru 2008 schválila návrh Poslanecká sněmovna a v březnu 2008 Senát. Ve Sbírce zákonů byl zákon vydán pod č. 137/2008 Sb. [22]

Zásadní změnou ve vývoji bylo zavedení tzv. přímé likvidace do pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ke kterému se postupně od podzimu roku 2010 přidala většina pojišťoven poskytujících pojištění motorových vozidel. Přímá likvidace zabezpečuje poškozenému v dopravní nehodě vyřízení pojistné události od pojišťovny, kde má on sám povinné ručení sjednáno. Obvykle se o vypořádání vzniklé škody stará pojišťovna viníka. Přímá likvidace tedy pro někoho může znamenat větší komfort při komunikaci pouze se svou pojišťovnou. V současné době probíhá mezi pojišťovnami diskuse o vytvoření clearingového centra pro řešení vzájemných plateb mezi pojišťovnami po vzoru západoevropských pojistných trhů. Dalším zásadním bodem bylo řešení problematiky boje s pojistnými podvody. Spuštění systému sdílení dat o podezřelých okolnostech při likvidacích pojistných událostí a nestandardním chování klientů, bylo naplánováno na rok 2011. [23]

V roce 2011 byl dokončen a dodavatelem předán informační systém pro výměnu informací o podezřelých okolnostech (SVIPO), který byl nejprve využíván pro zvýšení efektivity boje s praktikami podvodníků právě u pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a z havarijního pojištění vozidel. Implementací SVIPO dosáhl český pojistný trh v přístupu k odhalování pojistného podvodu úroveň srovnatelné s vyspělými zahraničními trhy. Ve stejném roce přišla ČAP s myšlenkou jednotné Linky pomoci řidičům 1224. Cílem projektu bylo poskytnout pomoc motoristům v nouzi a zkrátit doby příjezdu příslušné asistenční služby. Smyslem jednotného telefonního čísla pro motoristy, bez ohledu na příslušnost ke konkrétní pojišťovně, bylo usnadnění přístupu ke službě předplacené v ceně pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (odtah vozidla po dopravní nehodě) a snížení počtu zásahů nesmluvních asistenčních společností. V neposlední řadě bylo tímto krokem přispěno i k větší plynulosti dopravy a omezení dalších škod po dopravních nehodách. Jak Linka pomoci řidičům funguje je popsáno v příloze B. [24, 25]

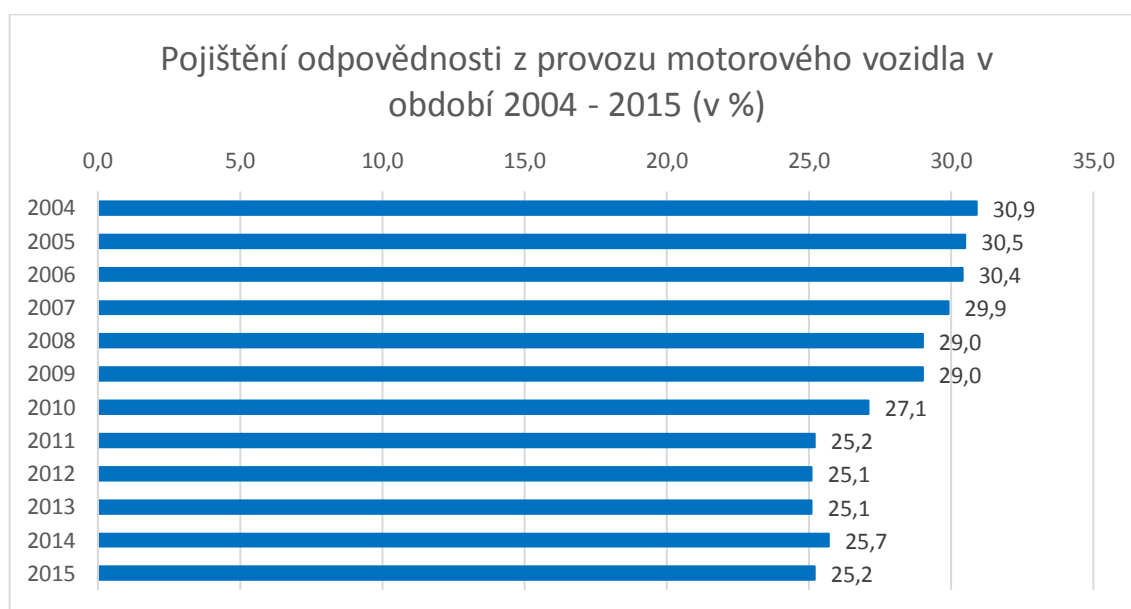
O rok později, tedy v roce 2013, došlo k dalším novelizacím zákonů týkajících se pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, o Hasičském sboru České republiky a dalších zákonů. V souvislosti s touto novelou byl zřízen Fond zábrany škod při ČKP, do kterého jsou členové ČKP povinni odvádět nejméně 3 % z ročního přijatého pojistného z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla za každý kalendářní rok. Novelou zákona o Hasičském záchranném sboru ČR byla zakotvena povinnost k poskytnutí úhrady nákladů

zásahu v paušální výši za každou započatou hodinu zásahu. Toto nařízení nabylo účinnosti dne 1. 9. 2013. Další změnou bylo zrušení oceňovacích tabulek pro stanovení výše škod na zdraví, přičemž právě u povinného ručení to znamenalo vedle nových pojistných podmínek a další administrativy i úpravu výše pojistného. [26]

V roce 2014 byli další legislativní změnou zasaženi nejen poctiví řidiči, ale i pojišťovny v oblasti pojištění vozidel. Poslanecká sněmovna se rozhodla zrušit placení příspěvku nepojištěných řidičů do garančního fondu ČKP, které do té doby platilo. ČKP z tohoto fondu v období od 1. 1. 2000 do 30. 9. 2016 již vyplatila odškodnění ve výši 3 542 448 771 Kč. Zrušení těchto příspěvků se logicky muselo promítnout do zvýšení cen povinného ručení. [27]

Jak velký procentní podíl mělo pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na trhu s neživotním pojištěním v období 2004 – 2015, je znázorněno na grafu č. 3.

**Graf 3 – Vývoj podílu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na trhu NŽP**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [17]*

Z grafu je patrné, že má pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na trhu převládající podíl. V období let 2004 – 2015 se podíl tohoto pojištění snížil o 5,7 %. V konečném důsledku ale stále zaujímá čtvrtinu celého trhu s neživotním pojištěním.

### **3.3 Vývoj počtu pojišťoven nabízejících povinné ručení**

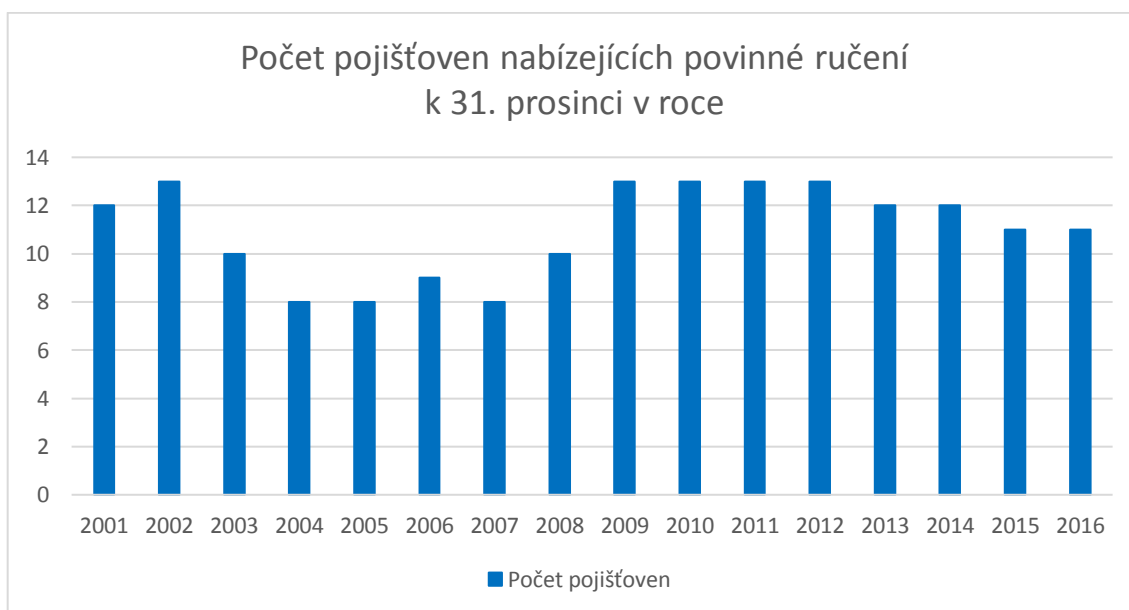
V úvodu této kapitoly a dalších podkapitolách byl popsán a nastíněn vývoj pojistného trhu od konce 17. století. Nyní ale bude hovořeno již konkrétně o vývoji počtu pojišťoven od roku 2005 do roku 2016, které nabízely a nabízejí povinné ručení. Statistické údaje nejen o počtech pojišťoven nabízejících právě toto pojištění byly získány na webových stránkách ČAP

z jednotlivých výročních zpráv. Z těchto dostupných dat byl zjištěn nejenom přesný počet pojišťoven, které povinné ručení nabízely, ale také kolik bylo jejich celkové předepsané pojistné, předepsané pojistné konkrétních pojišťoven a kolik měla ČAP smluv ve kmeni v jednotlivých čtvrtletích.

Je nutné podotknout, že do kmene ČAP patří, a na celkovém předepsaném pojistném členů ČAP se podílí i Česká kancelář pojistitelů. Na ČKP ale nelze pohlížet jako na pojišťovnu nabízející povinné ručení. Jde o člena ČAP se zvláštním statutem, který spravuje garanční fond, z něhož vypořádává škody z hraničního pojištění, škody způsobené nepojištěnými vozidly, provozuje informační středisko a další, ale povinné ručení jako takové nenabízí. Proto do analýzy pojišťoven nabízejících povinné ručení zahrnuta nebude. [28]

Na grafu č. 4 je znázorněn vývoj počtu pojišťoven nabízejících pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Celkový počet pojišťoven tedy dle předchozího vysvětlení nezahrnuje ČKP a údaje jsou vždy k 31. prosinci v jednotlivých letech.

**Graf 4 – Vývoj počtu pojišťoven nabízejících povinné ručení**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

Jak již bylo zmíněno dříve, Česká pojišťovna, a.s. byla od druhé poloviny 20. století, v té době pod jiným názvem, jedinou monopolní pojišťovnou, která zabezpečovala pojištění odpovědnosti z provozu vozidel, a to bez pojistné smlouvy. Po rozpadu Československa od roku 1993 do roku 2000, kdy vešel zákon č. 168/1999 Sb. v platnost, byla Česká pojišťovna stále jediná, která toto pojištění nabízela. Po roce 2000, tedy po zavedení nového zákona týkajícího se povinného ručení, bylo pojišťoven již dvanáct. V roce 2004 se počet snížil na osm,

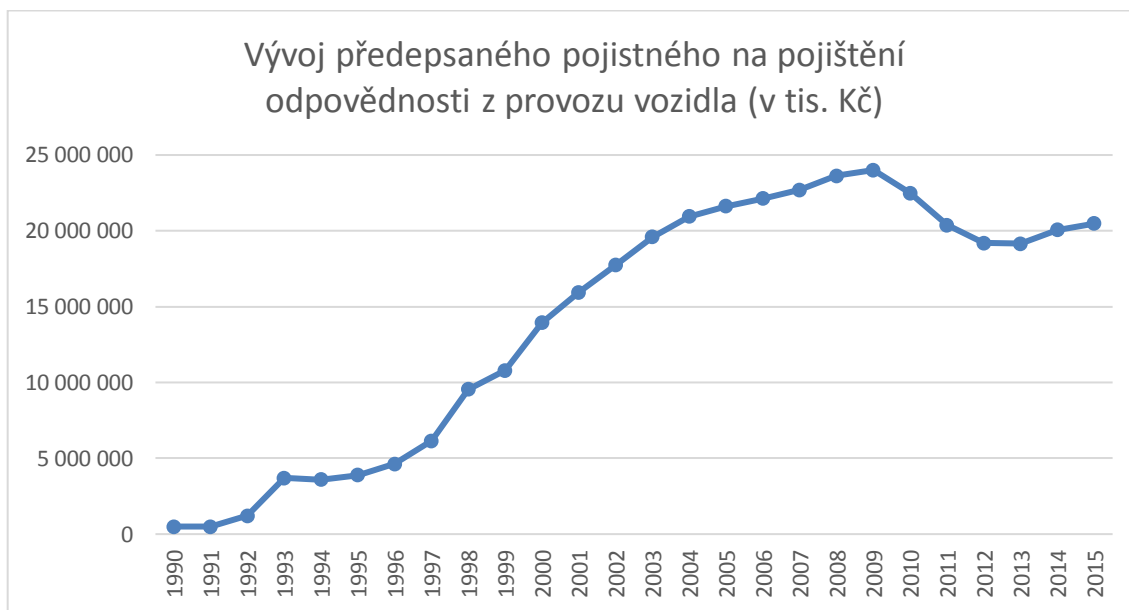


v období 2009 – 2012 jich bylo stejně jako v roce 2002 prozatím v historii nejvíce, třináct, a k 31. prosinci 2016 bylo pojištěno jedenáct.

### 3.4 Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení

Na následujícím grafu č. 5 je znázorněn vývoj předepsaného pojistného na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v období 1990 – 2015. Z vývoje grafu je patrné, že od počátku sledovaného období byl zaznamenán rostoucí trend.

**Graf 5 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení členů ČAP**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [15–17]*

V 1. polovině 90. let, konkrétně v roce 1993, bylo nutné v sazbách pojistného reagovat na zvýšení škodného poměru i růst cen, pokud šlo o opravy, náhradní díly apod. Mezi roky 1991 a 1992 došlo k nárůstu o 140 %, následně mezi roky 1992 a 1993 to byl nárůst o 208 % z 1,2 mld. Kč na 3,7 mld. Kč. Ve 2. polovině 90. let nastal nejvyšší růst pojistného v roce 1997 a 1998. K důvodům vzestupu sazeb v těchto letech se kromě inflace přidala ještě nutnost průběžně doplňovat technické rezervy. Meziroční nárůst let 1997 a 1998 dosahoval 55,4 %. Předepsané pojistné na povinné ručení se v letech 1991 – 2000 zvýšilo z 500 000 tis. Kč na konečných 13 930 146 tis. Kč. [3]

Při pohledu na období 2001 – 2009 je vidět, že měl vývoj předepsaného pojistného v první polovině tohoto období rychlejší tendenci než v polovině druhé. Meziroční nárůst mezi roky 2001 a 2002 se z 11,3 % dostal na konečných 1,6 % mezi roky 2008 a 2009.

V roce 2010 došlo u předepsaného pojistného k několikaprocentnímu poklesu. Meziročně pojistné kleslo o 6,3 % z 24 006 759 tis. Kč v roce 2009 na 22 489 922 tis. Kč v roce 2010.

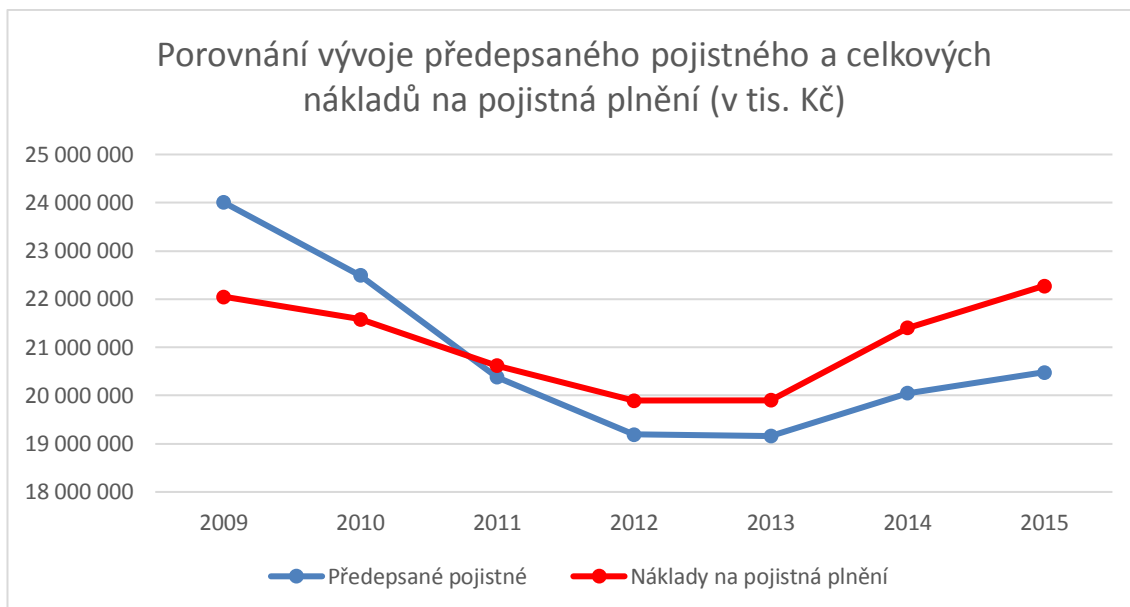
V roce 2011 došlo k dalšímu prohloubení negativního vývoje předepsaného pojistného, a to o celých 9,4 % z 22 489 922 tis. Kč na 20 380 693 tis. Kč. Bylo to způsobeno hlavně tím, že se výrazně snížila cena za pojištění motorových vozidel a v tomto roce poprvé došlo k nepoměru mezi předepsaným pojistným a náklady na pojistná plnění. Mohl za to vývoj cen pojištění, které byly soustavně stlačovány dolů kvůli silně konkurenčnímu prostředí. K poklesu došlo i přesto, že počet pojištěných vozidel rostl. Při stávající cenové úrovni byl tento segment již za hranicí ekonomické únosnosti. Velmi podstatným faktem bylo, že i přes cenový pokles neustále narůstaly náklady na pojistná plnění stejně tak jako rostla průměrná výše škody. Zejména se to týkalo škod na zdraví, které se za posledních deset let zvýšily několikanásobně.

V dalších dvou letech byl propad o 5,8 % a následně již jen o 0,2 %, kdy hodnota předepsaného pojistného byla srovnatelná s hodnotou v roce 2003 a byla o bezmála 5 mld. Kč nižší než v roce 2009. Většímu nárůstu předepsaného pojistného nepomohl ani fakt, že v roce 2013 bylo pojištěno o cca 116 tisíc vozidel více než v předchozím roce. [24, 26]

V posledních dvou letech sledovaného vývoje je za posledních pět let opět vidět rostoucí trend, kdy mezi lety 2013 a 2014 došlo k nárůstu o 4,7 % a o rok později k sice menšímu, ale dalšímu meziročnímu nárůstu o 2,2 % na konečných 20 482 047 tis. Kč v roce 2015. Tento vzestup byl zapříčiněn navýšením sazeb pojistného. K navyšování cen pojistného došlo především kvůli neustálému a dlouhodobě neúnosnému prohlubování negativního vývoje předepsaného pojistného. Dalším důvodem, proč se cena pojištění zvýšila, bylo zrušení příspěvků do Garančního fondu ČKP od nepojištěných řidičů. Zvýšení pojistného může být sice bráno jako pozitivní signál do budoucna, ale tento prozatím nepatrný nárůst nedokáže pokrýt ani náklady na nové závazky vyplývající z nového občanského zákoníku a příspěvků Fondu zábrany škod a Hasičskému záchrannému sboru. Pátým rokem vychází celkový technický výsledek tohoto odvětví v negativní výši, kdy zasloužené pojistné za celý trh pojištění odpovědnosti z provozu vozidla již nedokáže pokrýt vzniklé škody a další související náklady. Nový obchod v tomto segmentu je tedy v zásadě ztrátový. [17]

Na grafu č. 6 je zmíněný nepoměr mezi celkovým přijatým pojistným a objemem pojistného plnění za posledních 5 let znázorněn.

**Graf 6 – Porovnání předepsaného pojistného a celkových pojistných plnění**



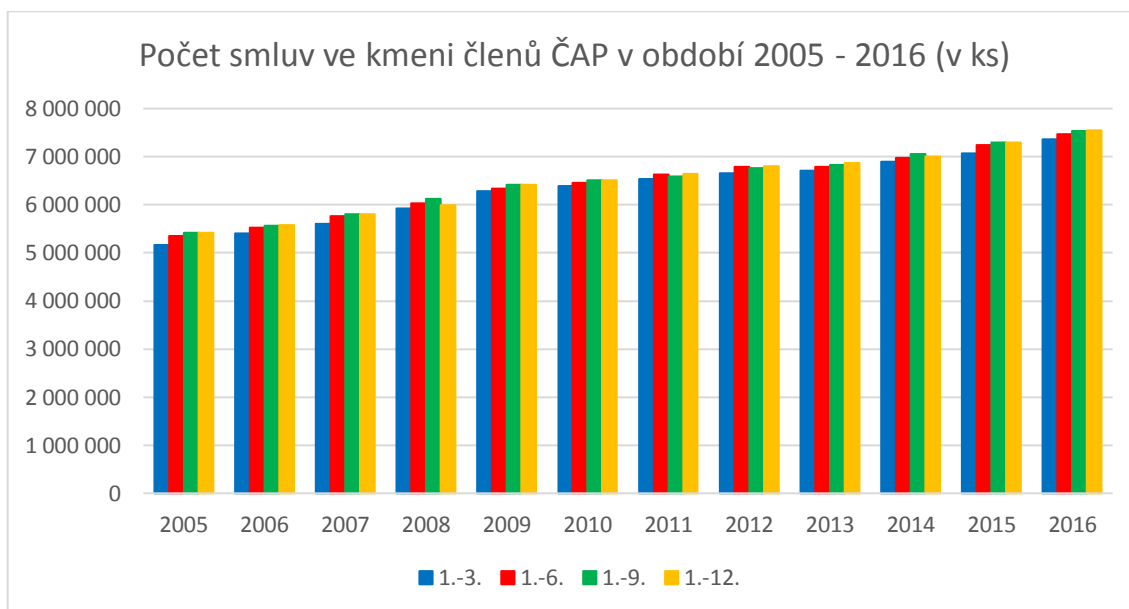
*Zdroj: vlastní zpracování podle [17]*

## 4 POJIŠŤOVNY NABÍZEJÍCÍ POVINNÉ RUČENÍ V SOUČASNOSTI

V současné době působí na trhu s povinným ručením jedenáct pojišťoven. Výčet všech pojišťoven, které pojištění nabízely třeba i jen jeden rok, zahrnuje pojišťovny Allianz, AXA, Českou pojišťovnu, ČPP, ČSOB Pojišťovnu, Direct, Generali, Hasičskou vzájemnou pojišťovnu, Kooperativu, Slavii, Triglav, UNIQU a pojišťovnu Wüstenrot. Pojišťovny, které povinné ručení k 31. prosinci 2016 nenabízely, jsou Triglav a Wüstenrot.

