

UNIVERZITA PARDUBICE

FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2025

Bc. Tereza Moravcová

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Analýza situace na pojistném trhu v ČR v oblasti pojištění odpovědnosti
z provozu vozidla
Diplomová práce

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Tereza Moravcová**
Osobní číslo: **E23955**
Studijní program: **N0413A050009 Ekonomika a management**
Specializace: **Management finančních institucí**
Téma práce: **Analýza situace na pojistném trhu v ČR v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**
Zadávající katedra: **Ústav matematiky a kvantitativních metod**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je komplexní zhodnocení nabídky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na českém pojistném trhu. V práci bude popsáno, jakým způsobem se do ceny tohoto pojištění u různých kategorií vozidel promítá dosavadní škodní průběh a charakteristiky pojistníka i pojištěného vozidla. Rovněž budou formulována doporučení, co by měl klient zohlednit při uzavírání nové smlouvy o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Osnova:

- Vymezení základních pojmů souvisejících s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla.
- Charakteristika a vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.
- Doplnkové pojištění k pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.
- Komparační analýza nabídky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla u vybraných pojišťoven.
- Shrnutí a doporučení.

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

Seznam doporučené literatury:

CIPRA, Tomáš. *Pojistná matematika: teorie a praxe*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, c2006. ISBN 80-86929-11-6.
DAŇHEL, Jaroslav. *Pojistná teorie*. 2. vyd. [Praha]: Professional Publishing, 2006. ISBN 80-86946-00-2.
DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3., aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, c2009. ISBN 978-80-86929-51-4.
REJDA, George E. a MCNAMARA, Michael J. *Principles of risk management and insurance*. Harlow, England: Pearson, 2017. ISBN 978-1-292-15103-8.
SCHELLE, Karel a HRADEC, Milan. *Historie právní úpravy pojišťovnictví*. Praha: Eurolex Bohemia, 2006. ISBN 80-86861-52-X.

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Hana Boháčová, Ph.D.**
Ústav matematiky a kvantitativních metod

Datum zadání diplomové práce: **1. září 2024**
Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2025**

prof. Ing. Jan Stejskal, Ph.D. v.r.
děkan

L.S.

prof. Ing. et Ing. Renáta Myšková, Ph.D. v.r.
garant studijního programu

V Pardubicích dne 1. září 2024

Prohlašuji:

Práci s názvem „Analýza situace na pojistném trhu v ČR v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“ jsem vypracovala samostatně a uvedla v ní všechny použité literární a informační zdroje v souladu s právními předpisy, vnitřními předpisy a vnitřními normami Univerzity Pardubice.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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. 7/2025 Pravidla pro odevzdávání, zpřístupňování závěrečných prací veřejnosti a jejich formální úpravu, bude závěrečná práce zpřístupněna veřejnosti prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 11. 12. 2025

Bc. Tereza Moravcová v.r.

PODĚKOVÁNÍ

Chtěla bych poděkovat Mgr. Haně Boháčové, Ph.D. za vedení mé diplomové práce, její cenné rady, odborný dohled a ochotu, která mi byla věnována po celou dobu mé práce.

Dále bych ráda poděkovala svým nejbližším za podporu, kterou mi během celého studia dávali.

ANOTACE

Diplomová práce se zabývá analýzou situace na pojistném trhu v České republice v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Cílem této práce je komplexní zhodnocení nabídky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na českém pojistném trhu. V práci bude popsáno, jakým způsobem se do ceny tohoto pojištění u různých kategorií vozidel promítá dosavadní škodní průběh a charakteristiky pojistníka a pojištěného vozidla. Rovněž budou formulována doporučení, co by měl klient zohlednit při uzavírání nové pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

KLÍČOVÁ SLOVA

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, havarijní pojištění, pojistné produkty, srovnávání

TITLE

Analysis of the situation on the insurance market in the Czech Republic in the field of vehicle liability insurance

ANNOTATION

The thesis focuses on the analysis of the situation on the insurance market in the Czech Republic in the area of motor vehicle liability insurance. The aim of this work is to provide a comprehensive evaluation of the offer of motor vehicle liability insurance on the Czech insurance market. The thesis will describe how the price of this insurance is influenced by the claims history and the characteristics of the policyholder and the insured vehicle in different vehicle categories. Additionally, recommendations will be formulated on what factors a client should consider when concluding a new motor vehicle liability insurance policy.