Na grafu č. 7 je znázorněn kumulovaný počet smluv ve kmeni pojištění odpovědnosti z provozu vozidla členů ČAP bez ČKP v období 2005 – 2016. Sledované období vychází z dostupnosti dat od ČAP.

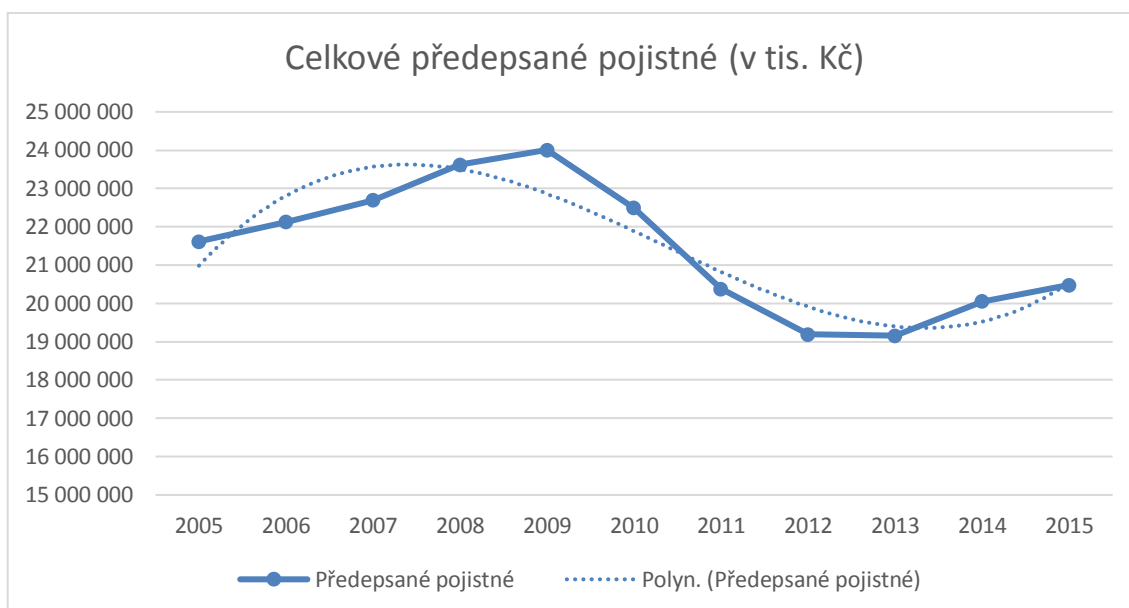
**Graf 7 – Počet smluv ve kmeni ČAP**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

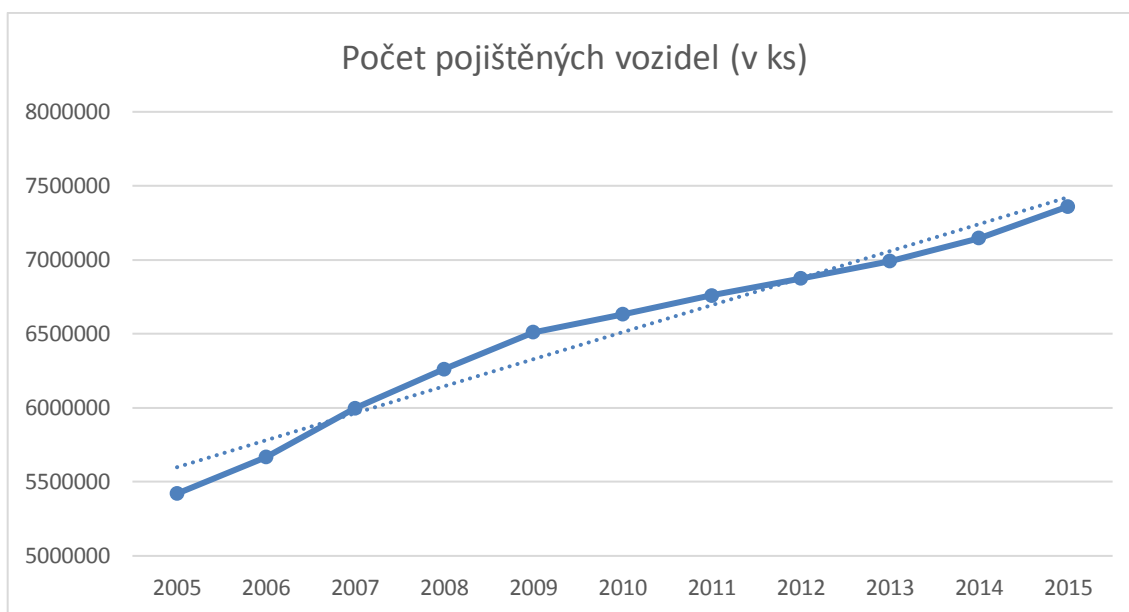
Z průběhu grafu je zřejmé, že se počet smluv ve kmeni od roku 2005 do roku 2016 zvýšil téměř o polovinu. To znamená, že se i počet vozidel v České republice za minulých 11 let musel zvýšit minimálně o 2,5 mil. Konečný stav počtu smluv členů ČAP bez ČKP ke konci roku 2016 je 7 596 719 ks. To je při celkovém počtu obyvatel cca 10,5 mil. dle mého názoru astronomické číslo. Na dalších dvou grafech č. 8 a 9 je porovnán vývoj celkového předepsaného pojistného a počtu pojištěných vozidel v období 2005 – 2015.

**Graf 8 – Trend ve vývoji předepsaného pojistného na povinné ručení**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [15–17]*

**Graf 9 – Trend ve vývoji počtu pojištěných vozidel**



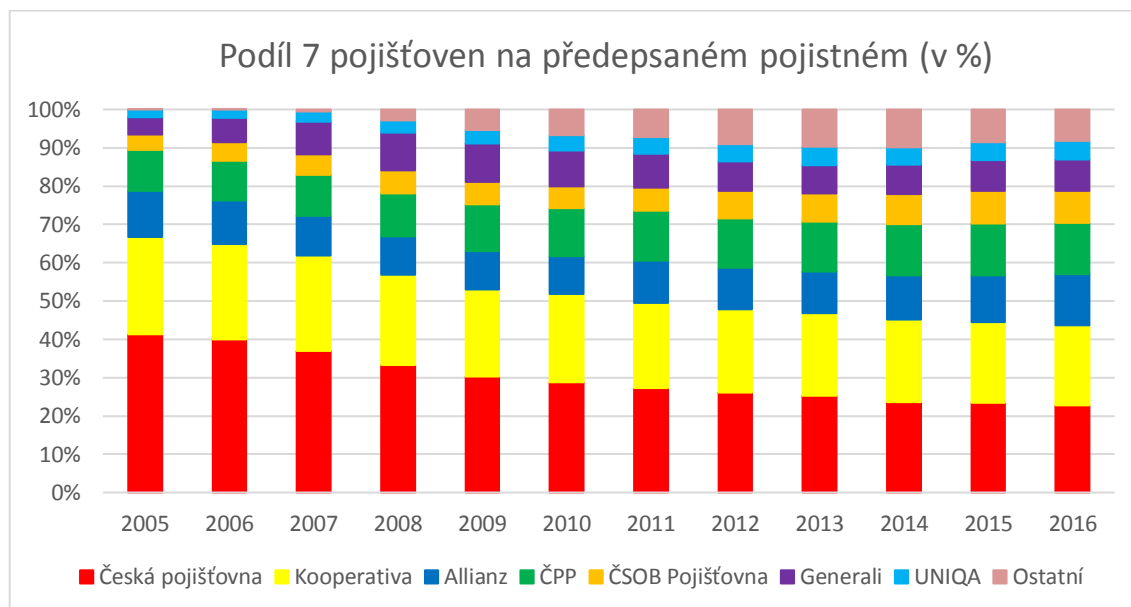
*Zdroj: vlastní zpracování podle [15–17]*

Dalo by se očekávat, že předepsané pojistné bude přímo úměrně růst s počtem pojištěných vozidel. Z grafů je ale zřejmé, že tomu tak v období 2009 – 2013 nebylo. Jak bylo zmíněno dříve, mohla za to narůstající konkurence mezi pojišťovnami, kdy čtyři roky povinné ručení nabízelo třináct pojišťoven a v roce 2013 o jednu méně. Konkurenční boj způsobil, že byly pojišťovny nuceny jít s cenami povinného ručení až za hranici své ekonomické únosnosti, což se poprvé projevilo v roce 2011. V posledních dvou letech začalo celkové předepsané pojistné díky mírnému zvýšení cen pojistného znovu narůstat, ale prozatím je jeho objem stále nižší než náklady vynaložené na pojistná plnění.

## 4.1 Pojišťovny nabízející povinné ručení nepřetržitě v období 2005 – 2016

Jak již bylo zmíněno, počet pojišťoven nabízejících povinné ručení se v období 2005 – 2016 několikrát změnil. Na trhu je ale sedm pojišťoven, které od roku 2005 do současnosti nabízejí povinné ručení nepřetržitě. Mezi sedm těchto pojišťoven patří Česká pojišťovna, Kooperativa, Allianz, ČPP, ČSOB Pojišťovna, Generali a UNIQA. Výčet pojišťoven a jejich podíl na celkovém předepsaném pojistném na povinné ručení v porovnání s ostatními pojišťovnami je na následujícím grafu č. 10. Pojišťovny jsou v grafu seřazeny sestupně podle jejich objemů předepsaného pojistného. Nejen graf č. 10, ale i následující grafy jsou zpracovány na základě statistických dat ČAP, které jsou v přílohách C a D.

**Graf 10 – Podíl 7 pojišťoven na celkovém předepsaném pojistném na povinné ručení**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [17]*

### 4.1.1 Česká pojišťovna

Česká pojišťovna, a.s., se sídlem Spálená 75/16, 113 04 Praha 1. Z vývoje pojistného trhu je známo, že právě nynější Česká pojišťovna má na trhu téměř 200 letou tradici. Tradice se odvíjí od roku 1827, kdy byly schváleny stanovy instituce nazvané Císařsko-královský, privilegovaný, český, společný náhradu škody ohněm svedené pojišťující ústav. Tato instituce, která zpočátku nabízela pouze pojištění proti požáru, později změnila svůj název na První českou vzájemnou pojišťovnu. V druhé polovině 19. století již byla První česká vzájemná pojišťovna tak silná instituce, že jí neotrásly ani náhrady škod po řadě velkých požárů koncem století včetně vůbec největší pojistné události v 19. století, kterou byl požár rozestavěného Národního divadla.

Počátkem 20. století začala První česká vzájemná pojišťovna nabízet svým klientům také životní pojištění, pojištění proti vloupání a pojištění zákonné odpovědnosti a úrazu. Po roce 1948 vznikla jediná Československá pojišťovna, která si monopolní postavení držela až do roku 1991, kdy byl zákonem o pojišťovnictví otevřen trh a umožněn vstup dalších pojišťoven. Do konce roku 1999 vzniklo na českém trhu 42 pojišťoven. I v dnešním vysoce konkurenčním prostředí si Česká pojišťovna stále drží své výsadní postavení. [29]

Česká pojišťovna zaujímá dle celkového objemu předepsaného pojistného na povinné ručení první pozici. K 31. prosinci 2016 byl její objem předepsaného pojistného na toto pojištění 4 766 712 tis. Kč. To, že je Česká pojišťovna stále největším poskytovatelem povinného ručení, může zřejmě způsobovat fakt, že dříve byla jedinou pojišťovnou, která ho nabízela. Byla monopolem, u kterého i dnes mnoho konzervativních klientů zůstalo a nemají zájem o pojištění u jiné pojišťovny. Dle předepsaného pojistného na povinné ručení se Česká pojišťovna v průběhu 11 let dostala s podílem na trhu ze 41 % na necelých 23 %. I to je ale téměř jedna čtvrtina celkového předepsaného pojistného. V tabulkách č. 2 a 3 jsou vývoje předepsaného pojistného a počtu pojištěných vozidel u České pojišťovny. Graf č. 11 pak zachycuje vývoj podílu pojišťovny na trhu s povinným ručením v procentech.

**Tabulka 2 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení České pojišťovny**

	<b>Předepsané pojistné – Česká pojišťovna</b>					
<b>Rok</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>tis. Kč</b>	8 930 296	8 753 233	8 351 985	7 862 283	7 214 396	6 379 947
<b>Rok</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>tis. Kč</b>	5 571 333	5 100 672	4 850 915	4 727 885	4 723 681	4 766 712

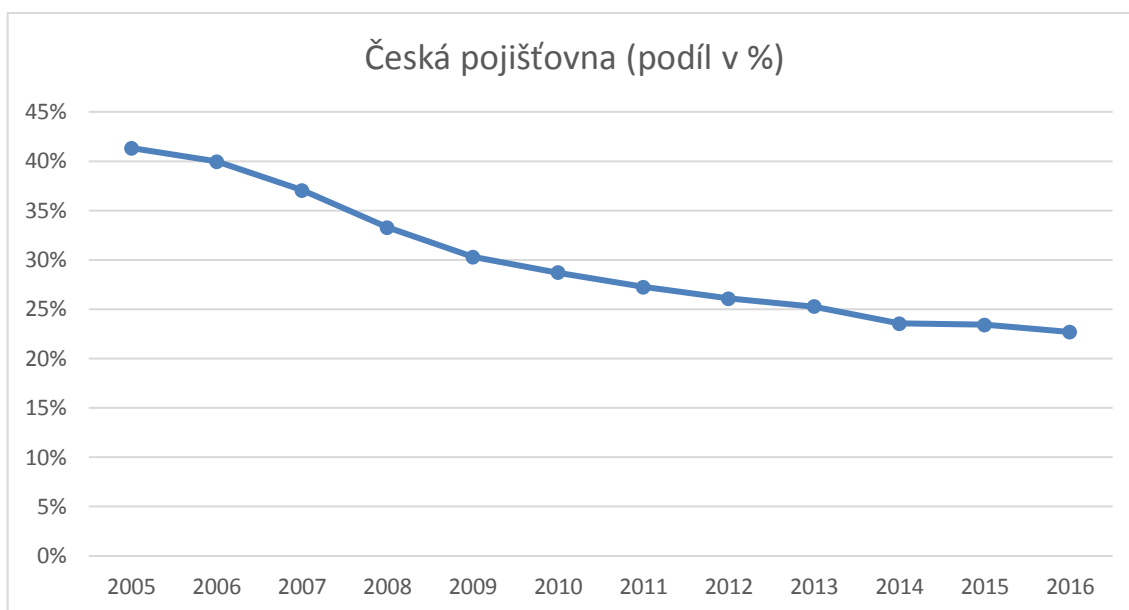
*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

**Tabulka 3 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u České pojišťovny**

	<b>Počet pojištěných vozidel (v ks)</b>					
<b>Rok</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>ks</b>	2 385 827	2 303 030	2 244 130	2 137 013	2 025 815	1 875 694
<b>Rok</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>ks</b>	1 785 959	1 750 855	1 711 025	1 701 025	1 722 598	1 723 513

*Zdroj: vlastní zpracování podle [30]*

**Graf 11 – Podíl České pojišťovny na celkovém předepsaném pojistném**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

#### **4.1.2 Kooperativa**

Kooperativa pojišťovna, a.s., se sídlem Pobřežní 665/21, 186 00 Praha 8. Kooperativa pojišťovna je univerzální pojišťovna, která nabízí plný sortiment služeb a všechny standardní druhy pojištění pro občany, drobné firmy i velké podniky. Je to česká firma se stabilním zázemím skupiny ve skupině Vienna Insurance Group. Jde o předního specialistu na pojištění v Rakousku a ve střední a východní Evropě. Kolem 50 společností ve 25 zemích tvoří koncern s dlouhou tradicí, silnými značkami a velkou blízkostí klientům. [31]

Na českém trhu zaujímá dle objemu předepsaného pojistného na povinné ručení druhou nejvyšší pozici. K 31. prosinci 2016 byl její objem předepsaného pojistného na toto pojištění 4 387 115 tis. Kč. Z grafu č. 12 je patrné, že pojišťovna Kooperativa v období 2005 – 2016 ztratila pouze cca 4 % podíl na trhu a spolu s Českou pojišťovnou tak mají téměř 45 % podíl na celkovém objemu předepsaného pojistného. V tabulkách č. 4 a 5 jsou vývoje předepsaného pojistného a počtu pojištěných vozidel u pojišťovny Kooperativa.

**Tabulka 4 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení Kooperativy**

	<b>Předepsané pojistné – Kooperativa</b>					
<b>Rok</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>tis. Kč</b>	5 467 469	5 468 554	5 594 269	5 560 984	5 426 296	5 134 676
<b>Rok</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>tis. Kč</b>	4 560 364	4 262 755	4 155 284	4 339 498	4 249 088	4 387 115

*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

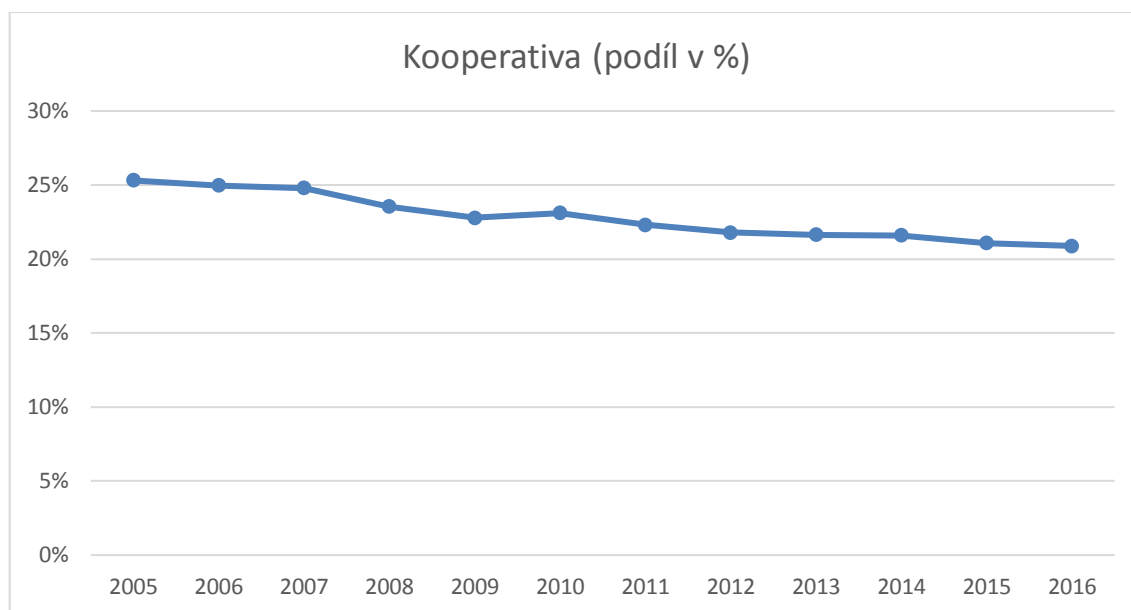


**Tabulka 5 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u Kooperativy**

	Počet pojištěných vozidel (v ks)					
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ks	1 316 759	1 393 058	1 424 382	1 377 802	1 399 066	1 435 478
Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ks	1 458 976	1 427 731	1 441 754	1 422 603	1 465 509	1 527 258

*Zdroj: vlastní zpracování podle [30]*

**Graf 12 – Podíl Kooperativy na celkovém předepsaném pojistném**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

### 4.1.3 Allianz

Allianz pojišťovna, a. s., se sídlem Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8. Allianz pojišťovna je součástí největšího světového pojišťovacího koncernu Allianz Group, který chrání život a majetky 80 milionů lidí ve více než 70 zemích. V České republice působí od r. 1993. Od té doby prošlo pojišťovnou přes 9 milionů smluv, a drží si tak místo 3. největší pojišťovny v ČR. Pojišťuje více než 700 tisíc českých řidičů, majitelů nemovitostí a turistů. Její filozofií je poskytovat nejširší krytí spolu s nadstandardní péčí o klienty. [32]

K 31. prosinci 2016 byl její objem předepsaného pojistného na povinné ručení 2 831 825 tis. Kč, jak ukazuje tabulka č. 6. V tabulce č. 7 jsou znázorněny počty pojištěných vozidel. Graf č. 13 znázorňuje podíl pojišťovny Allianz dle předepsaného pojistného na povinné ručení v procentech. V roce 2005 byl její podíl 12,2 %. V průběhu 11 let došlo k jejímu mírnému propadu, ale v roce 2016 její podíl vzrostl v porovnání s rokem 2005 o 1,3 %. Podíl Allianz na celkovém předepsaném pojistném na povinné ručení byl tedy ke konci roku 2016 13,5 %.

**Tabulka 6 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení pojišťovny Allianz**

Předepsané pojistné – Allianz						
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
tis. Kč	2 626 984	2 488 696	2 354 071	2 383 239	2 365 719	2 206 885
Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
tis. Kč	2 236 051	2 122 772	2 067 139	2 316 875	2 440 374	2 831 825

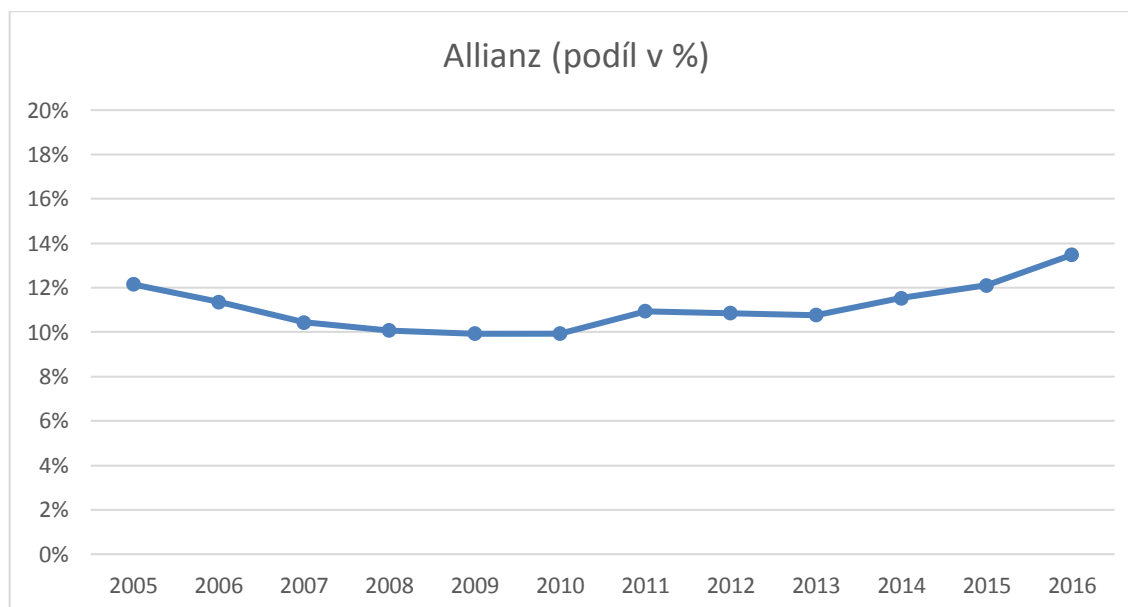
*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

**Tabulka 7 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u pojišťovny Allianz**

Počet pojištěných vozidel (v ks)						
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ks	560 235	552 786	558 636	589 111	613 747	667 268
Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ks	713 292	694 987	681 521	726 462	767 419	810 758

*Zdroj: vlastní zpracování podle [30]*

**Graf 13 – Podíl Allianz na celkovém předepsaném pojistném**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

#### 4.1.4 Česká podnikatelská pojišťovna

Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., se sídlem Pobřežní 665/23, 186 00 Praha 8. Česká podnikatelská pojišťovna (dále jen ČPP) je univerzální pojišťovnou, která nabízí svým klientům moderní produkty a komplexní pojistná řešení v oblasti životního i neživotního pojištění. Na českém pojistném trhu působí od 6. listopadu 1995, kdy byla zapsána do Obchodního rejstříku. ČPP si udržuje tradičně silnou pozici v pojištění vozidel, zejména právě v povinném ručení. V současné době je čtvrtým největším poskytovatelem tohoto typu

pojištění na českém trhu. ČPP se úspěšně rozvíjí i v dalších pojistných segmentech, v životním a úrazovém pojištění, občanském majetkovém pojištění a pojištění podnikatelů.

Ve velké konkurenci domácích pojišťoven se ČPP ukazuje jako stabilní a finančně silná společnost. Aktuálně spravuje více než 1,6 milionu smluv a její služby využívá přes 1 milion klientů. Od roku 2005 je ČPP součástí jedné z největších evropských pojišťovacích skupin Vienna Insurance Group, stejně jako pojišťovna Kooperativa. [33]

K 31. prosinci 2016 byl objem předepsaného pojistného na povinné ručení u pojišťovny ČPP 2 807 530 tis. Kč. V roce 2005 byl její podíl dle předepsaného pojistného 10,6 %. V průběhu 11 let měl podíl ČPP vzrůstající tendenci a k 31. prosinci 2016 dosáhl necelých 13,4 %, což je jen o 0,1 % méně než Allianz. Vývoj předepsaného pojistného a počtu pojištěných vozidel znázorňují tabulky č. 8 a 9. Procentní podíl pojišťovny ČPP na trhu ukazuje graf č. 14.

**Tabulka 8 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení České podnikatelské pojišťovny**

	<b>Předepsané pojistné – Česká podnikatelská pojišťovna</b>					
<b>Rok</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>tis. Kč</b>	2 295 166	2 237 934	2 403 657	2 656 819	2 895 952	2 765 564
<b>Rok</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>tis. Kč</b>	2 654 134	2 528 288	2 512 543	2 695 710	2 757 039	2 807 530

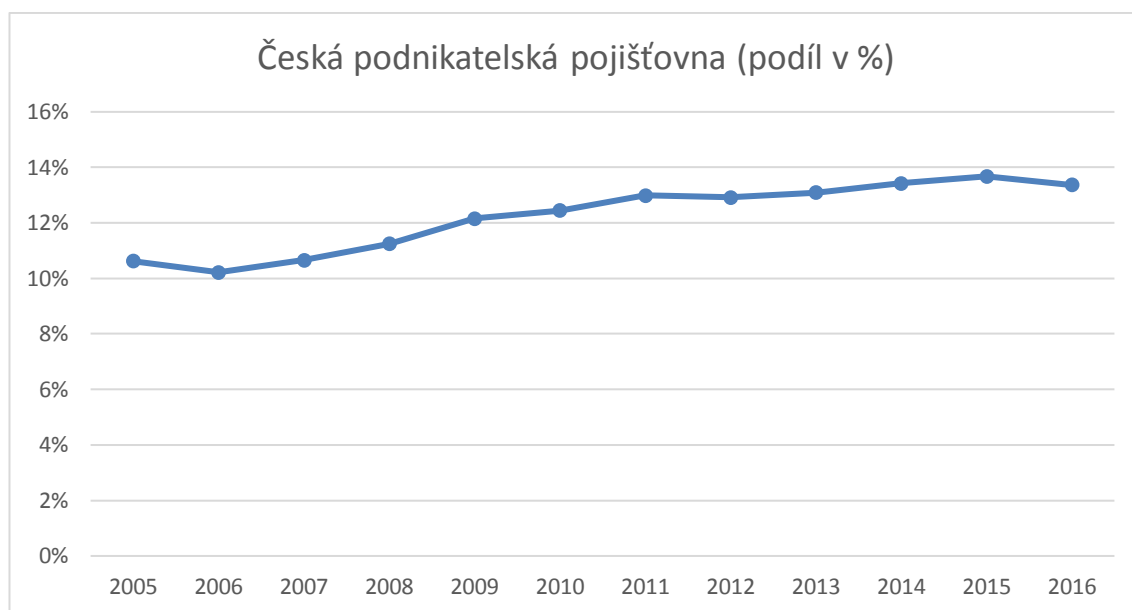
*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

**Tabulka 9 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u České podnikatelské pojišťovny**

	<b>Počet pojištěných vozidel (v ks)</b>					
<b>Rok</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>ks</b>	565 488	615 673	665 702	828 560	925 394	969 161
<b>Rok</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>ks</b>	1 027 373	1 057 326	1 051 589	1 090 312	1 135 197	1 173 847

*Zdroj: vlastní zpracování podle [30]*

**Graf 14 – Podíl České podnikatelské pojišťovny na celkovém předepsaném pojistném**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

#### 4.1.5 ČSOB Pojišťovna

ČSOB Pojišťovna, a.s., se sídlem Masarykovo náměstí 1458, 530 02 Pardubice. ČSOB Pojišťovna je univerzální pojišťovna, která je schopna pokrýt všechna běžná rizika v každodenním životě i v podnikání. Pojišťovna nabízí široké portfolio životních i neživotních pojištění pro fyzické i právnické osoby. Vznikla v Pardubicích 17. dubna 1992 pod názvem IB Pojišťovna a od 6. ledna 2003 působí na trhu pod současným názvem. [34]

ČSOB Pojišťovna je dle objemu předepsaného pojistného na povinné ručení pátou v pořadí. K 31. prosinci 2016 byl její objem předepsaného pojistného 1 757 811 tis. Kč. V porovnání s rokem 2005, kdy bylo předepsané pojistné pouze 851 905 tis. Kč, jde o víc než dvojnásobně větší objem, který má dosud rostoucí tendenci. Na trhu s povinným ručením však zaujímá jen podíl 8,4 %, ale ve vývoji během 11 let si polepšila o 4,4 %. Konkrétní vývoj pojišťovny je zachycen v tabulkách č. 10 a 11 a v grafu č. 15.

**Tabulka 10 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení ČSOB Pojišťovny**

	Předepsané pojistné – ČSOB Pojišťovna					
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
tis. Kč	851 905	1 057 657	1 219 372	1 397 864	1 415 631	1 276 968
Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
tis. Kč	1 231 638	1 396 646	1 415 587	1 582 591	1 702 612	1 757 811

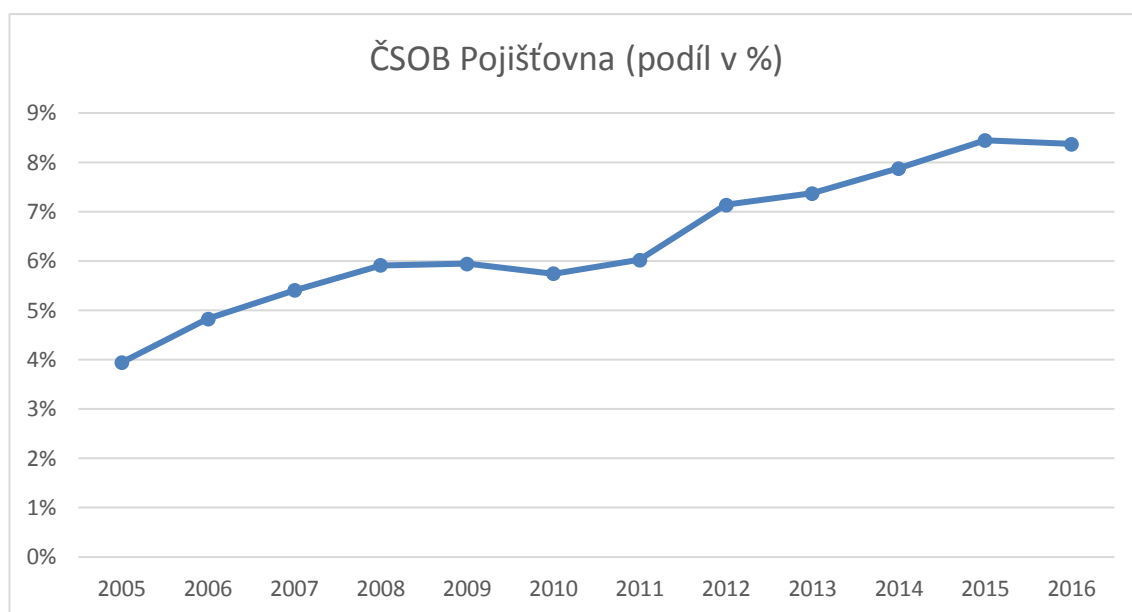
*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

**Tabulka 11 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u ČSOB Pojišťovny**

	Počet pojištěných vozidel (v ks)					
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ks	233 058	274 108	310 827	353 751	358 784	381 669
Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ks	430 633	519 334	523 955	564 682	576 095	594 417

*Zdroj: vlastní zpracování podle [30]*

**Graf 15 – Podíl ČSOB Pojišťovny na celkovém předepsaném pojistném**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

#### 4.1.6 Generali

Generali Pojišťovna, a.s., se sídlem Bělehradská 132, 120 84 Praha 2. Generali je členem Skupiny Generali, zapsané v italském registru pojišťovacích skupin, vedeném IVASS. S datem 23. července 1993 se Generali vrátila téměř po 50 letech do ČR jako zastoupení rakouské pojišťovny Erste Allgemeine a navázala tak na svou, více než stoletou, tradici v českých zemích. 13. října 1999 získala Generali Pojišťovna, a.s. licenci pro poskytování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. [35]

Pojišťovna Generali je se svým objemem předepsaného pojistného na povinné ručení 1 721 479 tis. Kč k 31. prosinci 2016 na šestém místě z celkových jedenácti pojišťoven, které k tomuto datu poskytovaly v ČR povinné ručení. Podobně jako ČSOB Pojišťovna, i pojišťovna Generali v období 2005 – 2016 téměř zdvojnásobila svůj objem předepsaného pojistného, a to o 74 %, což je uvedeno v tabulce č. 12. Při pohledu na její podíl na trhu jde v současnosti o 8,2 %. V roce 2008 a 2009 dosahoval její podíl dokonce téměř 10 %.

Průběh procentního podílu pojišťovny na trhu je zachycen na grafu č. 16. Tabulka č. 13 pak uvádí vývoj počtu pojištěných vozidel.

**Tabulka 12 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení pojišťovny Generali**

Předepsané pojistné – Generali						
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
tis. Kč	989 550	1 403 572	1 924 213	2 326 757	2 371 349	2 065 927
Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
tis. Kč	1 830 522	1 510 491	1 411 392	1 533 725	1 634 096	1 721 479

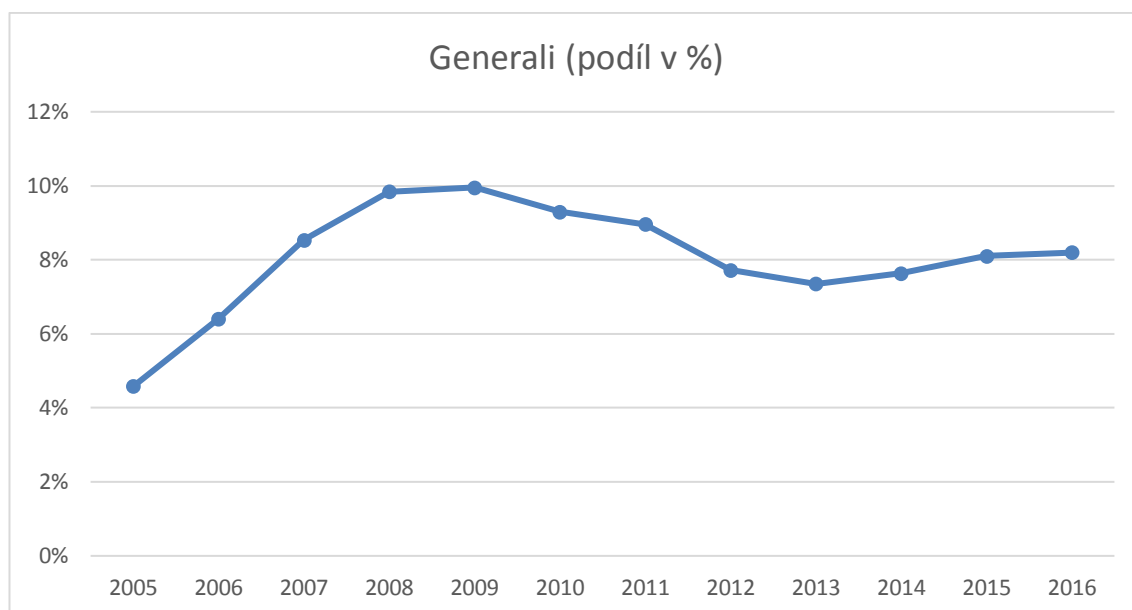
*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

**Tabulka 13 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u pojišťovny Generali**

Počet pojištěných vozidel (v ks)						
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ks	256 792	377 873	525 265	586 292	597 792	573 909
Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ks	556 873	490 471	506 190	535 025	578 535	621 965

*Zdroj: vlastní zpracování podle [30]*

**Graf 16 – Podíl pojišťovny Generali na celkovém předepsaném pojistném**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

#### 4.1.7 UNIQA

UNIQA pojišťovna, a.s., se sídlem Evropská 810/136, 160 12 Praha 6. UNIQA je univerzální pojišťovna, která nabízí pojistné produkty jak pro občany, tak pro firmy ohledně životního i neživotního pojištění. Na českém trhu působí od roku 1993 a patří k vybraným nejsilnějším pojišťovnám. V portfoliu spravuje okolo 760 000 pojistných smluv. Zajímavostí může být, že v roce 2013 získala 1. místo v kategorii Pojišťovací inovátor v oblasti pojištění vozidel, v roce 2015 získala 3. místo v kategorii Autopojištění roku a v tom samém roce pak byla oceněna jako druhá nejlepší pojišťovna roku. [36]

V pořadí pojišťoven, které nabízejí povinné ručení od roku 2005 po současnost, skončila pojišťovna UNIQA podle předepsaného pojistného na posledním, sedmém místě. Její objem předepsaného pojistného k 31. prosinci 2016 dosahoval 1 015 904 tis Kč. V průběhu 11 let se podíl pojišťovny UNIQA na trhu zvýšil 2,5x. Z hodnoty 2 % na konečných 4,8 %. Objem předepsaného pojistného se zvýšil více než 2x, a když pomíneme zakolísání vývoje v roce 2014 a 2015, pak můžeme říct, že se její podíl neustále zvyšuje. Vývoj je znázorněn v tabulkách č. 14 a 15 a na grafu č. 17.

**Tabulka 14 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení pojišťovny UNIQA**

	<b>Předepsané pojistné – UNIQA</b>					
<b>Rok</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>tis. Kč</b>	437 689	470 380	596 222	749 956	851 713	904 568
<b>Rok</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>tis. Kč</b>	898 661	876 106	912 298	898 950	924 190	1 015 904

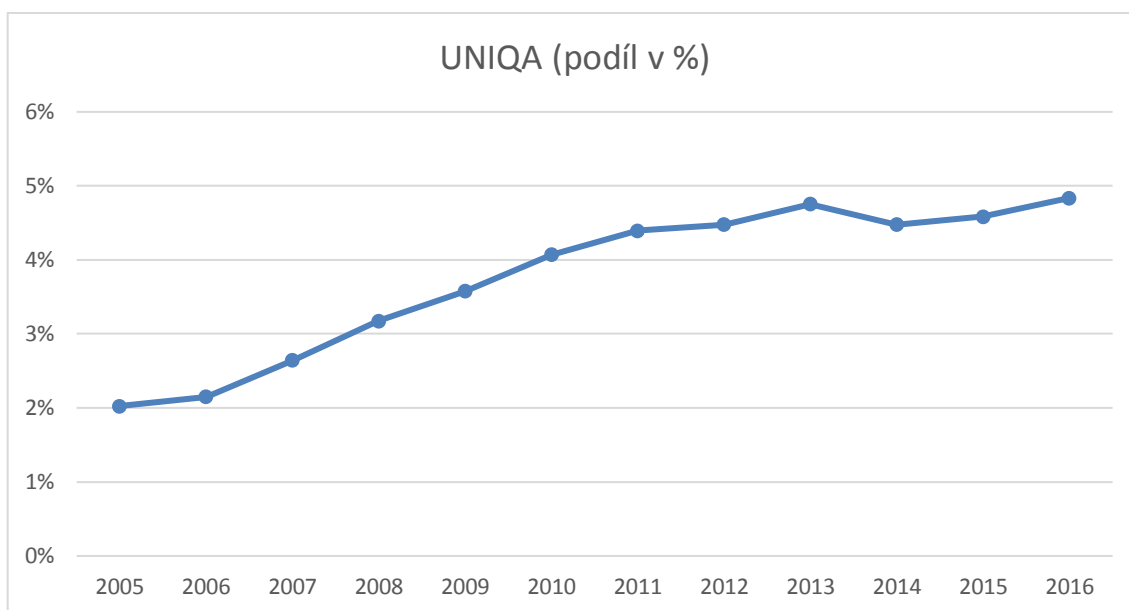
*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

**Tabulka 15 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u pojišťovny UNIQA**

	<b>Počet pojištěných vozidel (v ks)</b>					
<b>Rok</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>ks</b>	79 702	100 177	145 904	173 441	211 220	244 343
<b>Rok</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>ks</b>	262 559	284 549	313 556	313 057	329 558	366 108

*Zdroj: vlastní zpracování podle [30]*

**Graf 17 – Podíl pojišťovny UNIQA na celkovém předepsaném pojistném**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

#### **4.1.8 Ostatní pojišťovny**

Sedm předešlých pojišťoven v souhrnu tvoří převážnou část podílu na celkovém předepsaném pojistném na povinné ručení. K těmto pojišťovnám se ale v období 2005 – 2016 několik pojišťoven dříve nebo později přidalo. Byly to AXA, Direct, Hasičská vzájemná pojišťovna, Slavia, Triglav a pojišťovna Wüstenrot, přičemž poslední dvě už ani v roce 2016 povinné ručení nenabízely. V roce 2005 bylo pojišťoven nabízejících povinné ručení celkem osm, k sedmi předcházejícím patřila i Slavia. O rok později se k nim připojila pojišťovna Wüstenrot. V roce 2007 Slavia povinné ručení nenabízela. Další rok se připojily Hasičská vzájemná pojišťovna a pojišťovna Triglav. V období 2009 – 2012 bylo pojišťoven nabízejících povinné ručení třináct, a patřily k nim i AXA, Direct a opět Slavia. V roce 2013, 2014 a 2015 pojišťovna Direct povinné ručení nenabízela, a zároveň ho od roku 2015 nenabízí ani pojišťovna Triglav. V posledním roce 2016 začala produkt znovu nabízet pojišťovna Direct a nabízet přestala pojišťovna Wüstenrot.

Při pohledu na vývoj podílu těchto zbývajících pojišťoven v průběhu 11 let vidíme rostoucí tendenci a v posledních dvou sledovaných letech mírný pokles. Podíl ostatních pojišťoven zatím ale nikdy nepřesáhl hranici 10 %, jak ukazuje graf č. 18. Objem předepsaného pojistného a počet pojištěných vozidel u ostatních pojišťoven znázorňují tabulky č. 16 a 17.



**Tabulka 16 – Vývoj předepsaného pojistného na povinné ručení ostatních pojišťoven**

	Předepsané pojistné – ostatní pojišťovny					
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
tis. Kč	1 809	13 591	108 123	692 105	1 274 484	1 486 177
Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
tis. Kč	1 456 091	1 765 742	1 873 789	1 989 215	1 726 563	1 715 736

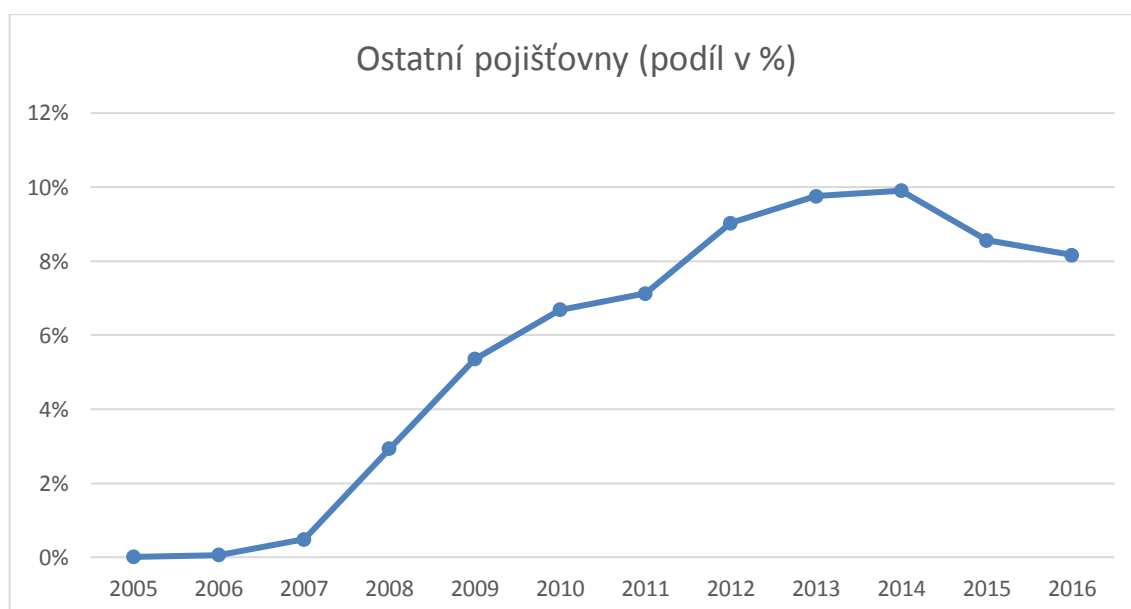
*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

**Tabulka 17 – Vývoj počtu pojištěných vozidel u ostatních pojišťoven**

	Počet pojištěných vozidel (v ks)					
Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ks	22 759	50 513	122 615	217 343	378 531	485 557
Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ks	523 463	648 782	760 997	793 787	785 696	778 853

*Zdroj: vlastní zpracování podle [30]*

**Graf 18 – Podíl ostatních pojišťoven na celkovém předepsaném pojistném**



*Zdroj: vlastní zpracování podle [28]*

## 4.2 Povinné ručení ve světě

V převážné většině států, stejně jako v České republice, je zákonnou povinností mít k provozu vozidla sjednané povinné ručení. V opačném případě je provoz tohoto vozidla považován za nelegální. Jednotlivé státy se však liší jak v související legislativě, tak ve výši stanovených sazeb. Stejně to je i s výpočtem ceny pojistného pomocí systému bonus – malus. Tento systém výpočtu funguje po celé Evropě a je blíže specifikován v kapitole 5 *Bonus – malus systém*. K porovnání s Českou republikou byly vybrány některé ze států Evropy a ze světa.