KEYWORDS

Vehicle liability insurance, accident insurance, insurance products, comparison

OBSAH

SEZNAM ILUSTRACÍ	10
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK	12
ÚVOD	13
1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ SOUVISEJÍCÍCH S POJIŠTĚNÍM ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA	15
1.1 Česká asociace pojišťoven	18
1.1.1 Hlavní úkoly ČAP	19
1.2 Česká kancelář pojistitelů	19
1.2.1 Členské pojišťovny	20
1.3 Garanční fond ČKP	21
1.4 Fond zábrany škod (FZŠ)	24
1.5 Linka pomoci řidičům 1224	25
1.6 Zelená karta	26
1.6.1 Platnost zelené karty	28
2 CHARAKTERISTIKA A VÝVOJ POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA	29
2.1 Charakteristika pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	29
2.1.1 Vznik a zánik pojistné smlouvy, výběr produktu	30
2.1.2 Nezaplacení povinného ručení	33
2.1.3 Výše pojistného plnění	35
2.1.4 Systém bonus/malus	37
2.2 Pojišťovny poskytující povinné ručení v ČR	40
2.3 Vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	43
2.3.1 Historie pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR	43
3 DOPLŇKOVÉ POJIŠTĚNÍ K POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA	46
3.1 Význam doplňkových pojištění	46
3.2 Přehled nejčastějších doplňkových pojištění	47
3.3 Rozdíl mezi povinným ručením a havarijním pojištěním	51

4 Vývoj pojistného trhu v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v letech 2020-2024	53
5 KOMPARAČNÍ ANALÝZA NABÍDKY POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA U VYBRANÝCH POJIŠŤOVEN.....	73
5.1 Postup komparace a použitá metoda hodnocení	74
5.2 Modelový příklad č.1 – řidič 18 let.....	75
5.3 Modelový příklad č. 2 – řidič 30 let.....	79
5.4 Modelový příklad č. 3 – řidič 54 let.....	84
5.5 Modelový příklad č. 4 – řidič 65 let.....	89
6 STATISTICKÁ ANALÝZA DAT Z DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	95
6.1 Deskriptivní statistika	95
6.2 Kontingenční analýza	100
6.2.1 Typ vozidla x Typ povinného ručení	100
6.2.2 Pohlaví x Faktory ovlivňující volbu povinného ručení	101
6.2.3 Typ místa bydliště x Typ vozidla	102
6.2.4 Typ povinného ručení x Typ místa bydliště	103
6.3 Korelační analýza	103
6.3.1 Objem motoru x Roční cena povinného ručení	104
6.3.2 Věk x Roční cena povinného ručení	105
6.3.3 Počet let držení řidičského oprávnění x Roční cena povinného ručení	105
6.3.4 Počet nehod za posledních 5 let x Roční cena povinného ručení	106
6.3.5 Rok výroby vozidla x Roční cena povinného ručení	107
6.4 Regresní analýza (model OLS).....	108
6.4.1 Model 1 – Základní regresní model	108
6.4.2 Model 2 – Rozšířený regresní model s kategoriálními proměnnými.....	109
7 SHRNU TÍ A DOPORUČENÍ	112
ZÁVĚR	115
POUŽITÁ LITERATURA	117
SEZNAM PŘÍLOH.....	121