## **Německo**

Z historického hlediska naší země bylo pro porovnání jako první vybráno Německo. V Německu je při uzavření pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nejdůležitějším údajem věk držitele pojistné smlouvy. Automobily jsou dále zařazeny do devíti typových a regionálních tříd. Ty klasifikuje nezávislý správce dat, který zkoumá škodní průběh v jednotlivých okresech i u jednotlivých modelů automobilů. Přeražení aut do nových typových a regionálních tříd pak provádí na základě svých závěrů každoročně vždy 1. října. Jednotlivé třídy jsou označeny čísly, jednička značí nejnižší nehodovost, dvanáctka naopak vykazuje nejvíce nehod. U některých pojišťoven v Německu je možné do výpočtu pojistného zahrnout naježděné bezeškodné měsíce z ČR, které mohou výrazně cenu za pojištění snížit. Při srovnání cen za zákonné pojištění vč. havarijního na vozidle Škoda Fabia s objemem motoru 1 400 ccm, by se cena v ČR pohybovala okolo 500 EUR a v Německu až okolo 1 200 EUR ročně. V Německu jde tedy téměř o 2,5násobně vyšší pojištění. Při skutečném výpočtu by se samozřejmě cena odvíjela také od stáří vozidla a dalších faktorech, ale pro představu o rozdílech cen není tento faktor nyní důležitý. [37]

## **Rakousko**

Druhou zemí vybranou pro srovnání s Českou republikou je Rakousko. Pokud bude mít vlastník vozidla zřízeno bydliště v tomto státě a nebude například každý týden dojíždět zpět do České republiky, má povinnost si přehlásit vozidlo na rakouské značky. S tím samozřejmě souvisí finanční náklady spojené s prohlídkou vozidla, prepis, daň a také pojištění u místní pojišťovny. Poplatky za prepis se pohybují ve stovkách EUR, daň se odvíjí od spotřeby a hodnoty vozu. Samotná částka za povinné ručení pak může měsíčně odpovídat částce, kterou řidiči v České republice zaplatí za celý rok. Pokud vlastník vozidla nepodstoupí všechny kroky, aby své vozidlo v Rakousku využíval legálně, pokuta za nedodržení rakouských předpisů pak může dosahovat až 5 000 EUR. Všem podmínkám k legálnímu využívání vozu se dá vyhnout tím, že vlastník vozidlo přepíše na někoho, kdo má trvale pobyt v ČR. [38]

V příloze E je tabulka převzatá z internetových stránek Council of Bureaux (Rada kanceláří), která uvádí minimální limity pro odškodnění ve všech evropských státech, které jsou rozčleněny na odškodnění újmy na zdraví a na majetku. Minimální částky pojistných plnění, které musí pojišťovny nabízet, jsou uvedeny buď jako limit pro 1 osobu, nebo jako celkový minimální limit na jednu pojistnou událost.

Minimální limit na jednu pojistnou událost při odškodnění újmy na zdraví je v Německu 7,5 mil. EUR. To je při kursu cca 27 Kč/1 EUR v přepočtu 202,5 mil. Kč. V Rakousku je tento

limit o 1,7 mil. EUR nižší. Česká republika nemá minimální limit na pojistnou událost, ale na osobu, a ten je 35 mil. Kč. Při pohledu na minimální limity odškodnění majetkových škod má Německo dolní hranici na hodnotě 1,12 mil. EUR, v přepočtu 30,24 mil. Kč. Dolní hranice Rakouska je 1,2 mil. EUR, v přepočtu 32,40 mil. Kč a Česká republika má minimální hranici opět 35 mil. Kč.

Jsou i dva státy, které žádné povinné minimální limity nemají, a to jsou Lucembursko a Tunisko. Stát Israel dokonce nemá pojištění odpovědnosti za škody způsobené na majetku třetím osobám povinné.

### **Spojené státy americké**

Jedním ze dvou neevropských států jsou Spojené státy americké. Na rozdíl od České republiky, kde jsou podmínky povinného ručení shrnuty v jedné pojistné smlouvě, pojištění odpovědnosti v USA tvoří dvě pojistné smlouvy. První z nich je pojištění odpovědnosti v případě tělesného zranění, které tvoří dvě hodnoty – limit nákladů na pojistné plnění na jednu zraněnou osobu a limit plnění všech zraněných. Druhou pojistnou smlouvou je pojištění pro případ majetkové škody. Regulace pojištění odpovědnosti se mění stát od státu a konkrétní požadavky závisí na místě bydliště, typu pojistky a na pojistném krytí, ale je vyžadováno prakticky ve všech státech. V souvislosti s těmito nároky je například v některých státech povinností mít uzavřené i pojištění plateb lékařům, které hradí lékařské účty za škody na zdraví všem pojištěným, nezávisle na tom, kdo nehodu zavinił. Obdobou v ČR může být pojištění přepravovaných osob. Dalším, v některých státech opět povinným pojištěním, je pojištění proti nepojištěným. Toto pojištění pak kryje škody způsobené právě nepojištěnými řidiči, které se v ČR řeší a vyplácí z Garančního fondu České kanceláře pojistitelů. [39]

### **Austrálie**

Austrálie se v porovnání s evropskými státy a USA, co se týká povinného ručení, nejvíce liší. Ve státě Jižní Austrálie vydává povinné ručení Komise pro dopravní nehody motorových vozidel a je obsaženo v registračním poplatku licencí pro osoby starší 17 let. Obdobným způsobem ručení funguje i v Západní Austrálii. Ve státě Victoria, který je v jihovýchodní části Austrálie, je pojištění zahrnuto prostřednictvím daně, v poplatku při registraci vozidla. Ve státě Queensland je povinné ručení nutnou součástí registrace na vozidla. K dispozici je výběr pojistitele, ale místní úřady drží ceny v poměrně nízkých cenových hladinách.

Ve státě Nový Jižní Wales je pojištění třetích stran (CTP) povinné a každý řidič musí mít své vozidlo pojištěné, jinak je jeho provozování považováno za ilegální činnost.

Zelená karta je název, pod kterým je CTP pojištění známé, a to zejména díky barvě stránek, na kterých je daný formulář vytištěn, a vykonává stejnou funkci jako v České republice. Pojištění se sjednává prostřednictvím jedné z pěti licencovaných pojišťoven ve státě. Firmy Suncorp a Allianz drží dvě licence pro vydávání zelených karet. Zbývající tři licence mají společnosti QBE, Curych a IAL – NRMA. [40]

## 5 BONUS – MALUS SYSTÉM

K povinnému ručení, tedy k pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, patří neodmyslitelně i bonus – malus systém. Jde o systém, v kterém jsou zvýhodňováni dobří řidiči a trestáni ti špatní. Pojišťovny jsou ze zákona č. 168/1999 Sb. § 3b) povinné zohlednit při výměře pojistného bezeškodný průběh v předchozích pojistných obdobích. Pokud pojištěný provozuje své vozidlo bez nehody, tj. má bezeškodný průběh, má nárok na bonus. Jestliže pojištěnec při provozu vozidla způsobí nějakou škodu třetí osobě, může pojišťovna uplatnit malus. Jinými slovy, bonusem se rozumí smluvně zaručená sleva ze základní ceny pojistného, malusem pak procentní přírážka k základnímu pojistnému. [41]

Všeobecně to může být sleva nejen za bezeškodný průběh pojištění, ale např. i za používání protipožárních signalizačních anebo požárních zařízení při pojištění majetku, nebo za komplexnost uzavřeného pojištění anebo opatření pojištěného, které snižují intenzitu rizika v životním pojištění. [42]

Bonusový systém je dán několika faktory:

- **počtem bonusových stupňů** představujících odpovídající (procentní) změny základního pojistného – tj. pojistného bez bonusového zvýhodnění,
- **vstupním bonusovým stupněm**, který se může řídit např. vstupním věkem řidičů,
- **rozhodnou dobou** – tj. dobou nepřerušného trvání pojištění, během níž nebyl uplatněn žádný pojistný nárok a uvádí se zpravidla v celých kalendářních měsících, a podle níž se pojištěný zařazuje zpravidla k 1. 1. v roce do příslušné bonus – malus třídy,
- **systémovými pravidly**, která stanovují, o kolik se snižuje dosažený bonusový stupeň při uplatnění pojistného nároku, a co se bere za novou rozhodnou dobu, aj.

Systém bonus – malus představuje jeden z více nástrojů řízení jistých typů pojistných rizik. Nejčastěji to je, jak již bylo zmíněno, při řízení rizik u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nebo v havarijním pojištění vozidel. V praxi se pak častěji vyskytuje jen systém bonus bez použití malusu. Tento systém se nazývá NCD systém (z anglického No Claim Discount). Dále bude v diplomové práci hovořeno o bonus – malus systému právě v povinném ručení.

Systém bonus – malus, tedy systém přírážek a slev, se obecně uplatňuje při:

- **apriorních klasifikacích rizik**, kde se slevy a přírážky k pojistnému připočítají okamžitě při uzavírání pojistné smlouvy,
- **aposteriorních klasifikacích rizik**, kde dochází k následnému tarifování.

Při apriorní tarifkaci se pojišťovna střetává s rizikovými faktory, které jsou buď neidentifikovatelné, anebo velmi těžko měřitelné, i když jsou intuitivně zjevné. Nelze je vyhodnotit před uzavíráním pojistné smlouvy a mohou jimi být např. individuální schopnosti každého řidiče, styl jízdy, rychlost reflexů, přesnost úsudku, znalost dopravních předpisů, chování za volantem, a další. Úlohou bonus – malus systému je tedy najít takovou optimální klasifikační strukturu rizik, která kromě toho, že zabezpečí pojištěným pocit spravedlnosti při určování výše pojistného, bude výhodná i pro pojišťovnu. Právě z toho důvodu vznikl námět pohlížet na výše uvedené faktory úpravou pojistného a posteriori, tedy z uplynulých individuálních výsledků (najatých bezeškodných měsíců) pojištěných.

Hlavním cílem tohoto systému kromě toho, aby se pojištění klienti snažili jezdit bezpečněji, je lepší ocenění individuálního rizika, ze které bude každý pojištěný platit adekvátní pojistné. Po nějakém čase pak bude pojistné korespondovat s jeho vlastní škodovostí. Dalším důvodem a posteriori tarifkace je zatraktivnění a udržení kvality pojištění ze strany pojišťovny. V současné době ani není možné umístit na trh produkt povinného ručení bez systému bonus – malus. Na současném trhu s povinným ručením si v konkurenci jedenácti pojišťoven bude chtít klient vybrat při svém bezeškodném průběhu předešlého pojištění co nejatraktivnější produkt a za co nejnižší sazbu.

I přesto, že systémy bonus – malus umožňují lépe dosahovat heterogenity v rámci tarifních skupin (v důsledku většího počtu tříd) a vedou k lepšímu ocenění individuálního rizika, existuje proti systému několik výhrad. Myšlenka určování pojistného a posteriori odporuje některým základním principům pojištění:

- Garance ekonomické stability pojištěným

Pojištěný je chráněn proti škodám placením fixního pojistného, které je malé v porovnání s možnou výškou škody. Dochází k významnému oslabení hlavního principu pojištění, který se skládá z nahrazení náhodné proměnné (výška škody) konstantou (pojistné), když konstantu nahradíme jinou náhodnou proměnnou s menším rozptylem.

- Solidárnost

Pojištění klienti bez nehod pomáhají těm, kteří nehody mají. Jinými slovy, slušní řidiči doplácí na ty, kteří jsou rizikovější.

- Zákon velkých čísel

Zákon velkých čísel zjednodušeně vyjadřuje, že by průměrný výsledek z velkého počtu pokusů měl být blízký očekávané hodnotě a bude jí tím blíže, čím více pokusů se uskuteční.

Pro odhad pojistného ale není důležité, zda jistá pojistka přináší nebo nepřináší nehodu, protože každá nehoda je realizací náhodné veličiny. Tím, že pojistné závisí na individuálních výsledcích každého pojištěného, tak dochází k porušení základní myšlenky pojištění. [42]

## 5.1 Pojistně matematická definice systému bonus – malus

Matematické modely systémů bonus – malus jsou založeny na teorii Markovových řetězců. Pod pojmem Markovův řetězec se označuje stochastický (náhodný) proces, který má Markovovu vlastnost. Ta říká, že v každém stavu procesu je pravděpodobnost nastání dalších stavů nezávislá na dříve nastalých stavech. To znamená, že chování v Markovových řetězcích je „bezpečťové“ a v každém konkrétním stavu je možné zapomenout na posloupnost stavů předcházející stavu současnému. Praktická realizace bonus – malus systému spočívá především v definování bonus – malus tříd, pravidel zařazení nového rizika (pojištěného) do jedné z těchto tříd, pravidel přechodu mezi jednotlivými třídami podle minulého škodového průběhu a pravidel na určení výšky srážky a přírážky podle příslušnosti rizika k dané bonus – malus třídě.

Pojistně matematická definice bonus – malus systému  $M$  závisí na těchto vlastnostech:

1. Na začátku pojistného období se zařadí každé pojišťované riziko do určité bonus – malus třídy.
2.  $H, H = 1, 2, 3, \dots$  je počet bonus – malus tříd.
3. Pojistné  $\pi$  na pojistné období je funkcí bonus – malus třídy:

$$\pi = \pi_j, j = 1, 2, \dots, H, \text{ přičemž } \pi_j \leq \pi_{j+1}, j = 1, 2, \dots, H - 1.$$

4. Všechna rizika budou zařazena při uzavírání smlouvy do třídy  $\alpha$ , přičemž  $\alpha \in \{1, 2, \dots, H\}$
5. Přiřazení k jednotlivým bonus – malus třídám závisí na přesně stanovených pravidlech přestupu  $R$ .

Na začátku nového pojistného období se zařazení do bonus – malus třídy stanoví v závislosti na předchozím období a počtu nahlášených škod z předchozího pojistného období. Pravidla přestupu, které způsobují přechod z třídy  $i$  do  $j$ , se dají popsat pomocí matice přestupu  $R = (N_{ij})$  typu  $H \times H$ , kde prvky  $N_{ij}$  jsou množiny s vlastnostmi:

- $N_{ij} \subset \{0, 1, 2, 3, \dots\}, i, j = 1, 2, 3, \dots, H,$
- $\bigcup_{j=1}^H N_{ij} = \{0, 1, 2, 3, \dots\}, i = 1, 2, 3, \dots, H,$
- $N_{ij} \cap N_{ik} = \emptyset, \text{ pro každé } j \neq k, i, j, k = 1, 2, 3, \dots, H,$

kde  $N_{ij}$  je množina, jejíž prvky určují počty pojistných událostí v průběhu předcházejícího pojistného období. Pojištěný přejde z třídy  $i$  do třídy  $j$  právě tehdy, když se v předcházejícím pojistném období počet jeho pojistných událostí rovnal některému prvku množiny  $N_{ij}$ . Když  $N_{ij} = \emptyset$ , tak přechod z třídy  $i$  do třídy  $j$  není možný. V takovém případě se v matici přestupu namísto označení prázdné množiny použije označení tečkou. Jak matice přestupu vypadá v praxi bude znázorněno v tabulce č. 25.

Pro  $i$ -tou bonus – malus třídu ( $i = 1, 2, 3, \dots, H$ ) je výška pojistného  $P_i$  daná zpravidla v procentech ze základního pojistného, přičemž  $P_i \leq P_j$  pro  $i < j$  a říkáme, že třída  $i$  je vyšší než  $j$ , resp.  $j$  je nižší než  $i$ . Je na zvážení a posouzení pojmů „vyšší bonusová třída“ a „nižší bonusová třída“, protože tyto pojmy nejsou dodnes v literatuře jednotné. Někdo může označovat třídu s větším číslem za vyšší bonusovou třídu, a naopak.

Pokud je rozdíl  $100 - P_i$  kladný, potom toto číslo představuje bonus (v %) ze základního pojistného. Pokud je rozdíl záporný, pak hodnota  $P_i - 100$  představuje velikost malusu ze základního pojistného. Pravidla přestupu z jedné třídy do druhé jsou nejčastěji vyjádřena verbálně. Může jít například o postup po každém bezeškodném roku o jednu třídu výše a každá uplatněná škoda způsobí přeřazení pojištěného o tři třídy níže. Při implementaci bonus – malus systému u povinného ručení půjde o postup do vyšší třídy za 12 měsíců bez nehody a v případě zaviněné dopravní nehody a vyplacené škody pojišťovnou pak sestup o 3 třídy níže, protože se pojištěnému automaticky strhne 36 bezeškodných měsíců. [42]

## 5.2 Proces sbírání bonusů

Jak již bylo zmíněno dříve, bonusy získává pojištěný na základě rozhodné doby. Rozhodnou dobou je 1 kalendářní rok, tedy 12 měsíců, za které získává každý pojištěný zpravidla 5 % bonus ve formě slevy ze základního pojistného. Bonusový systém platí od roku 2000 a je svázán s osobou, která si sjednala povinné ručení (pojistník) na jedno, či více vozidel. Při načítání bonusů je zpravidla maximální hranice 50 %, kterého se při naběhnutí za bezeškodný průběh pojištění 5 % / rok dosáhne za 10 let. Jinými slovy, aby měl pojištěný nárok na 50 % slevu ze základního pojistného, nesmělo by jeho vozidlo 10 let způsobit žádnou dopravní nehodu. V opačném případě by se ale mohlo stát, že při vysoké frekvenci dopravních nehod v průběhu pojištění pojištěný nedosáhne na žádnou ze slev, ale naopak na přírůstek k pojistnému. Jak ale bylo zmíněno v úvodu této kapitoly, malusové třídy se v současnosti ani nevyužívají, což je jistě zapříčiněno nejen konkurencí na trhu, ale i celkovou nabídkou produktů a dalších výhod od pojišťoven.



### *Ilustrativní příklad*

Bonus ve výši 5 % se získá za rozhodnou dobu 12 měsíců bez nehody. Malus ve výši 30 % se získá za každou zaviněnou dopravní nehodu a pojištěnému se odečítá 36 bezeškodných měsíců. Maximální bonus je stanoven na 50 % slevu ze základního pojistného (ZP) a maximální malus se může vyšplhat na 100 %. Mladý řidič by po jednom roce jízdy bez nehod způsobil nehodu. Jeho konečný bonus/malus by se pak spočítal jako 12 měsíců bez nehody minus 36 bezeškodných měsíců za způsobenou nehodu. Z toho plyne, že by se dostal na minus 24 měsíců, a v jeho situaci by to znamenalo 5 % slevu za první rok (odečtení 5 % ze ZP) a 30 % přírážku za způsobenou nehodu (přičtení 30 % k ZP).

Výsledná přírážka by se pak rovnala  $100 \% - 5 \% + 30 \% = 125 \%$ . Povinné ručení se základní sazbou 5 000 Kč by tohoto řidiče stálo 6 250 Kč. V případě, že by nehodu nezpůsobil, by měl nasbíráno již 12 bezeškodných měsíců, což by odpovídalo slevě 5 % a výsledné ceně pojistného 4 750 Kč. Výše malusu je až 100 %, takže pokud by řidič způsobil nehod několik, jeho povinné ručení by stálo 2x více než je základní sazba a 4x více než by byla cena pro dobrého řidiče s maximálním bonusem. Cena pojistného při maximálním malusu 100 % by byla 10 000 Kč a při maximálním bonusu 50 % pak 2 500 Kč.

### **5.3 Reálné systémy bonus-malus**

V současné době se už takto jednoduchý a strohý systém nikde nenajde. Každá pojišťovna si ho přetvořila tak, aby svými výhodami nalákala co možná nejvíce zájemců o povinné pojištění vozidla právě u ní. V reálných podmínkách se maximální výše bonusu může pohybovat od 50 % až do 60 %. Další odlišností je možnost počítání bonusového systému progresivně. To znamená, že na maximální výši bonusu lze dosáhnout mnohem rychleji, než při každoročním sbírání 5 % bonusu. U některých pojišťoven lze získat bonus 60 % už po 7 letech bezeškodného průběhu pojištění.

Samozřejmě se od základního systému bonus – malus liší i přístup k malusům. U některých pojišťoven jsou přírážky k pojistnému za způsobenou dopravní nehodu spíše symbolické, a to nejen proto, aby přilákaly co nejvíce klientů, ale také aby klienti po jedné pojistné události nepřecházeli hned k jiné pojišťovně. U jiných mohou ale naopak nabíhat rychle a jsou velmi výrazné. [43]

Ke specifickým vlastnostem a operacím s bonusy patří:

- Hlad po bonusu

Tento systém má zejména motivační charakter. Řidiče vede k vyšší odpovědnosti a ohleduplnějšímu chování na silnici. Zároveň hrozba zvýšení pojistného nebo ztráty bonusů nutí škůdce, aby si malé škody hradili sami, a vypořádání přes pojišťovnu nevyužili. Tomuto jevu se říká právě „hlad po bonusu“ a s tím souvisí i další specifická operace „pojištění bonusu“ v dalším odstavci. [42]

- Pojištění bonusu

Pojišťovny nabízí i takzvané pojištění bonusu, a to ve dvou podobách. Buď jako volitelné připojištění nebo jde o součást vyšších variant povinného ručení. Pojištění bonusu řidiče chrání před již zmíněnou ztrátou bonusu, pokud by způsobil pojistnou událost. Ve velmi výjimečných situacích může být pojištění bonusu přímo bezplatně zahrnuto v povinném ručení. Pojištění bonusu je ale spíše okrajovou záležitostí a pro většinu řidičů je výhodnější preferovat co nejvyšší bonusy a další slevy.

- Nadstandardní slevy

Nadstandardní slevy na pojistném za povinné ručení nabízí většina pojišťoven. Tyto slevy mají nahradit bonusy řidičům, kteří je ještě nemají nebo jsou u pojišťovny noví a povinné ručení by pro ně v základu bylo o něco dražší.

#### *Ilustrativní příklad*

Pojišťovna poskytne novému klientovi bonus ve výši 15 % na tři roky, dokud si sám tento 15 % bonus nenasbírá svým tříletým bezeškodným průběhem pojištění. To znamená, že jeho povinné ručení bude o 15 % levnější, aniž by najezdil jediný měsíc. Pokud ale v těchto třech letech způsobí dopravní nehodu a pojišťovna bude muset hradit škodu třetí osobě, pojištěný pak bude muset pojišťovně doplatit rozdíl v pojistném jakoby tento 15 % bonus nikdy propůjčený neměl. Tento bonus se samozřejmě, stejně jako další podmínky, liší pojišťovnu od pojišťovny.

- Převod bezeškodného průběhu pojištění

Bezeškodný průběh (měsíce) pojištění je vázaný na majitele vozidla, resp. na pojistníka v pojistné smlouvě, není-li tato osoba totožná, a je tak přenositelný. Při změně pojistitele je nutné nechat si vystavit potvrzení o bezeškodném průběhu v předchozích letech, a to pak předložit novému pojistiteli.

Na převod se může pohlížet z několika pohledů. V případě přechodu k jiné pojišťovně si klient nepřevádí přímo bonus, který mu poskytla stávající pojišťovna, ale délku svého bezeškodného období. Pokud má u jedné pojišťovny za 7 let jízdy bez nehody bonus 35 % (počítaný 7 x 5%), při přechodu k jiné pojišťovně, která bonus počítá progresivně, pak nemá 35 %, ale může mít bonus ve výši třeba až 60 %.

Dalším způsobem převedení bezeškodného průběhu pojištění je převedení z jednoho vozidla na druhé. V tomto případě jde o to, že když pojištěný vlastní jedno vozidlo, na kterém má nasbírané (vyježděné) měsíce, a pořídí si vozidlo druhé, pak by měla pojišťovna klientovi samozřejmě nabídnout slevu na povinné ručení obou vozidel. Některé pojišťovny umožňují přenos bonusů i při přechodu na vůz s větším obsahem nebo při přechodu z motocyklu na automobil. Pokud to konkrétní pojišťovna umožňuje, lze u ní bezeškodné měsíce převádět i z jednoho člena rodiny/domácnosti na druhého. V každém případě ale lze převést bezeškodné měsíce od zesnulého manžela/manželky.

Poslední možností, jak převést bezeškodné měsíce je převod z povinného ručení na havarijní pojištění, což může velice ovlivnit cenu uzavíraného nového havarijního pojištění.

#### **5.4 Systém bonus/malus v havarijním pojištění**

Systém bonus/malus už zdaleka není pouze výsadou povinného ručení. Aplikuje se i na havarijní pojištění. Proč nezvýhodnit podmínky klientům, kteří jsou slušnými řidiči a pojišťovna tak za ně nebo jim nemusí vyplácet žádné škody? Na havarijním pojištění se tedy bonus aplikuje také, a to většinou ve zjednodušené podobě oproti povinnému ručení. U havarijního pojištění je maximální hranice bonusu 50 %, a to téměř ve všech pojišťovnách. Výjimky, které poskytují vyšší bonus, je podstatně méně než u povinného ručení. [43]

#### **5.5 Malusová turistika**

V praxi se také lze setkat s pojmem tzv. malusová turistika. Jedná se o případy, kdy majitel vozidla z obavy před navýšením pojistného po škodném průběhu pojistného období přejde k jiné pojišťovně. V případě, že nepředložil potvrzení o bezškodném průběhu v předchozích letech, musela se pojišťovna spokojit s čestným prohlášením. V roce 2007 byl zahájen zkušební provoz "Databáze škodných a pojistných událostí", do které pojišťovny začaly nahrávat údaje o všech pojistných událostech a jejich účastnících, a následně pak získávaly informace o nových klientech. Výhodou takové databáze pro pojišťovny nyní je, že se tím eliminuje právě zmíněná malusová turistika. Klienti dále nemusí předkládat potvrzení o bezeškodném průběhu a pojišťovna si informace potřebné k přiznání bonusu zjistí sama. Databázi vytvářela Česká

kancelář pojistitelů ve spolupráci s členskými pojišťovnami několik let, aby tak naplnila ustanovení zákona č. 168/1999 Sb. týkající se evidence pojištění odpovědnosti. Zkušební provoz byl zahájen 1. listopadu 2007 a v databázi budou obsažena všechna data od 1. ledna 2000. [41]

## 6 POVINNÉ RUČENÍ V PRAXI

V následujících podkapitolách budou specifikovány některé produkty povinného ručení v praxi. Prvním, a nejrozsáhlejším z nich, je produkt NAŠE AUTO u ČSOB Pojišťovny. Dále bude nastíněn nový systém ve sjednávání povinného ručení převzatý z Evropy, který závisí na objemu ujetých kilometrů. Bude představen produkt, který začala nabízet pojišťovna Allianz.

### 6.1 Produkt NAŠE AUTO ČSOB Pojišťovny

Pro představu o konkrétním produktu povinného ručení byl do diplomové práce vybrán produkt od ČSOB Pojišťovny. Produkt povinného ručení NAŠE AUTO lze sjednat ve třech variantách, které jsou specifikované v tabulce č. 18. V levém sloupci tabulky je výčet pojistných událostí, které mohou nastat, a z kterých pojišťovně vznikne povinnost hradit pojistná plnění. Ve třech dalších jsou pak maximální limity tohoto pojistného plnění. Ve variantě Standard je pak limit 35 mil. Kč, jak již bylo zmíněno dříve, nejnižší možnou hranicí pro odškodnění újmy na majetku poškozeným daný zákonem č. 168/1999 Sb., kde byla tato hranice schválena senátem v březnu roku 2008.

**Tabulka 18 – Produkt NAŠE AUTO ČSOB Pojišťovny**

	<b>Standard</b>	<b>Dominant</b>	<b>Premiant</b>
Újma na majetku	35 mil. Kč	60 mil. Kč	200 mil. Kč
Újma na zdraví	44 mil. Kč	60 mil. Kč	200 mil. Kč
Úrazové pojištění řidiče	100 000 Kč	200 000 Kč	300 000 Kč
Pojištění osobních věcí řidiče	5 000 Kč	10 000 Kč	15 000 Kč
Pojištění osobních věcí rodinných příslušníků	5 000 Kč	10 000 Kč	15 000 Kč
Asistenční služby	Ano	Ano	Ano
Pojištění škod na vlastním vozidle	X	X	10 000 Kč
Zapůjčení náhradního vozidla	X	X	10 000 Kč

*Zdroj: vlastní zpracování podle [44]*

Všechny tři varianty produktu zahrnují úrazové pojištění řidiče. Úrazové pojištění se sjednává v rozsahu a s pojistnou částkou dle ujednání jako pojištění pro případ trvalých následků úrazu, anebo pojištění pro případ smrti způsobené úrazem. Na které škodné události se úrazové pojištění řidiče nevztahuje, je podobně popsáno ve všeobecných pojistných podmínkách (VPP) v části B, článek 19.

Všechny varianty také zahrnují asistenční službu, která se postará o opravu nebo odtah vozidla při nehodě nebo poruše, a to v ČR i v zahraničí. Dále poskytne náhradní vozidlo nebo ubytování a finanční prostředky při potížích v zahraničí. Asistenční služba je dále schopna

postarat se o odemknutí vozidla při ztrátě klíčků, zajistit výměnu kola při defektu nebo dovoz paliva, když dojde. Také dokáže obstarat tlumočnicka a pomoc při jednání s úřady v zahraničí. Telefonní kontakt na smluvní asistenční službu má každý klient na své zelené kartě. Buď může volat na již zmíněné číslo 1224, kde bude na asistenční službu přepojen, anebo může rovnou volat na +420 222 803 442. Při volání na asistenci je vždy nutné mít u sebe číslo pojistné smlouvy, uvést své jméno a příjmení, SPZ vozidla, jeho typ a značku, a také polohu, kde se s vozidlem klient nachází. [45]

### **6.1.1 NAŠE AUTO Premiant**

Zajímavostí u produktu NAŠE AUTO je pojištění ve variantě Premiant. Jak bylo znázorněno v tabulce č. 18, pojišťovna v této variantě nabízí odškodnění škod na vlastním vozidle do výše 10 000 Kč a stejně tak zapůjčení náhradního vozidla do stejné výše. Při standardním produktu povinného ručení kryje pojišťovna škody způsobené pojištěným vozidlem na majetku, zdraví či ušlém zisku třetí osobě. Ve variantě Premiant se ale pojišťovna zavazuje uhradit škody právě i na pojištěném vozidle, k čemuž ale musí být splněno několik předpokladů:

- pojištěné vozidlo musí pojistnou událost způsobit,
- viník dopravní nehody musí se zaviněním a s odškodněním 100 % souhlasit nebo o jeho zavinění musí v plné výši rozhodnout Policie ČR,
- poškozený si musí na pojišťovně viníka svou škodu uplatnit.

Bez splnění všech těchto podmínek nemá pojišťovna povinnost svému klientovi vyplácet pojistné plnění. S těmi samými podmínkami pak souvisí i uhrazení nákladů na zapůjčení náhradního vozidla. Náhradní vozidlo je hrazeno pouze po dobu opravy pojištěného vozu, tzn. zapůjčeného na dobu nezbytně nutnou, za předem stanovenou maximální částku výpůjčného na den a do maximální výše 10 000 Kč. [44]

Povinné ručení ve variantě Premiant ve své podstatě při malých dopravních nehodách, resp. při takových nehodách, kde dojde na pojištěném vozidle také k nějaké škodě, nahrazuje havarijní pojištění. Zde se ale pojištěný, jak tomu je u havarijního pojištění, nepodílí na pojistném plnění žádnou spoluúčastí a přichází tak o bonus pouze z povinného ručení.

Také je nutné podotknout, že pokud pojištěný požaduje výplatu pojistného plnění na svém vozidle, vše musí být před opravou řádně zdokumentované a nafocené. Nafocení a oprava může proběhnout u smluvního servisu ČSOB Pojišťovny, dále je možné zajet na prohlídkové místo v Pardubicích nebo v Havlíčkově Brodě, anebo na nafocení a ohledání přijede mobilní technik. Bez řádného zdokumentování může dojít ke krácení pojistného plnění.

Pojistné plnění může být vyplaceno dvěma formami – rozpočtem nákladů nebo fakturou. Ke kalkulaci pojistného plnění rozpočtem nákladů likvidátor potřebuje zápis o poškození vozidla vyhotovený pověřenou osobou, fotodokumentaci, velký technický průkaz vozidla a číslo účtu pro zaslání pojistného plnění. Částku pojistného plnění pak vypočítá na základě obecné ceny vozidla v době pojistné události a dle tabulek s cenami náhradních dílů. Pokud klient požaduje výplatu pojistného plnění na fakturu, doporučuje se nejprve zaslat závaznou cenovou nabídku likvidátorovi ke schválení a na základě jeho písemného souhlasu s předběžnou kalkulací zaslat konečnou fakturu po opravě. Částka na faktuře je pak proplacena na účet klienta, anebo je pojistné plnění na základě plné moci zasláno přímo na účet opravujícího servisu.

### 6.1.2 Připojištění k povinnému ručení

K produktu NAŠE AUTO lze také dále sjednat různá připojištění:

- Pojištění okenních skel

Prvním připojištěním, a v dnešní době velice rozšířeným, je pojištění okenních skel. Pojištění se sjednává pro případ náhlého poškození nebo zničení okenních skel vozidla jakoukoliv nahodilou událostí, která není ve VPP nebo pojistné smlouvě vyloučena. V jakých limitech a za jakou cenu se dá toto připojištění k povinnému ručení sjednat je znázorněno v tabulce č. 19.

**Tabulka 19 – Pojištění okenních skel**

	<b>Pojištění okenních skel (v Kč)</b>							
<b>Limit na rok</b>	5 000	6 000	7 000	8 000	9 000	10 000	12 500	15 000
<b>Roční pojistné</b>	750	900	1 050	1 200	1 350	1 500	1 875	2 250
<b>Limit na rok</b>	17 500	20 000	25 000	30 000	35 000	40 000	45 000	50 000
<b>Roční pojistné</b>	2 625	3 000	3 750	4 500	5 250	6 000	6 750	7 500

*Zdroj: vlastní zpracování podle sazebníku pojišťovny*

Je na uvážení každého klienta, kolik je ochoten ročně připlatit za pojištění okenních skel. V každém případě je rozhodně lepší se na pojistném plnění podílet jen spoluúčastí 500 Kč, která je u všech limitů stejná, než hradit opravu čelního skla celou. V praxi to pak znamená, že kdyby si klient připojistil okenní skla v limitu 10 000 Kč a výsledná faktura po opravě by byla vystavena na 11 000 Kč, pojišťovna by klientovi nebo případně opravujícímu servisu vyplatila pouze 9 500 Kč. Zbývajících 1 500 Kč by klient musel uhradit sám.

Pojišťovna má k dispozici databázi svých smluvních servisů, které vozidlo nafotí, sepíše zápis o poškození, opraví a výsledná částka za opravu je od nich co možná nejnižší.

To pochopitelně vyhovuje nejen pojišťovně, ale i klientovi. Důležitou informací dle VPP 2015 v části H je, že se klient na pojistném plnění podílí 50 % spoluúčastí v případě, kdy se pojistná událost stane do 3 měsíců od vzniku pojistné smlouvy. Klienti, kteří si VPP před podpisem smlouvy řádně nepřečetli, jsou pak touto skutečností velmi zaskočení. Doplňkové pojištění okenních skel nelze sjednat ke stávající pojistné smlouvě v průběhu pojistného roku. Lze jej sjednat pouze v počátku nebo k výročí pojistné smlouvy.

Někomu se mohou ceny za připojištění zdát velmi vysoké v porovnání s cenou za samotné povinné ručení, někomu naopak adekvátní riziku, které je na silnicích velmi pravděpodobné. Nejčastější hlášenou pojistnou událostí totiž je, že od neznámého vozidla odlétl kamínek a rozbil čelní sklo.

- Živelní pojištění

Dalším připojištěním může být živelní pojištění. Pojištění se sjednává pro případ poškození nebo zničení vozidla požárem, výbuchem, krupobitím, pádem jakýchkoli věcí, povodní a dalšími riziky specifikovanými ve VPP 2015 v části I. Limit pojistného plnění může být 50 000 Kč s pojistným 555 Kč nebo 100 000 Kč s pojistným 1 111 Kč za rok s pevnou spoluúčastí 500 Kč.

- Střet se zvěří a poškození zvěří

Pojištění se sjednává pro případ poškození nebo zničení předmětu pojištění (motorového vozidla) střetem se zvěří a jakýmkoliv poškozením zvěří. V praxi tedy může jít například o střet se srnou nebo poškození (rozkousání) elektrických kabelů kunou. Bližší specifikace tohoto připojištění je ve VPP v části J. Limit pojistného plnění může být 50 000 Kč s pojistným 895 Kč nebo 100 000 Kč s pojistným 1 790 Kč za rok s pevnou spoluúčastí 500 Kč.

- Odcizení

Připojištění odcizení vozidla se sjednává pro případ odcizení předmětu pojištění pojistným nebezpečím krádež vloupáním nebo loupežným přepadením. Pojištění se vztahuje na motorové vozidlo specifikované v pojistné smlouvě včetně jeho obvyklé výbavy (vestavěná navigace, airbagy, rádio aj.). Při vzniku a k likvidaci pojistné události rizikem odcizení pojišťovna vždy žádá trestní oznámení na neznámého pachatele ohlášené na Policii ČR. Pojištění odcizení vozidla je blíže specifikováno ve VPP 2015 v části D.



- Úrazové pojištění přepravovaných osob

Úrazové pojištění přepravovaných osob se sjednává v rozsahu a s pojistnými částkami dle třech ujednání, kterými jsou pojištění pro případ trvalých následků úrazu se základní pojistnou částkou ve výši 200 000 Kč, pojištění pro případ smrti způsobené úrazem se stejnou výší pojistné částky a pojistné plnění za dobu nezbytného léčení tělesného poškození následkem úrazu, kde je denní základní sazba stanovena na 200 Kč. V pojistné smlouvě pak lze sjednat maximálně trojnásobek základních pojistných částek. Toto připojištění je blíže specifikováno ve VPP v části F a ceny za připojištění jsou uvedeny v tabulce č. 20.

**Tabulka 20 – Pojistné pro úrazové pojištění přepravovaných osob**

Pojistná částka	Pojistné podle počtu pojištěných míst (Kč)	
	do 5	6 až 9
<b>Základní</b>	420	672
<b>Dvojnásobná</b>	840	1 344
<b>Trojnásobná</b>	1 260	2 046

*Zdroj: vlastní zpracování podle sazebníku pojišťovny*

- Úrazové pojištění řidiče s doživotní rentou

Úrazové pojištění řidiče s doživotní rentou se sjednává pro případ smrti následkem úrazu se základní pojistnou částkou 200 000 Kč nebo trvalých následků úrazu se stejnou základní pojistnou částkou. Pojistníkovi vznikne povinnost uhradit pojistné plnění, došlo-li k úrazu řidiče vozidla, které je uvedeno v pojistné smlouvě, v době trvání pojištění při řízení motorového vozidla oprávněným řidičem vozidla, a to při dopravní nehodě, a je-li tento úraz přímým následkem střetu, pádu, nárazu, požáru nebo výbuchu motorového vozidla. Zároveň musí být dopravní nehoda ohlášena na Policii ČR. Pojištění lze sjednat ve variantě Basic, Standard a VIP, které odpovídají ročnímu pojistnému 1 074 Kč, 2 108 Kč a 3 126 Kč.

- Pojištění zavazadel a přepravovaných věcí

Dalším připojištěním si klient může pojistit zavazadla a přepravované věci. Pojištění se sjednává pro případ poškození nebo zničení předmětu pojištění střetem, pádem, výbuchem, úderem blesku, povodní, zásahem cizí osoby a dalšími riziky uvedenými ve VPP 2015 v části E. Pojištění se vztahuje na cestovní zavazadla a přepravované věci, které mají osoby na sobě nebo u sebe nebo je dopravují na místě určeném pro přepravu zavazadel. Pojistné lze sjednat ve dvou limitech pojistného plnění. Při limitu pojistného plnění do 10 000 Kč je roční pojistné 444 Kč a při limitu do 20 000 Kč je pojistné 888 Kč. [45]

- Nadstandardní asistence

Posledním připojištěním je pojištění nadstandardní asistence. Jaké konkrétní úkony a nadstandardní služby asistenční služba poskytne, jsou blíže uvedeny ve VPP v části L. Roční pojistné je u vozidel do celkové hmotnosti 3,5 tuny 272 Kč a nad 3,5 tuny 1 600 Kč.

### **6.1.3 Bonus – malus systém ČSOB Pojišťovny**

V sedmé kapitole byl popsán systém bonus – malus teoreticky. V tomto oddíle ale bude hovořeno o konkrétním bonus – malus systému u produktu NAŠE AUTO.

Konkrétní údaje a informace jsou převzaty z VPP 2015 z části B:

- Bonus, resp. malus se vztahuje k pojistníkovi,
- bonus se přiznává, resp. malus se uplatňuje vždy k datu počátku pojistného období následujícího po uplynutí hodnoceného pojistného období. Pojistitel následně upraví výši pojistného na další pojistné období,
- po přiznání bonusu nebo uplatnění malusu je rozhodující doba bezeškodného trvání pojištění, která se počítá v celých ukončených měsících,
- za každou pojistnou událost v pojistném období sníží pojistitel dobu bezeškodného trvání pojištění o 36 měsíců,
- bonus – malus pro vozidla kategorií vozidel 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 24 (přičemž kategorie vozidla je uvedena v pojistné smlouvě) zohledňuje celkové předcházející bezeškodné trvání pojištění odpovědnosti a nabývá hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce č. 21:

**Tabulka 21 – Výše bonus/malus dle doby bezeškodného trvání pojištění**

<b>Doba bezeškodného trvání pojištění</b>		<b>Výše bonusu/malusu (%)</b>
<b>Bonus</b>		
96	měsíců a více	50
84 až 95	měsíců	45
72 až 83	měsíců	42
60 až 71	měsíců	39
48 až 59	měsíců	36
36 až 47	měsíců	33
24 až 35	měsíců	30
12 až 23	měsíců	27
0 až 11	měsíců	0
<b>Malus</b>		
- 1 až - 12	měsíců	- 10
- 13 až - 24	měsíců	- 40
- 25 až - 36	měsíců	- 80
- 37	měsíců a více	- 100

*Zdroj: vlastní zpracování podle [45]*

- Bonus – malus pro vozidla kategorie 3 zohledňuje celkové předcházející bezeškodné trvání pojištění odpovědnosti odpovídající zařazení do tříd dle doby dosaženého bezeškodného trvání pojištění. Zařazení do konkrétní třídy bonus/malus je znázorněno v tabulce č. 22:

**Tabulka 22 – Třídy bonus – malus systému dle doby bezeškodného trvání pojištění**

<b>Doba bezeškodného trvání pojištění</b>		<b>Zařazení do třídy B/M</b>
-1 a méně	měsíců (malus)	1
<b>Bonus</b>		
0 až 11	měsíců	2
12 až 23	měsíců	3
24 až 35	měsíců	4
36 až 47	měsíců	5
48 až 59	měsíců	6
60 až 71	měsíců	7
72 až 83	měsíců	8
84 až 95	měsíců	9
96	měsíců a více	10

*Zdroj: vlastní zpracování podle [45]*

- Při uzavírání pojistné smlouvy se přiznává bonus nebo uplatňuje malus, resp. u vozidla kategorie 3 se zařazuje do třídy B/M způsobem určeným pojistitelem. Buď je to na základě předložení potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti

a bezeškodném trvání předcházejícího pojištění, kterého bylo dosaženo u předchozího pojistitele, nebo na základě údajů uvedených pojistníkem v pojistné smlouvě nebo na základě údajů o době trvání pojištění uvedených v databázi ČKP.

- Pojistitel může rozhodnout o nepřiznání bonusu, pokud předchozí pojištění odpovědnosti zaniklo z důvodu neplacení pojistného,
- pojistné události, které ovlivňují dobu bezeškodného trvání pojištění, vzniklé v období po sdělení nové výše pojistného na další pojistné období mohou být pojistitelem zohledněny při přiznání bonusu nebo uplatnění malusu až v následujícím pojistném období,
- v případě, že se pojistitel dozví o vzniku pojistné události nebo ukončí šetření pojistné události již vzniklé poté, co stanovil nižší pojistné na další pojistné období, má vůči pojistníkovi právo na úhradu té části pojistného, která odpovídá rozdílu mezi pojistným, které by stanovil, jestliže by se včas dozvěděl o této skutečnosti, a stanoveným pojistným. [45]

Kategorie vozidla 3 je kategorie osobních automobilů do celkové přípustné hmotnosti 3,5 tuny. Ostatní kategorie jsou 1 – dvoukolové motorové vozidlo, 2 – motorová tříkolka, 4 – osobní automobil na elektrický pohon, 5 – obytný automobil do celkové hmotnosti 8 tun, 7 – sanitní automobil, 8 – tahač návěsů, 9 – ostatní automobily, 10 – pojízdný pracovní stroj se SPZ, 11 – zemědělský nebo lesnický traktor se SPZ, 12 – pojízdný pracovní stroj bez SPZ, 13 – motorový ruční vozík, 14 – jednonápravový kultivační traktor, 15 – traktor, kterému se nepřiděluje SPZ, 16 – vysokozdvíhový vozík, 17 – autobus určený pro provoz jen v MHD, 19 – ostatní autobusy, 20 – přípojné vozidlo určené k tažení motorovými vozidly s výjimkou vozidel v kategoriích 1, 8, 13, 14, 15 a 16 a 24 – přípojné vozidlo určené k tažení motorovým vozidlem v kategorii 8.

#### **6.1.4 Kalkulace pojistného**

Pro představu o konkrétních částkách pojistného na povinné ručení u produktu NAŠE AUTO ve všech třech variantách bylo na webu [www.sauto.cz](http://www.sauto.cz) náhodně vybráno jedno vozidlo. Parametry o vozidle a klientovi, které jsou důležité pro výpočet pojistného, jsou uvedeny v tabulce č. 23 a reálná fotografie vozidla je k dispozici v příloze F.

**Tabulka 23 – Údaje o vozidle a klientovi pro výpočet pojistného**

<b>Vozidlo</b>	
<b>Typ vozidla</b>	Škoda Octavia 1.9 TDI
<b>Cena vozu</b>	110 000 Kč
<b>V provozu</b>	8/2006
<b>Stav tachometru</b>	190 745 km
<b>Palivo</b>	nafta
<b>Objem motoru</b>	1 900 ccm
<b>Výkon motoru</b>	77 kW
<b>Převodovka</b>	manuální
<b>Průměrná spotřeba</b>	4.4 l/100 km
<b>Klimatizace</b>	manuální
<b>Klient</b>	
<b>Pohlaví</b>	muž
<b>Datum narození</b>	25. 1. 1991 (26 let)
<b>Místo bydliště</b>	538 33 Trojovice

*Zdroj: [46]*

Pro výpočet pojistného jsou nejdůležitějšími kritérii (segmenty) délka doby předchozích pojištění a počet zaviněných škod pojistníka (počet vyježděných měsíců), věk provozovatele vozidla, bydliště/sídlo provozovatele vozidla a výkon motoru vozidla v kW. Váha jednotlivých segmentů ve výpočtu nelze určit. Odvíjí se od rizikovosti každého jednoho segmentu. Každá nová kombinace kritérií dá pokaždé jiné částky pojistného. Hodně obecně by se ale dalo říct, že důležitost kritérií je tak, jak jsou seřazené.

Vozidlo, které vstupovalo do kalkulace pojistného, je z kategorie vozidel 3 – motorová vozidla s celkovou hmotností do 3,5 tuny. U této kategorie vozidel se pojistné při různém počtu bezeškodných měsíců nepočítá procentní slevou ze základního pojistného, ale dle následujícího postupu. Pojistné se zjistilo pomocí kódu, který se skládá ze 4 čísel. Každé číslo odpovídá jedné třídě, do které je každý ze segmentů zařazen. Prvním segmentem je věk klienta, který je 26 let, a odpovídá třídě 3. Je z Trojovic, které spadají pod Chrudim, a mají do 39 999 obyvatel. Tento údaj také spadá do třídy 3. Výkon motoru vozidla je 77kW, podle kterého patří do třídy 7. Čtvrtým segmentem pro výpočet je počet předchozích bezeškodných měsíců. Při 0 měsících je to třída 2. Z těchto 4 segmentů se získá kód 2 3 3 7, který dle interních dat a sazebníku pojišťovny odpovídá základnímu pojistnému 7 267 Kč pro variantu Standard. Varianta Dominant je získána vynásobením základního pojistného koeficientem 1,05 a pro variantu Premiant je pojistné získáno vynásobením koeficientem 1,16. Tímto způsobem se pak vypočítá každá částka pojistného dle jednotlivých vstupních segmentů a jejich tříd individuálně.

Jak vypadá kalkulace pro 26letého muže z Trojovic u Chrudimi při různém počtu bezeškodných měsíců, který by si chtěl pojistit téměř 11 let starou Škodu Octavii, je znázorněno v tabulce č. 24.

**Tabulka 24 – Částky pojistného u produktu NAŠE AUTO**

Doba bezeškodného trvání pojištění		Zařazení do třídy B/M	Pojistné		
			Standard	Dominant	Premiant
<b>Bonus</b>					
96	měsíců a více	10	4 115	4 320	4 773
84 až 95	měsíců	9	4 565	4 793	5 295
72 až 83	měsíců	8	4 653	4 885	5 397
60 až 71	měsíců	7	4 782	5 021	5 547
48 až 59	měsíců	6	5 462	5 735	6 335
36 až 47	měsíců	5	5 541	5 818	6 427
24 až 35	měsíců	4	5 753	6 040	6 673
12 až 23	měsíců	3	6 727	7 063	7 803
0 až 11	měsíců	2	7 267	7 630	8 429
<b>Malus</b>					
-1 a méně	měsíců	1	12 604	13 239	14 626

*Zdroj: vlastní zpracování podle sazebníku pojišťovny*

Pokud by si klient sjednával úplně první pojistnou smlouvu povinného ručení (bude mít 0 bezeškodných měsíců), bude dle vstupních segmentů zařazen do B/M třídy 2 a pojistné pro něj bude ve variantě Standard 7 267 Kč. Při této variantě, jak již bylo zmíněno dříve, je maximální limit plnění při újmě na zdraví 35 mil. Kč a při újmě na majetku 44 mil. Kč. V případě varianty Dominant, která nabízí maximální limity pojistného plnění v obou případech 60 mil., bude pojistné o necelých 400 Kč vyšší, tedy 7 630 Kč. Ve variantě Dominant je i dvakrát vyšší limit na odškodnění úrazového pojištění řidiče, pojištění osobních věcí řidiče a pojištění osobních věcí rodinných příslušníků. Pokud klient zvolí variantu Premiant, zaplatí na pojistném 8 429 Kč. Varianta Premiant je při srovnání se Standardem o 1 162 Kč dražší, ale maximální limity pojistného plnění pro újmu na zdraví a na majetku jsou 200 mil. Kč, ostatní limity jsou třikrát vyšší a Premiant nabízí i pojištění škod na vlastním vozidle a zapůjčení náhradního vozidla, které již bylo popsáno v oddíle 6.1.1 NAŠE AUTO Premiant.

V případě, že by si stejný klient sjednával pojištění a od svých 18 let by jezdil bez nehody, dosáhl by na bonusovou třídu 10 a jeho pojistné by bylo téměř poloviční oproti třídě 2. Zajímavé také je, že se již tolik neliší pojistné v jednotlivých variantách. Rozdíl mezi Standardem a Premiantem v třídě 10 je pouhých 658 Kč, a to je při pohledu na markantní rozdíl mezi maximálními limity pojistného plnění zanedbatelná částka.

Pokud by klient měl stav bezeškových měsíců záporný, dostane se do třídy 1. V této třídě by pojistné odpovídalo dle tabulky částce 12 604 Kč ve variantě Standard, 13 239 Kč ve variantě Dominant a 14 626 Kč ve variantě Premiant. Částka pojistného ve třídě 1 je třikrát vyšší než ve třídě 10.

Pro B/M třídy lze také sestavit matici přechodu R mezi jednotlivými třídami, která byla teoreticky popsána v podkapitole *5.1 Pojistně matematická definice systému bonus – malus*. Vstupní třídou je třída 2, která odpovídá 0 až 11 bezeškovým měsícům a v tabulce č. 25 je modře podbarvená. Bonusových tříd je 8, malusových 1 a tyto třídy se používají, jak již bylo řečeno, pouze pro vozidla kategorie 3. Pro ostatní kategorie vozidel 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 24 se pojistné vypočítá procentní slevou ze základního pojistného dle tabulky č. 21.

Matice přechodu R je závislá na počtu škodných událostí během roku, přičemž počet dopravních nehod v roce je uveden číslicí ve složených závorkách. Ze vstupní třídy 2 se po jednom roce bez pojistné události dostane klient do třídy 3, při způsobení jedné nehody se dostává do třídy 1 a přichází o 36 bezeškových měsíců. Při způsobení dvou a více nehod zůstává v malusové třídě 1.

V případě, že je klient v nejvyšší třídě 10, má tedy 96 a více naježděných bezeškových měsíců. Pokud nezpůsobí žádnou dopravní nehodu, zůstává v této třídě i pro příští rok. V případě 96 bezeškových měsíců by se při způsobení jedné dopravní nehody dostal do třídy 7, při dvou do třídy 4 a při třech a více nehodách do třídy 1.

Obecně se dá říct, že pravděpodobnost přechodu mezi jednotlivými B/M třídami pro kategorii vozidel 3 je v ČSOB Pojišťovně 0,04. To znamená, že nehodu způsobí 4 osobní vozidla ze 100. U jiných kategorií je to jiné, protože je každá kategorie vozidel jinak riziková. Například u kategorie 9 – ostatní automobily, je pravděpodobnost způsobení nehody 0,2 a u kategorie 8 – tahače, je pravděpodobnost nehody až 0,4, tedy že nehodu způsobí až 40 vozidel ze 100.

**Tabulka 25 – Matice přechodu R bonus – malus systému ČSOB Pojišťovny**

B/M třídy	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
10	{0}	.	.	{1}	.	.	{2}	.	.	{3,4,...}
9	{0}	.	.	.	{1}	.	.	{2}	.	{3,4,...}
8	.	{0}	.	.	.	{1}	.	.	{2}	{3,4,...}
7	.	.	{0}	.	.	.	{1}	.	.	{2,3,...}
6	.	.	.	{0}	.	.	.	{1}	.	{2,3,...}
5	.	.	.	.	{0}	.	.	.	{1}	{2,3,...}
4	.	.	.	.	.	{0}	.	.	.	{1,2,...}
3	.	.	.	.	.	.	{0}	.	.	{1,2,...}
2	.	.	.	.	.	.	.	{0}	.	{1,2,...}
1	.	.	.	.	.	.	.	.	{0}	{1,2,...}

*Zdroj: vlastní zpracování podle [45]*

Pro porovnání jsou v tabulce č. 26 znázorněny částky pojistného, které závisí na různém věku klienta s různým bydlištěm. Vždy se jedná o muže s 0 bezeškodnými měsíci a kalkulovaná byla nejvyšší varianta pojištění Premiant.

**Tabulka 26 – Pojistné ve variantě Premiant v závislosti na různém věku a bydlišti klienta**

Premiant	PSC					
	538 33 Trojovice	400 01 Ústí nad Labem	370 01 České Budějovice	692 01 Mikulov	100 00 Praha	700 30 Ostrava
18	20496	22913	22913	20496	26519	22913
28	8425	11956	11956	8429	11956	11956
38	7004	8055	8055	7289	11138	8055
48	7004	8055	8055	7289	11138	8055
58	6211	7057	7057	6211	8832	7057
68	6324	8080	8080	6324	9435	8080
78	6324	8080	8080	6324	9435	8080
88	6324	8080	8080	6324	9435	8080

*Zdroj: vlastní zpracování podle sazebníku pojišťovny*

Z dat uvedených v tabulce č. 26 lze soudit, že čím je člověk mladší, jeho pojistné bude vyšší. Je pochopitelné, že se chce pojišťovna vyšší částkou pojistného zajistit kvůli rizikovější skupině řidičů. Mladí řidiči jsou nevyježdění, možná ani pořádně neznají a nemají zažitá pravidla silničního provozu. Také by se dle dat dalo říct, že čím je město, v kterém má klient trvalé bydliště větší, resp. město má více obyvatel, tím bude pojistné také vyšší. Úplně nejdražší pojistné by zaplatil řidič z Prahy ve výši 26 519 Kč za rok ve věku 18 let. Na nejnižší pojistné by dosáhli řidiči z Trojovic nebo z Mikulova ve věku 58 let s částkou ročního pojistného 6 211 Kč.



## 6.2 Alternativní metody výpočtu povinného ručení

V srpnu roku 2016 se na trhu s povinným ručením objevila novinka, která může změnit podmínky pro výpočet ceny pojistného pro toto pojištění. Změna spočívá při výpočtu pojistného v přihlédnutí nejen k objemu motoru, místa provozování vozidla, ale i ke způsobu jízdy řidiče. Norská firma Telemotix, která v Norsku provozuje službu sledování chování řidičů a jejich stylu jízdy, zamířila v loňském roce i do Čech. Výsledná data asi nikoho nepřekvapí, když se zjistilo, že řidiči, kteří mají více nehod, jezdí zároveň vyšší rychlostí a prudce zrychlují nebo brzdí.

Tomuto systému stanovování ceny pojistného na základě ujetých kilometrů se ve světě říká PAYD: Pay as you drive („Plat' dle toho, jak řídíš.“). Tento systém se začíná prosazovat hlavně v zemích, kde je cenová hladina povinného ručení mnohem vyšší. Hlavním záporem zabudovaného systému v automobilu je ale vlastnost tzv. „velkého bratra“. Systém sbírá veškerá data o tom, kdy a kam řidič jede a zároveň zda přitom neporušuje předpisy, zejména předepsanou rychlost. Obecně jsou najeté kilometry jedním z hlavních faktorů zvyšujících nebezpečí nehody. Dále je také velmi důležitá denní doba, v jaké řidič jede. Mnohým řidičům se takto střežené cesty nemusí líbit, ale motivací jsou výrazné slevy na pojištění.

V České republice mají pojišťovny s povinným ručením již tak nízkou cenovou hladinou, že zde není mnoho prostoru pro investice do implementace sledovacího zařízení a dalších slev pro řidiče, kteří budou mít nižší riziko zavinění nehody. Jedinou pojišťovnou, která systém PAYD nabízí, je pojišťovna UNIQA. [47]

Obdobou systému PAYD je nový produkt od pojišťovny Allianz. Tato pojišťovna začala od 1. října 2016 nabízet produkt, který zohledňuje najeté kilometry za rok. Nový model pojištění funguje na principu nižšího rizika při menším počtu ujetých kilometrů na silnici. Tento typ pojištění byl v minulých letech zaveden v zahraničí. Obvyklou sadu parametrů, kterými jsou výkon motoru v kW, věk a místo trvalého bydliště, doplní tedy ještě další parametr, počet najetých km. V podstatě pojišťovna Allianz míří na řidiče, kteří jsou dlouhodobě méně rizikováni.

Na základě analýzy trhu by měla mít pojišťovna nejlevnější pojištění vozidel při ročním nájezdu do 10 tisíc km. Samotný rozsah slev je u povinného ručení nastaven v rozpětí 10 % až 40 % ze základního pojistného. Skutečné výše slev v závislosti na najetých kilometrech jsou uvedené v tabulce č. 27.

**Tabulka 27 – Výše slevy dle ujetých kilometrů**

<b>Najeté kilometry</b>	<b>Sleva ze základního pojistného (v %)</b>
> 15 000 km	Bez slevy
> 12 500 km	10
> 10 000 km	20
> 7 500 km	30
> 5 000 km	40

*Zdroj: vlastní zpracování podle [48]*

Současní klienti pojišťovny Allianz, kteří měli uzavřené povinné ručení, nebyli k 1. říjnu 2016 na nový produkt převedeni automaticky, ale pouze v případě, pokud o to sami pojišťovnu požádali. Pojišťovna pak smlouvu na požadavek klienta přepracovala a převedla na novou k výročí smlouvy.

Nové povinné ručení funguje tak, že řidič sám odhadne, kolik přibližně km za rok najezdí. Klient musí pojišťovně poskytnout fotografii se stavem tachometru ve vozidle. Pojišťovna pak na základě této a dalších nutných informací (výkon motoru, věk, místo bydliště, ...) spočítá cenu pojistného. Po uplynutí ročního období dojde k vyúčtování, které si lze představit podobně jako vyúčtování elektrické energie. Při vyúčtování mohou nastat dvě situace. Pokud řidič najejde během roku méně kilometrů, než se domníval a uvedl při sepisování smlouvy, na konci výročí dostane od pojišťovny peníze zpět. V opačném případě, kdy najejde kilometrů více, než byl limit km v dané kategorii, bude muset peníze pojišťovně doplatit. Jako potvrzení o skutečně najetých kilometrech bude opět poskytnuta fotografie.

Samozřejmě se nabízí otázka podvodu se stáčením tachometru. V takovém případě je počítáno se sankcemi a těmi jsou trojnásobek ročního pojistného, které je ale nejméně 25 000 Kč. Zároveň se jedná o pojistný podvod a hrozí trestní oznámení. Proto také pojišťovna dává do smlouvy právo na kontrolu tachometru čtyřikrát ročně.

Parametry nového produktu:

- pevně stanovená pravidla,
- fotografie jako důkaz o počtu ujetých km,
- vyúčtování podle skutečného počtu ujetých kilometrů za rok,
- kontrola tachometru až 4 ročně,
- výhodné pro sváteční řidiče. [48]

### 6.3 Oznámení vzniklé škody

U dopravních nehod, které nepodléhají oznamovací povinnosti Policii České republiky (vznikne pouze hmotná škoda do 100 000 Kč), jsou účastníci nehody povinni sepsat společný záznam o dopravní nehodě. Tento záznam musí obsahovat:

- popis času a místa vzniku dopravní nehody,
- popis příčiny, průběhu a následků dopravní nehody,
- identifikaci účastníků nehody,
- identifikaci zúčastněných vozidel.

Účastníci nehody jsou povinni tento záznam podepsat a neprodleně předat pojistiteli, který by měl plnit vůči poškozenému (tj. pojišťovně viníka dopravní nehody). Záznam o dopravní nehodě může mít v zásadě libovolnou formu, ale je doporučeno využívat tzv. euroformulář záznamu o dopravní nehodě (viz příloha G), který by měl každý řidič vozit s sebou, i přestože není součástí povinné výbavy.

Euroformulář je propisovací a všichni účastníci nehody by měli mít své vyhotovení záznamu, aby předešli případným pozdějším sporům. Předejde se především riziku dodatečného pozměňování obsahu záznamu. Pokud není možné, aby měl vyhotovení každý z účastníků, vždy musí záznam zůstat alespoň poškozenému, protože právě jím bude u pojišťovny viníka prokazovat svůj nárok na náhradu škody. V případě, že by zůstal pouze viníkovi, poškozený se vystavuje riziku, že ho viník zničí a on tak nebude schopen svůj nárok vůči pojišťovně prokázat. Pokud některý z účastníků nehody odmítne spolupracovat při sepsání záznamu o nehodě, popřípadě jinak znemožňuje řádné zajištění podkladů pro oznámení nehody pojišťovně, či je dokonce agresivní, je zapotřebí neprodleně volat k nehodě Policii České republiky. [49]

## 7 SHRUTÍ VÝVOJE TRHU S POVINNÝM RUČENÍM

V této diplomové práci bylo hlavním cílem zanalyzovat vývoj a současný stav trhu s povinným ručením v České republice. Dle dat získaných ze statistik České asociace pojišťoven bylo zjištěno, že se trh s povinným ručením nejen od rozdělení Československa v roce 1993 neustále vyvíjel a modernizoval, ale že i neustále zaujímá čtvrtinu trhu s neživotním pojištěním. Vývoj podílu povinného ručení na trhu měl klesající tendenci, který byl zaznamenán na grafu č. 2. Podíl povinného ručení se oproti 30,9 % v roce 2004 snížil na 25,2 %. Pokles byl způsoben především vývojem a zájmem o pojištění všeobecné odpovědnosti za škodu, které se od roku 2004 zvýšilo o 3,9 % a o 4,3 % se zvýšil zájem o ostatní pojištění. Bilanci vyrovnal pokles ve vývoji havarijního pojištění o 2,3 %.

Ve vývoji trhu s povinným ručením byly velmi zásadní roky 1999 a 2009. V roce 1999 přestala být Česká pojišťovna monopolem a povinné pojištění vozidla pro 5,5 mil. vozidel začalo nabízet přes 10 pojišťoven. Počet pojišťoven nabízejících povinné ručení neustále kolísal a zahájil se mezi nimi konkurenční boj. Ten měl přímý vliv na objem předepsaného pojistného, které se neustále zvyšovalo. Pak ale přišel rok 2009 a spolu s ním doposud nejvyšší počet pojišťoven, které pojištění nabízely. Při pohledu na vývoj celkového předepsaného pojistného právě od tohoto roku, byl zaznamenán propad o několik miliard. Dle slov produktového manažera ČSOB Pojišťovny pana Hořeňovského byl za tímto propadem především zmíněný konkurenční boj mezi pojišťovnami. Pojišťovny chtěly „za každou cenu“ růst v očích klientů a snažily se pro ně nastavit zajímavé ceny za pojištění s přihlédnutím k cenám konkurence. Každá pojišťovna tedy byla nucena zlevnit pojistné mnohdy až za hranici ekonomické únosnosti, aby uspokojila poptávku všech klientů. Také se více začal projevovat vliv bonus – malus systému, protože se objevovalo stále více řidičů s maximálním bonusem za svůj bezeškový průběh pojištění, a tím přispívali do objemu pojistného nižšími částkami. Tento jev ale neměl dle mého názoru na pojistné takový vliv jako konkurenční tlak.

Jak bylo zmíněno výše, pojišťovny se objemem předepsaného pojistného, které se za pět let od roku 2009 snížilo o 4 847 957 tis. Kč, dostaly až za hranici ekonomické únosnosti. Propad totiž zapříčinil, že jim předepsané pojistné přestalo pokrývat celkové náklady na pojistná plnění. Poprvé k tomu došlo v roce 2011, kdy náklady na pojistná plnění byly o 240 437 tis. Kč vyšší než celkové předepsané pojistné. Rozdíl mezi náklady a přijatým pojistným se začal dále prohlubovat a v roce 2015 byl tento rozdíl již 1 792 622 tis. Kč. Tento vývoj byl znázorněn na grafu č. 6. Dle průběhu obou ukazatelů lze říct, že se opět

dostávají do rostoucího průběhu, ale je zřejmé, že náklady na pojistná plnění rostou poněkud rychleji než objem předepsaného pojistného.

Jednou z možností, jak do budoucna zlepšit situaci s pomalu rostoucím objemem předepsaného pojistného, je postupné navyšování základních sazeb pojistného. Dle mého názoru pojišťovny chtějí a měly by cenu pojistného navyšovat, aby se odvětví stalo znovu ziskovým. Musí se ale řídit aktuální situací na konkurenčním trhu a ochotou klientů zaplatit za pojištění vozidla vyšší částku. Jestliže tento krok ale nepodstoupí všichni pojistitelé zároveň, potom bude docházet k přelivu klientů do těch pojišťoven, které jim nabídnou smlouvu o pojištění co nejlevnější. Myslím si, že jde klientům v současné době spíše o to, aby platili co možná nejnižší částku, než aby hleděli na limity a kvalitu služeb zahrnuté v pojištění.

## **7.1 Zhodnocení bonus – malus systému**

S vývojem popsaným v předchozích odstavcích úzce souvisí i pohled na bonus – malus systém. Jestliže objem předepsaného pojistného přestal stačit na náklady pojistného plnění, je zapotřebí zamyslet se nad efektivností bonus – malus systému. Produktový manažer ČSOB Pojišťovny vidí hlavní propad celkového objemu předepsaného pojistného v nízkých částkách za pojistné, které inkasují od klientů s maximálním bonusem. Pojistné se může od základní sazby lišit o několik tisíc. Klient je spokojený s nízkou platbou za pojištění a je motivován nehavarovat. Pojišťovna právě na tomto ale velice prodělává a dostává se do ztrátového obchodu. Aby se bilance vyrovnala, měly by pojišťovny buď za bezeškodný průběh poskytovat menší slevy z pojistného, anebo více trestat klienty, kteří způsobují nehody.

Pojišťovny by mohly například za způsobenou nehodu odečítat více než 36 měsíců a rázem by se pojistné zvýšilo třeba dvojnásobně. Pro pojištěné by pak bylo více motivující řídit ohleduplněji nebo si malé škody, které by například nepřesáhly 10 000 Kč, uhradit bez řešení přes pojišťovnu. Pojišťovně by tím nevznikly žádné náklady na pojistná plnění a klientovi by zůstala sazba pojistného, kterou měl i před nehodou. Při pohledu na řidiče, kteří nehody nezpůsobují, by se výše slev ze základního pojistného měla za bezeškodný průběh pojištění o něco snížit. Při nahlédnutí do tabulky č. 24 s kalkulací pojistného, je rozdíl mezi cenou při 96 měsících a cenou při 0 měsících téměř o 44 % nižší. Pozitivní vliv na celkový objem předepsaného pojistného by dle mého názoru mělo snížení této slevy třeba jen na 40 %.

Výraznou změnou v objemu pojistného by konkrétně u ČSOB Pojišťovny jistě zapříčinil větší rozdíl mezi částkami za smlouvy sjednané ve variantě Standard a Premiant. Výrazný rozdíl v pojistném plnění a v nadstandardních službách ve variantě Premiant byl již popsán

v oddíle *6.1.1 NAŠE AUTO Premiant*. S ohledem na tyto zásadní rozdíly si myslím, že by bylo nejenom vhodné, ale i nutnou změnou, aby se pojistné lišilo o více než jen pár set korun. Jestliže chce být klient zabezpečen i proti malým škodám na svém majetku, ať tomu potom odpovídá i jeho pojistné. Kdyby se pojistné ve variantě Premiant zvýšilo například o 3 000 Kč, pro klienta by to znamenalo navýšení platby o 250 Kč měsíčně, ale pojišťovně by se rázem celkové předepsané pojistné navýšilo o několik set tisíc korun.

Otázkou ale zůstává, zda by klienti byli ochotni tuto změnu podstoupit, jestliže by pojistné plnění pro ně samotné zůstalo pouze 10 000 Kč na škodách na vozidle a 10 000 Kč na nákladech spojených se zapůjčením náhradního vozidla. Jestliže by tyto limity pojišťovna také zvedla, znamenalo by to zvýšení i následných nákladů na pojistná plnění a v konečném důsledku by to žádný vliv nemělo. Také si myslím, že by se zvýšilo riziko pojistných podvodů a zneužívání varianty Premiant, jestliže by limity pojistného plnění pro samotné pojištěné bylo vyšší.

## ZÁVĚR

Cílem práce bylo shrnout vývoj a současný stav trhu s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou motorovým vozidlem v České republice a dále čtenáři přiblížit problematiku systému bonus – malus, který s povinným ručením úzce souvisí.

Před analýzou trhu s povinným ručením byla popsána struktura celého trhu s neživotním pojištěním. Z dostupných dat bylo zjištěno, že si povinné ručení udržuje neustále 25 % podíl. Dle sledovaného jedenácti letého vývoje lze soudit, že si POV bude tento podíl držet i nadále. Pojištění vozidel je v ČR ze zákona povinné a vozidel v zemi stále přibývá, takže by muselo dojít k podstatnému navýšení zájmu o pojištění jiná, aby se POV dostalo hluboko pod 25 % hranici.

Při pohledu na vývoj a modernizaci samotného pojištění lze říct, že ČR následuje změny v pojištění ve světě. Novinkou pro klienty může být výpočet pojistného formou systému PAYD nebo na základě ujetých kilometrů. Oba dva systémy mají svá specifika a podmínky, které jsou potřeba dodržovat, ale do budoucna v tom může být pro český trh s povinným ručením zajímavá změna. Při pohledu na to, že je trh s povinným ručením již několik let ztrátovým odvětvím, ke změnám ve výpočtu pojistného na základě ujetých kilometrů nebo k zavádění systému PAYD v nejbližší době nedojde. Pro pojišťovny by to znamenalo velkou finanční zátěž, kterou si v současné době nemohou dovolit.

Nutno ale podotknout, že je ČR členem EU a její povinností je řídit se novými platnými směrnici a zákony. Je tedy možné, že se v budoucnu na základě nových předpisů EU systém výpočtu povinného ručení změní. Pojistný trh ČR je ale dostatečně vyspělý na to, aby jakékoliv změny a nařízení zvládl.

## POUŽITÁ LITERATURA

- [1] ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. *Pojištění odpovědnosti za škodu (historie a současnost)*. Ostrava: KEY Publishing s.r.o., ISBN 978-80-7418-061-3.
- [2] *ABC pojištění* [online]. [vid. 2016-11-27].  
Dostupné z: <https://www.abcpojisteni.cz/zakonne-pojisteni-vozidel>
- [3] *Výroční zpráva ČAP 1999* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocní-zpravy/1999.pdf>
- [4] Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. *iBESIP* [online]. [vid. 2017-02-05].  
Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/povinne-ruceni/zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla>
- [5] Vyhláška, kterou se provádí zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. *iBESIP* [online]. [vid. 2017-02-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/povinne-ruceni/vyhlaska-kterou-se-provadi-zakon-o-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla>
- [6] *Zelenokaretní systém pomáhá motoristům již 60 let!* [online]. [vid. 2017-02-11].  
Dostupné z: <http://www.investujeme.cz/zelenokaretni-system-pomaha-motoristum-jiz-60-let/>
- [7] Kde platí Zelená karta. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [vid. 2017-02-05].  
Dostupné z: <http://offer01.ckp.cz/motoriste/ZelenaKarta/index.php>
- [8] CHVÁTAL, Veronika Doskočilová a Dalibor Z. Zelená karta – kde neplatí povinné ručení? *Měsíc.cz* [online]. [vid. 2017-02-11].  
Dostupné z: <http://www.mesec.cz/clanky/zelena-karta-kde-neplati-povinne-ruceni/>
- [9] MAJTÁNOVÁ, Anna. *Poist'ovnictvo: teória a prax*. Praha: Ekopress, ISBN 80-86929-19-1.
- [10] *Česká asociace pojišťoven* [online]. [vid. 2017-02-02].  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/o-nas/organizacni-struktura/zakladni-udaje>
- [11] *O České kanceláři pojistitelů* [online]. [vid. 2017-02-02].  
Dostupné z: <http://www.ckp.cz/o-nas/o-ckp>
- [12] MARVAN, Miroslav. *Dějiny pojišťovnictví v Československu, 1. díl*. Praha: Novinář
- [13] MARVAN, Miroslav a Josef CHALOUPECKÝ. *Dějiny pojišťovnictví v Československu, 2. díl*. Bratislava: Alfa Konti
- [14] CHALOUPECKÝ, Josef a Miroslav MARVAN. *Dějiny pojišťovnictví v Československu, 3. díl*. Praha: Česká pojišťovna, a.s.
- [15] *Výroční zpráva ČAP 2000* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocní-zpravy/2000.pdf>
- [16] *Výroční zpráva ČAP 2009* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocní-zpravy/2009.pdf>



- [17] *Výroční zpráva ČAP 2015* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2015.pdf>
- [18] *Výroční zpráva ČAP 2002* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2002.pdf>
- [19] *Výroční zpráva ČAP 2003* [online].  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2003.pdf>
- [20] *Výroční zpráva ČAP 2004* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2004.pdf>
- [21] *Výroční zpráva ČAP 2005* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2005.pdf>
- [22] *Výroční zpráva ČAP 2007* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2007.pdf>
- [23] *Výroční zpráva ČAP 2010* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2010.pdf>
- [24] *Výroční zpráva ČAP 2011* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2011.pdf>
- [25] *Výroční zpráva ČAP 2012* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2012.pdf>
- [26] *Výroční zpráva ČAP 2013* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2013.pdf>
- [27] *Výroční zpráva ČAP 2014* [online]. B.m.: Česká asociace pojišťoven.  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/images/o-nas/vyrocni-zpravy/2014.pdf>
- [28] Vývoj pojistného trhu. *Česká asociace pojišťoven* [online]. [vid. 2017-02-03].  
Dostupné z: <http://www.cap.cz/statisticke-udaje/vyvoj-pojistneho-trhu>
- [29] *Česká pojišťovna* [online]. [vid. 2017-02-01].  
Dostupné z: <https://www.ceskapojistovna.cz/historie-a-vyvoj-cp>
- [30] Počet pojištěných vozidel v databázi ČKP. *Česká kancelář pojistitelů* [online].  
[vid. 2017-02-18]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/statistiky/pocet-pojistenych-vozidel>
- [31] *Kooperativa* [online]. [vid. 2017-02-01].  
Dostupné z: <http://www.koop.cz/pojistovna-kooperativa/o-pojistovne-kooperativa>
- [32] *Allianz* [online]. [vid. 2017-02-01].  
Dostupné z: <https://www.allianz.cz/vse-o-allianz/allianz/o-spolecnosti.html>
- [33] *Česká podnikatelská pojišťovna* [online]. [vid. 2017-02-01].  
Dostupné z: <https://www.cpp.cz/profil/>
- [34] *ČSOB Pojišťovna* [online]. [vid. 2017-02-01].  
Dostupné z: <https://www.csobpoj.cz/o-spolecnosti/kdo-jsme>

- [35] *Generali* [online]. [vid. 2017-02-01].  
Dostupné z: <https://www.generali.cz/o-generali/skupina-generali/historie-generali-v-cr>
- [36] *UNIQA* [online]. [vid. 2017-02-01].  
Dostupné z: <https://www.uniqa.cz/o-uniqa/>
- [37] *Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla* [online]. 2017 [vid. 2017-03-16]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD\\_odpo%C4%9Bdnosti\\_z\\_provozu\\_vozidla&oldid=14555878](https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD_odpo%C4%9Bdnosti_z_provozu_vozidla&oldid=14555878)
- [38] Postřehy ze života v Rakousku. *TOMAS DVORAK* [online]. 13. březen 2014 [vid. 2017-03-16]. Dostupné z: <http://www.tomas-dvorak.cz/posts/postrehy-ze-zivota-v-rakousku/>
- [39] *OPOJIŠTĚNÍ.CZ. oPojištění* [online]. [vid. 2017-03-16].  
Dostupné z: <http://www.opojisteni.cz/zahranici/pojisteni/>
- [40] Povinné ručení v Austrálii. *Srovnávač24* [online]. [vid. 2017-03-16].  
Dostupné z: [http://www.povinne-ruceni.tv/clanek/povinne\\_ruceni\\_v\\_australii](http://www.povinne-ruceni.tv/clanek/povinne_ruceni_v_australii)
- [41] *Bonusy a malusy v rámci povinného ručení* [online]. [vid. 2016-11-27].  
Dostupné z: <http://www.povinneruceni.name/bonusy-malusy>
- [42] *FECENKO, Jozef. Neživotné poistenie*. B.m.: EKONÓM. ISBN 80-225-2191-4.
- [43] *Bonusy pro povinné ručení a jeho převod* [online]. [vid. 2016-11-27].  
Dostupné z: <http://www.epojisteni.cz/bonus-povinne-ruceni/>
- [44] *Povinné ručení - ČSOB Pojišťovna* [online]. [vid. 2016-11-27].  
Dostupné z: <http://www.csobpoj.cz/pojisteni/pojisteni-vozidel/povinne-ruceni-4.1>
- [45] *Všeobecné pojistné podmínky pro Komplexní pojištění vozidla – NAŠE AUTO* [online]. B.m.: ČSOB Pojišťovna, a.s. Dostupné z: <https://www.csobpoj.cz/documents/10332/32930/VPP-KVP/8070cc59-e3f5-4055-aed9-6ebe1cea47af>
- [46] Škoda Octavia 1.9 TDI. *Sauto.cz* [online]. 3. červen 2017 [vid. 2017-03-24].  
Dostupné z: <https://www.sauto.cz/osobni/detail/skoda/octavia/16769754?goFrom=po>
- [47] Novinky v povinném ručení. *Srovnávač24* [online]. 8. červen 2016 [vid. 2017-02-25].  
Dostupné z: [http://www.povinne-ruceni.tv/clanek/novinky\\_v\\_povinnem\\_ruceni\\_2016](http://www.povinne-ruceni.tv/clanek/novinky_v_povinnem_ruceni_2016)
- [48] Povinné ručení dle ujetých km. *Srovnávač24* [online]. 10. březen 2016 [vid. 2017-02-24]. Dostupné z: [http://www.povinne-ruceni.tv/clanek/povinne\\_ruceni\\_dle\\_ujetych\\_km](http://www.povinne-ruceni.tv/clanek/povinne_ruceni_dle_ujetych_km)
- [49] Záznam o dopravní nehodě. *iBESIP* [online]. [vid. 2017-02-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/povinne-ruceni/zaznam-o-dopravni-nehode>
- [50] Linka pomoci řidičům. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. [vid. 2017-02-18]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/o-nas/linka-pomoci-ridicum>
- [51] Minimum amounts of insurance coverage. *Council od Bureaux* [online]. 24. březen 2017 [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=66864>

# SEZNAM PŘÍLOH

## Příloha A – Zelená karta

**ORIGINÁL**

1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠTĚVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE			2. VYDANÁ Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTĚTELŮ, PRAHA 2. ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF 2. ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTĚTELŮ, PRAHA																																																									
3. PLATNÁ - VALID OD FROM DO TO <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>Den Day</td> <td>Měsíc Month</td> <td>Rok Year</td> <td>Den Day</td> <td>Měsíc Month</td> <td>Rok Year</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>2</td> <td>2017</td> <td>28</td> <td>2</td> <td>2018</td> </tr> </table> (Obě data včetně) (Both dates inclusive)			Den Day	Měsíc Month	Rok Year	Den Day	Měsíc Month	Rok Year	28	2	2017	28	2	2018	4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number  <b>CZ/0014/ 4833491563</b>																																													
Den Day	Měsíc Month	Rok Year	Den Day	Měsíc Month	Rok Year																																																							
28	2	2017	28	2	2018																																																							
5. Registrační značka (není-li, uvede se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) / Registration No. (or if none) Chassis or Engine No.  <b>3E69900</b>			6. Druh vozidla* Category of Vehicle*  <b>A</b>	7. Značka vozidla Make to vehicle  <b>RENAULT MEGANE</b>																																																								
8. ÚZEMNÍ PLATNOST TERRITORIAL VALIDITY Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace najdete na www.cobx.org). This card is valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see www.cobx.org). V každé navštívené zemi ručí Kancelář této země za závazky pojistitele vztahující se k použití zmíněného vozidla, a to v souladu se zákony uplatňujícími se k povinnému pojištění v této zemi. In each country visited the Bureau of that country guarantees in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country. Informace týkající se bližší identifikace jednotlivých Kancelář naleznete na zadní straně této zelené karty. For the identification of the relevant Bureau, see reverse side.																																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CY</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td> </tr> <tr> <td>GB</td><td>GR</td><td>H</td><td>HR</td><td>I</td><td>IRL</td><td>IS</td><td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td> </tr> <tr> <td>N</td><td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td> </tr> <tr> <td>AZ</td><td>BIH</td><td>BY</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>MNE</td><td>RUS</td><td>SRB</td> </tr> <tr> <td>TN</td><td>TR</td><td>UA</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>						A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	HR	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	AZ	BIH	BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB	TN	TR	UA								
A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN																																																		
GB	GR	H	HR	I	IRL	IS	L	LT	LV	M																																																		
N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND																																																		
AZ	BIH	BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB																																																		
TN	TR	UA																																																										
(1) Pojistná krycí poskytnutá zelenou kartou vydanou pro Kypr je omezeno na ty zeměpisné části Kypru, jež jsou pod kontrolou vlády Kyprské republiky. The cover provided under Green Cards issued for Cyprus is restricted to those geographical parts of Cyprus which are under the control of the Government of the Republic of Cyprus. (2) Pojistná krycí poskytnutá zelenou kartou vydanou pro Azerbájdžán je omezeno na ty zeměpisné části Azerbájdžánu, které jsou pod kontrolou vlády Azerbájdžánské republiky. The cover provided under Green Cards issued for Azerbaijan is restricted to those geographical parts of Azerbaijan which are under the control of the Government of the Republic of Azerbaijan. (3) Pojistná krycí poskytnutá zelenou kartou vydanou pro Srbsko je omezeno na ty zeměpisné části Srbska, které jsou pod kontrolou vlády Srbské republiky. The cover provided under Green Cards issued for Serbia is restricted to those geographical parts of Serbia which are under the control of the Government of the Republic of Serbia.																																																												

9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla)  
 Name and Address of the Policyholder (or User of the Vehicle)  
  
**Jakub Fořt**  
  
**Trojovice 32, 53833 Trojovice**

11. Podpis za pojistitele  
 Signature of insurer

10. Tato karta byla vydána:  
 This card has been issued by:  
  
**UNIQA pojišťovna, a.s.**  
 Evropská 136, 160 12, Praha 6  
 Tel: 488 125 125, www.uniqa.cz

**UŽITEČNÉ INFORMACE**  
**1224 LINKA POMOCI ŘIDIČŮM**  
**(odtah nepojízdného vozidla po nehodě nebo poruše v ČR)**  
**Asistenční služba**  
 UNIQA ASSISTENCE  
 tel.: +420 272 101 020 (volání i ze zahraničí)

Tiskové volání - ÚDAJE PLATNÉ POUZE V ČR  
 112 Univerzální tisková linka  
 150 Hasiči  
 155 Zachránkářská služba  
 158 Policie České republiky

**\* DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLE CODE**

A OSOBNÍ AUTO	C NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR	E AUTOBUS	G OSTATNÍ
B MOTOCYKL	D KOLO S POMOČNÝM MOTOREM / MOPED	F PŘÍVĚS / NÁVĚS	

**UPOZORNĚNÍ PRO POJISTNÍKA**

Ve vztahu k: (a) škodě na vozidle pojistníka, jakkoliv způsobené; (b) újmě na zdraví, která není kryta zákonem o povinném pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla platným v zemi nehody; (c) obnovení karty, jejíž platnost vypršela, nebude kontaktována Kancelář navštívené země, ale oznámení se podává přímo pojistiteli (pokud pojistitelem není stanoveno jinak).

**NÁZVY KANCELÁŘŮ  
 NAMES OF THE BUREAUX**

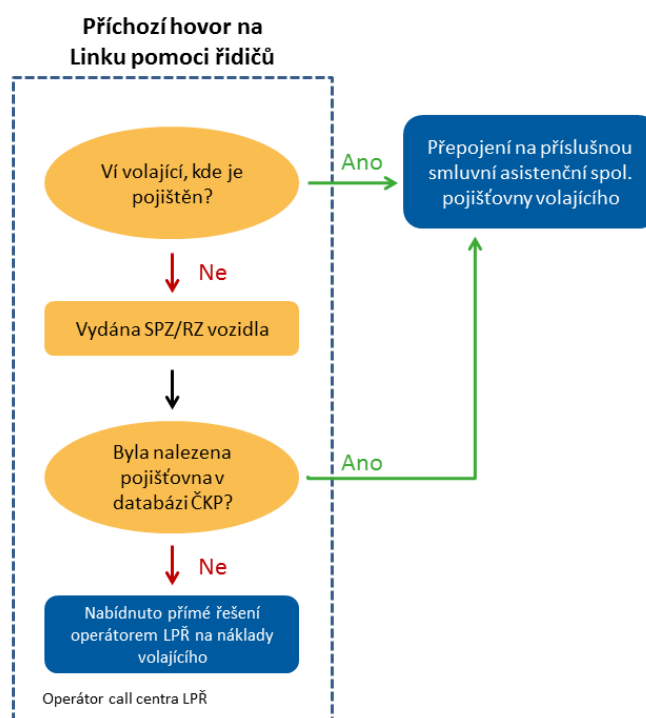
<b>A RAKOUSKO</b>	VERBAND DER VERSICHERUNGSUNTERNEHMEN ÖSTERREICHS	<b>IRL IRSKO</b>	MOTOR INSURERS' BUREAU OF IRELAND
<b>AL ALBÁNIE</b>	BSHS BYRQA SHIPTARE E SIGURIMIT	<b>IS ISLAND</b>	ALDJÓDELEGAR BIFREIDATRYGGINGAR Á ÍSLANDI
<b>AND ANDORRA</b>	OFICINA ANDORRANA D'ENTITATS D'ASSEGURANÇA D'AUTOMÒBIL	<b>L LUCEMBURSKO</b>	BUREAU LUXEMBOURGEOIS DES ASSUREURS
<b>B BELGIE</b>	BUREAU BELGE DES ASSUREURS AUTOMOBILES	<b>LT LITVA</b>	MOTOR INSURERS' BUREAU OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA
<b>BG BULHARSKO</b>	NATIONAL BUREAU OF BULGARIAN MOTOR INSURERS	<b>LV LOTYŠSKO</b>	LATVIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻU APDROŠINĀTĀJU BIROJS
<b>BIH BOSNA A HERCEGOVINA</b>	BIRO ZELENE KARTE U BOSNI I HERCEGOVINI	<b>M MALTA</b>	MALTA GREEN CARD BUREAU
<b>BY BĚLORUSKO</b>	BELARUSIAN TRANSPORT INSURANCE BUREAU	<b>MA MAROKO</b>	BUREAU CENTRAL MAROCAIN DES STÉS D'ASSURANCES
<b>CH ŠVÝCARSKO</b>	NATIONALES VERSICHERUNGSBÜRO SCHWEIZ (NVB) SWISS NATIONAL BUREAU OF INSURANCE (NBI)	<b>MD MOLDAVSKO</b>	NATIONAL BUREAU OF MOTOR INSURERS OF MOLDOVA
<b>CY KYPR</b>	MOTOR INSURERS' FUND	<b>MK MAKEDONIE</b>	NATIONAL INSURANCE BUREAU
<b>CZ ČESKÁ REPUBLIKA</b>	ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTĚTELŮ	<b>MNE ČERNÁ HORA</b>	UDRUŽENJE - NACIONALNI BIRO OSIGURAVAČA CRNE GORE
<b>D NĚMECKO</b>	DEUTSCHES BÜRO GRÜNE KARTE e.V	<b>N NORSKO</b>	TRAFIKFORSIKRINGSFORENINGEN
<b>DK DÁNSKO</b>	DANSK FORENING FOR INTERNATIONAL MOTORKØRETØJSFORSIKRING	<b>NL NIZOZEMSKO</b>	NEDERLANDS BUREAU DER MOTORRIJTUIGVERZEKERAAERS
<b>E ŠPÁNĚLSKO</b>	OFICINA ESPAÑOLA DE ASEGURADORES DE AUTOMOVILES	<b>P PORTUGALSKO</b>	GABINETE PORTUGUÊS DE CARTA VERDE-GPCV
<b>EST ESTONSKO</b>	EESTI LIKLUSKINDLUSTUSE FOND	<b>PL POLSKO</b>	POLISH MOTOR INSURERS' BUREAU
<b>F FRANCIE</b>	BUREAU CENTRAL FRANÇAIS	<b>RO RUMUNSKO</b>	BAAR - BIROUL ASIGURATORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMANIA
<b>FIN FINSKO</b>	LIKENEVAKUUTUSKESKUS	<b>RUS RUSKO</b>	RUSSIAN ASSOCIATION OF MOTOR INSURERS
<b>GB VELKÁ BRITÁNIE</b>	MOTOR INSURERS' BUREAU	<b>S ŠVÉDSKO</b>	TRAFIKFORSÄKRINGSFÖRENINGEN
<b>GR ŘECKO</b>	MOTOR INSURERS' BUREAU-GREECE	<b>SRB SRBSKO</b>	UDRUŽENJE OSIGURAVAJUĆIH ORGANIZACIJA SRBIJE
<b>H MAĎARSKO</b>	HUNGARIAN MOTOR INSURANCE BUREAU	<b>SK SLOVENSKO</b>	SLOVENSKÁ KANCELÁRIA POIŠŤOVATEĽOV
<b>HR CHORVATSKO</b>	HRVATSKI URED ZA OSIGURANJE	<b>SLO SLOVINSKO</b>	SLOVENSKO ZAVAROVALNO ZDRUŽENJE, GIZ
<b>I ITÁLIE</b>	UFFICIO CENTRALE ITALIANO, (UCI)	<b>TN TUNISKO</b>	BUREAU UNIFIE AUTOMOBILE TUNISIEN
<b>IL IZRAEL</b>	Israel Insurance Association, THE GREEN CARD BUREAU	<b>TR TURECKO</b>	TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT BÜROSU (TURKISH MOTOR INSURERS' BUREAU)
<b>IR ÍRÁN</b>	GREEN CARD BUREAU OF IRAN, c/o Blimeh Markazi Iran	<b>UA UKRAJINA</b>	MOTOR (TRANSPORT) INSURANCE BUREAU OF UKRAINE

Další informace naleznete na www.cobx.org  
 For further information: please see www.cobx.org

*Zdroj: vlastní*

## Příloha B – Linka pomoci řidičům

Motorista je odpovědný za odstranění nepojízdného vozidla vlivem dopravní nehody či vlivem poruchy, které způsobuje překážku v silničním provozu. Často se stává, že se motorista buď není schopen o odstranění překážejícího vozidla postarat, nebo ani neví, na koho se má v tomto případě díky stresové situaci obrátit. Pojišťovny poskytují motoristům k povinnému ručení asistenční služby, které zahrnují odtah nepojízdného vozidla nebo zprovoznění vozidla na místě poruchy či nehody. Právě tento odtah si motorista může zařídit přes Linku pomoci řidičům s číslem 1224 (pokud si pomoc může motorista zavolat sám), anebo bude odtah zařízen přes Nehodové centrum pojišťoven Policií ČR v případě, kdy si motorista vlivem zranění nebo z důvodu jakýchkoli jiných okolností není schopen odtah zařídit sám. Telefonní číslo 1224 může být dobře zapamatovatelné, protože linka funguje 12 měsíců v roce, 24 hodin denně. Jak Linka pomoci řidičům 1224 funguje, je znázorněno na následujícím schématu. [50]



Obrázek 1 – Funkční proces Linky pomoci řidičům

Zdroj: [50]

Příloha C – Předepsané pojistné na povinné ručení

Podíl předepsaného pojistného 7 největších pojišťoven - absolutní četnosti (v tis. Kč)

Rok	Allianz	Česká pojišťovna	ČPP	ČSOB Pojišťovna	Generali	Kooperativa	UNIQA	Ostatní	Celkem
2005	2 626 984	8 930 296	2 295 166	851 905	989 550	5 467 469	437 689	1 809	21 600 868
2006	2 488 696	8 753 233	2 237 934	1 057 657	1 403 572	5 468 554	470 380	13 591	21 893 617
2007	2 354 071	8 351 985	2 403 657	1 219 372	1 924 213	5 594 269	596 222	108 123	22 551 912
2008	2 383 239	7 862 283	2 656 819	1 397 864	2 326 757	5 560 984	749 956	692 105	23 630 007
2009	2 365 719	7 214 396	2 895 952	1 415 631	2 371 349	5 426 296	851 713	1 274 484	23 815 540
2010	2 206 885	6 379 947	2 765 564	1 276 968	2 065 927	5 134 676	904 568	1 486 177	22 220 712
2011	2 236 051	5 571 333	2 654 134	1 231 638	1 830 522	4 560 364	898 661	1 456 091	20 438 794
2012	2 122 772	5 100 672	2 528 288	1 396 646	1 510 491	4 262 755	876 106	1 765 742	19 563 472
2013	2 067 139	4 850 915	2 512 543	1 415 587	1 411 392	4 155 284	912 298	1 873 789	19 198 947
2014	2 316 875	4 727 885	2 695 710	1 582 591	1 533 725	4 339 498	898 950	1 989 215	20 084 449
2015	2 440 374	4 723 681	2 757 039	1 702 612	1 634 096	4 249 088	924 190	1 726 563	20 157 643
2016	2 831 825	4 766 712	2 807 530	1 757 811	1 721 479	4 387 115	1 015 904	1 715 736	21 004 112

Podíl předepsaného pojistného 7 největších pojišťoven - relativní četnosti (v %)

Rok	Česká pojišťovna	Kooperativa	Allianz	ČPP	ČSOB Pojišťovna	Generali	UNIQA	Ostatní	Celkem
2005	41,34	25,31	12,16	10,62	3,94	4,58	2,03	0,01	100,00
2006	39,98	24,98	11,37	10,22	4,83	6,41	2,15	0,06	100,00
2007	37,03	24,81	10,44	10,66	5,41	8,53	2,64	0,48	100,00
2008	33,27	23,53	10,09	11,24	5,92	9,85	3,17	2,93	100,00
2009	30,29	22,78	9,93	12,16	5,94	9,96	3,58	5,35	100,00
2010	28,71	23,11	9,93	12,45	5,75	9,30	4,07	6,69	100,00
2011	27,26	22,31	10,94	12,99	6,03	8,96	4,40	7,12	100,00
2012	26,07	21,79	10,85	12,92	7,14	7,72	4,48	9,03	100,00
2013	25,27	21,64	10,77	13,09	7,37	7,35	4,75	9,76	100,00
2014	23,54	21,61	11,54	13,42	7,88	7,64	4,48	9,90	100,00
2015	23,43	21,08	12,11	13,68	8,45	8,11	4,58	8,57	100,00
2016	22,69	20,89	13,48	13,37	8,37	8,20	4,84	8,17	100,00

Zdroj: vlastní zpracování podle [28]

Příloha D – Počet pojištěných vozidel

Počet pojištěných vozidel v databázi ČKP (k 31. 12. v roce)									
Rok	Allianz	Česká pojišťovna	ČPP	ČSOB Pojišťovna	Generali	Kooperativa	UNIQA	Ostatní	Celkem
2005	560 235	2 385 827	565 488	233 058	256 792	1 316 759	79 702	22 759	5 420 620
2006	552 786	2 303 030	615 673	274 108	377 873	1 393 058	100 177	50 513	5 667 218
2007	558 636	2 244 130	665 702	310 827	525 265	1 424 382	145 904	122 615	5 997 461
2008	589 111	2 137 013	828 560	353 751	586 292	1 377 802	173 441	217 343	6 263 313
2009	613 747	2 025 815	925 394	358 784	597 792	1 399 066	211 220	378 531	6 510 349
2010	667 268	1 875 694	969 161	381 669	573 909	1 435 478	244 343	485 557	6 633 079
2011	713 292	1 785 959	1 027 373	430 633	556 873	1 458 976	262 559	523 463	6 759 128
2012	694 987	1 750 855	1 057 326	519 334	490 471	1 427 731	284 549	648 782	6 874 035
2013	681 521	1 711 025	1 051 589	523 955	506 190	1 441 754	313 556	760 997	6 990 587
2014	726 462	1 701 025	1 090 312	564 682	535 025	1 422 603	313 057	793 787	7 146 953
2015	767 419	1 722 598	1 135 197	576 095	578 535	1 465 509	329 558	785 696	7 360 607
2016	810 758	1 723 513	1 173 847	594 417	621 965	1 527 258	366 108	778 853	7 596 719

Zdroj: vlastní zpracování podle [28]

Příloha E – Minimální výše odškodnění v evropských státech

Country Code	Country	Minimum amounts of insurance coverage (Last updated 28/11/2015)									
		PERSONAL INJURIES					MATERIAL DAMAGE				
		Per Person		Per Accident		national currency	Per Person		Per Accident		national currency
EUR	national currency	EUR	national currency	EUR	national currency		EUR	national currency			
A	Austria	€ 144,781	ALL 20,000,000	€ 5,800,000	national currency	€ 1,200,000	national currency	€ 72,390	ALL 10,000,000		
AL	Albania *	€ 144,781	ALL 20,000,000	€ 361,952	ALL 50,000,000	€ 1,200,000	national currency	€ 72,390	ALL 10,000,000		
AND	Andorra	€ 4,479	AZN 5,000	€ 44,787	€ 50,000,000 per accident	€ 4,479	AZN 5,000	€ 4,479	AZN 5,000		
AZ	Azerbaijan **	€ 4,479	AZN 5,000	Unlimited	Unlimited	€ 4,479	AZN 5,000	€ 4,479	AZN 5,000		
B	Belgium	€ 1,022,584		€ 5,112,919				€ 111,802,803			
BG	Bulgaria	€ 1,022,584		€ 5,112,919				€ 1,022,584			
BIH	Bosnia and Herzegovina	€ 10,000		€ 511,292	BAM 1,000,000			€ 178,952	BAM 350,000		
BY	Belarus	€ 10,000		€ 511,292	BAM 1,000,000			€ 178,952	BAM 350,000		
CH	Switzerland *	€ 10,000		€ 4,600,662 / CHF 5,000,000 per accident	€ 4,600,662 / CHF 5,000,000 per accident						
CY	Cyprus	€ 1,294,762		€ 30,540,000				€ 1,120,000			
CZ	Czech Republic	€ 1,294,762	CZK 35,000,000	€ 7,500,000				€ 1,294,762	CZK 35,000,000		
D	Germany	€ 1,022,584		€ 15,281,092	DKK 114,000,000			€ 1,022,584	DKK 23,000,000		
DK	Denmark	€ 1,022,584		€ 15,281,092	DKK 114,000,000			€ 1,022,584	DKK 23,000,000		
E	Spain	€ 1,022,584		€ 70,000,000				€ 1,022,584			
EST	Estonia	€ 10,000		€ 5,600,000				€ 1,000,000			
F	France	€ 10,000		Unlimited	Unlimited			€ 1,200,000			
FIN	Finland	€ 10,000		Unlimited	Unlimited			€ 1,200,000			
FL	Liechtenstein *	€ 10,000	Unlimited	€ 5,600,000				€ 3,300,000			
GB	United Kingdom	€ 1,000,000		€ 5,600,000				€ 1,120,000	GBP 1,000,000		
GR	Greece	€ 1,000,000		€ 5,600,000				€ 1,120,000			
H	Hungary	€ 68,991	HUF 2,200,000,000	Unlimited	HUF 1,600,000,000			€ 1,000,000	HUF 500,000,000		
HR	Croatia	€ 68,991	HUF 2,200,000,000	Unlimited	HUF 1,600,000,000			€ 1,000,000	HUF 500,000,000		
IR	Iran *	€ 68,991	HUF 2,200,000,000	Unlimited	HUF 1,600,000,000			€ 1,000,000	HUF 500,000,000		
IRL	Ireland	€ 68,991	HUF 2,200,000,000	Unlimited	HUF 1,600,000,000			€ 1,000,000	HUF 500,000,000		
IS	Iceland	€ 68,991	HUF 2,200,000,000	Unlimited	HUF 1,600,000,000			€ 1,000,000	HUF 500,000,000		
L	Luxembourg	€ 68,991	HUF 2,200,000,000	€ 6,648,276	ISK 1,928,000,000			€ 962,069	ISK 279,000,000		
LT	Lithuania	€ 68,991	HUF 2,200,000,000	Unlimited	Unlimited			Unlimited			
LV	Latvia	€ 68,991	HUF 2,200,000,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 1,000,000			
MA	Morocco	€ 68,991	HUF 2,200,000,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 1,000,000			
MD	Moldova	€ 46,881	MDL 1,000,000	€ 234,405	MDL 5,000,000			€ 46,881	MDL 1,000,000		
M	Malta	€ 46,881	MDL 1,000,000	€ 2,600,000	MDL 5,000,000			€ 500,000	MDL 1,000,000		
MK	F.Y.R. Macedonia	€ 46,881	MDL 1,000,000	€ 675,000	€ 675,000			€ 337,500			
MNE	Montenegro	€ 46,881	MDL 1,000,000	€ 250,000	€ 250,000			€ 100,000			
N	Norway	€ 46,881	MDL 1,000,000	Unlimited	Unlimited			€ 1,236,000			
NL	Netherlands	€ 46,881	MDL 1,000,000	€ 5,600,000	€ 5,600,000			€ 1,236,000			
P	Portugal	€ 46,881	MDL 1,000,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 1,000,000			
PL	Poland	€ 46,881	MDL 1,000,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 1,000,000			
RO	Romania	€ 46,881	MDL 1,000,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 1,000,000			
RUS	Russia	€ 7,148	RUB 500,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 1,000,000			
S	Sweden	€ 7,148	RUB 500,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 1,000,000			
SK	Slovak Republic	€ 7,148	RUB 500,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 1,000,000			
SLO	Slovenia	€ 7,148	RUB 500,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 1,000,000			
SRB	Serbia	€ 7,148	RUB 500,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			€ 200,000			
TN	Tunisia	€ 7,148	RUB 500,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000			Unlimited			
TR	Turkey *	€ 93,942	TRY 290,000	€ 469,712	TRY 1,450,000			€ 9,394	TRY 29,000	TRY 58,000	
UA	Ukraine	€ 3,974	UAH 100,000	Unlimited	Unlimited			€ 1,987	UAH 50,000	UAH 250,000	

Zdroj: [51]

**Příloha F – Vozidlo vybrané pro výpočet pojistného**



*Zdroj: [46]*

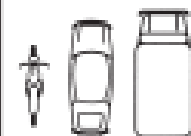
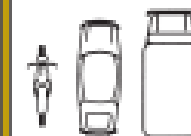


Příloha G – Záznam o dopravní nehodě

# ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ

Polky k vyplnění Záznamu a další informace získáváte na zadní straně.

<b>1. Druh nehody:</b> .....	<b>Dat:</b> .....	<b>3. Místo:</b> Místo: .....	<b>Město:</b> Město: .....	<b>4. Zranění, včetně ležících</b> ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>
<b>4. Věci shodě na jízích</b> vozících nel: A a B <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ..... předmětů ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> .....		<b>5. Svědci: Jména, adresy, tel.:</b> ..... ..... .....		

VOZIDLO A	12. OKOLNOSTI NEHODY	VOZIDLO B																			
<b>6. Pojistitel/Pojistitelky (dle dokladu o pojištění):</b> <b>PRŮJEMNĚ:</b> Jméno: ..... Adresa: ..... PSČ: ..... Stát: ..... Tel./e-mail: .....	↓ <b>A</b> <b>K upřesnění směrem směle</b> ↓ <b>krátkém odpovědnosti poško.</b> <b>B</b> *nezahrnuje srážku <input type="checkbox"/> 1 *parkovací/státní <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 *vyjíždění z parkovacího/ <input type="checkbox"/> 2 stavení dveře otevření dveří <input type="checkbox"/> 3 zaparkování <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 vyjíždění z parkovacího, <input type="checkbox"/> 4 soukromého pozemku, polní cesty <input type="checkbox"/> 5 vyjíždění na parkovací, <input type="checkbox"/> 5 soukromý pozemek, polní cestu <input type="checkbox"/> 6 vyjíždění na kruhový objezd <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 jelo na kruhovém objezdu <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 najelo vozidlo <input type="checkbox"/> 8 př jízdi stopovým směrem <input type="checkbox"/> 8 ve stopovém pruhu <input type="checkbox"/> 9 jelo souběžně v jiném <input type="checkbox"/> 9 jízdním pruhu <input type="checkbox"/> 10 mínilo jízdní pruh <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 11 předjíždělo <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 12 odbočovalo vpravo <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 13 odbočovalo vlevo <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14 couvalo <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15 vjelo do protisměru <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 16 předjíždělo vpravo <input type="checkbox"/> 16 (př okružnici) <input type="checkbox"/> 17 nerespektovalo přednost v jízdi, <input type="checkbox"/> 17 nebo červenou na semaforu <input type="checkbox"/> ← <b>Udějte počet označených políček</b> → <input type="checkbox"/>	<b>7. Pojistitel/Pojistitelky (dle dokladu o pojištění):</b> <b>PRŮJEMNĚ:</b> Jméno: ..... Adresa: ..... PSČ: ..... Stát: ..... Tel./e-mail: .....																			
<b>7. Vozidlo</b> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #0070C0; color: white;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="background-color: #0070C0; color: white;">PŮPŮLNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td>Tov. značka, typ: .....</td> <td>Tov. značka, typ: .....</td> </tr> <tr> <td>Roč. výroby: .....</td> <td>Roč. výroby: .....</td> </tr> <tr> <td>Registrační značka: .....</td> <td>Registrační značka: .....</td> </tr> <tr> <td>Stát registrace: .....</td> <td>Stát registrace: .....</td> </tr> </table>	MOTOROVÉ VOZIDLO	PŮPŮLNÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ: .....	Tov. značka, typ: .....	Roč. výroby: .....	Roč. výroby: .....	Registrační značka: .....	Registrační značka: .....	Stát registrace: .....	Stát registrace: .....	<b>8. Vozidlo</b> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="background-color: #0070C0; color: white;">MOTOROVÉ VOZIDLO</th> <th style="background-color: #0070C0; color: white;">PŮPŮLNÉ VOZIDLO</th> </tr> <tr> <td>Tov. značka, typ: .....</td> <td>Tov. značka, typ: .....</td> </tr> <tr> <td>Roč. výroby: .....</td> <td>Roč. výroby: .....</td> </tr> <tr> <td>Registrační značka: .....</td> <td>Registrační značka: .....</td> </tr> <tr> <td>Stát registrace: .....</td> <td>Stát registrace: .....</td> </tr> </table>	MOTOROVÉ VOZIDLO	PŮPŮLNÉ VOZIDLO	Tov. značka, typ: .....	Tov. značka, typ: .....	Roč. výroby: .....	Roč. výroby: .....	Registrační značka: .....	Registrační značka: .....	Stát registrace: .....	Stát registrace: .....
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŮPŮLNÉ VOZIDLO																				
Tov. značka, typ: .....	Tov. značka, typ: .....																				
Roč. výroby: .....	Roč. výroby: .....																				
Registrační značka: .....	Registrační značka: .....																				
Stát registrace: .....	Stát registrace: .....																				
MOTOROVÉ VOZIDLO	PŮPŮLNÉ VOZIDLO																				
Tov. značka, typ: .....	Tov. značka, typ: .....																				
Roč. výroby: .....	Roč. výroby: .....																				
Registrační značka: .....	Registrační značka: .....																				
Stát registrace: .....	Stát registrace: .....																				
<b>8. Pojistitel (dle dokladu o pojištění):</b> NÁZEV: ..... Číslo poj. smlouvy: ..... Číslo zelené karty: ..... Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: ..... do: ..... Pobočka (střech. síst. nebo mobilní): ..... NÁZEV: ..... Adresa: ..... Stát: ..... Tel./e-mail: ..... Je vozidlo pojistěno havarijní? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	<b>9. Pojistitel (dle dokladu o pojištění):</b> NÁZEV: ..... Číslo poj. smlouvy: ..... Číslo zelené karty: ..... Doklad o pojištění nebo zelená karta platná od: ..... do: ..... Pobočka (střech. síst. nebo mobilní): ..... NÁZEV: ..... Adresa: ..... Stát: ..... Tel./e-mail: ..... Je vozidlo pojistěno havarijní? <input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>																				
<b>9. Řidič (dle řidičského průkazu):</b> <b>PRŮJEMNĚ:</b> Jméno: ..... Datum narození: ..... Adresa: ..... Stát: ..... Tel./e-mail: ..... Číslo řiř. průkazu: ..... Skupina (A, B, ...): ..... Platnost řiř. průkazu do: .....	<b>10. Řidič (dle řidičského průkazu):</b> <b>PRŮJEMNĚ:</b> Jméno: ..... Datum narození: ..... Adresa: ..... Stát: ..... Tel./e-mail: ..... Číslo řiř. průkazu: ..... Skupina (A, B, ...): ..... Platnost řiř. průkazu do: .....																				
<b>10. Omezení sítě bodů vzájemného vřpení na vozidle A</b> → 	<b>10. Omezení sítě bodů vzájemného vřpení na vozidle B</b> → 																				
<b>11. Většinou poškození na vozidle A:</b> ..... ..... .....	<b>11. Většinou poškození na vozidle B:</b> ..... ..... .....																				
<b>12. Vlastní poznámky:</b> ..... .....	<b>12. Vlastní poznámky:</b> ..... .....																				

<b>13. Podpis řidičů</b>		<b>13. Podpis řidičů</b>
A	B	

Vyplňte přílohu G v okamžiku vzniku nehody, včetně přílohou 12. Tento záznamový formulář vyplníte pouze v případě, pokud jste účastníkem dopravní nehody, pokud nehoda vznikla mimo územní působnost policie, vyplníte přílohu 12.