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1: Celkové závazky garančního fondu v letech 2000-2023	22
Obrázek 2: Jak funguje Garanční fond ČKP	23
Obrázek 3: Počet hovorů přijatých Linkou pomoci řidičům 1224	26
Obrázek 4: Zelená karta	27
Obrázek 5: Vývoj počtu pojištěných vozidel v letech 2020-2025	70
Obrázek 6: Meziroční změny počtu pojištěných vozidel v ČR	71
Obrázek 7: Podíl pojišťoven na trhu povinného ručení v ČR – 1.pololetí 2025	72
Obrázek 8: Vyhodnocení celkového užítku u př.1	79
Obrázek 9: Vyhodnocení celkového užítku u př.2	84
Obrázek 10: Vyhodnocení celkového užítku u př.3	89
Obrázek 11: Vyhodnocení celkového užítku u př.4	94
Obrázek 12: Základní deskriptivní statistika	95
Obrázek 13: Boxplot ceny povinného ručení respondentů	97
Obrázek 14: Kontingenční tabulka – Typ vozidla x Typ povinného ručení	100
Obrázek 15: Kontingenční tabulka – Pohlaví x Faktory ovlivňující volbu povinného ručení	101
Obrázek 16: Kontingenční tabulka – Typ místa bydliště x Typ vozidla	102
Obrázek 17: Kontingenční tabulka – Typ povinného ručení x Typ místa bydliště	103
Obrázek 18: Spearmanova korelace mezi objemem motoru a roční cenou povinného ručení	104
Obrázek 19: Spearmanova korelace mezi věkem a roční cenou povinného ručení	105
Obrázek 20: Spearmanova korelace mezi délkou držení řidičského průkazu a roční cenou povinného ručení	106
Obrázek 21: Spearmanova korelace mezi počtem nehod za posledních 5 let a roční cenou povinného ručení	106
Obrázek 22: Spearmanova korelace mezi rokem výroby a roční cenou povinného ručení	107
Obrázek 23: Výstup regresního modelu OLS – Model 1	108
Obrázek 24: Výstup regresního modelu OLS – Model 2	110

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Přehled denních sazeb příspěvku do Garančního fondu ČKP	34
Tabulka 2: Stupnice bonusů/malusů pojišťovny ČPP	39
Tabulka 3: Počet pojištěných vozidel v roce 2020	55
Tabulka 4: Počet pojištěných vozidel v roce 2021	58
Tabulka 5: Počet pojištěných vozidel v roce 2022	61
Tabulka 6: Počet pojištěných vozidel v roce 2023	64
Tabulka 7: Počet pojištěných vozidel v roce 2024	67
Tabulka 8: Počet pojištěných vozidel k 30.6.2025	69
Tabulka 9: Základní data pro příklad č.1	76
Tabulka 10: Normalizované hodnoty k příkladu č.1	77

Tabulka 11: Vyhodnocení výsledku příkladu č.1	78
Tabulka 12: Základní data pro příklad č.2	81
Tabulka 13: Normalizované hodnoty k příkladu č.2	82
Tabulka 14: Vyhodnocení výsledku k příkladu č.2	83
Tabulka 15: Základní data pro příklad č.3	86
Tabulka 16: Normalizované hodnoty k příkladu č.3	87
Tabulka 17: Vyhodnocení výsledku k příkladu č.3	88
Tabulka 18: Základní data pro příklad č.4	91
Tabulka 19: Normalizované hodnoty k příkladu č.4	92
Tabulka 20: Vyhodnocení výsledku k příkladu č.4	93
Tabulka 21: Struktura respondentů podle pohlaví	98
Tabulka 22: Struktura respondentů podle typu osobního automobilu	98
Tabulka 23: Struktura respondentů podle typu povinného ručení	98
Tabulka 24: Faktory ovlivňující volbu povinného ručení	99
Tabulka 25: Struktura respondentů podle typu místa bydliště	99

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

ČAP – Česká asociace pojišťoven

ČKP – Česká kancelář pojistitelů

ČPP – Česká podnikatelská pojišťovna

ČR – Česká republika

EHP – Evropský hospodářský prostor

GA – Global Assistance

MFČR – Ministerstvo financí České republiky

např. - například

NOZ – Nový občanský zákoník

Sb. – sbírka

SPZ – státní poznávací značka

tzv. – takzvaně

ÚVOD

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice se jednoduše říká povinné ručení. Zjednodušeně řečeno se jedná o pojištění, které tak chrání majitele vozidla před určitými finančními škodami, které jsou způsobeny provozem vozidla. Povinné ručení je v České republice povinné.

Diplomová práce se zabývá analýzou situace na pojistném trhu v České republice právě v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Cílem této práce je komplexní zhodnocení nabídky pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na českém pojistném trhu. V práci bude popsáno, jakým způsobem se do ceny tohoto pojištění u různých kategorií vozidel promítá dosavadní škodní průběh a charakteristiky pojistníka a pojištěného vozidla. Rovněž budou formulována doporučení, co by měl klient zohlednit při uzavírání nové pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

První část práce bude nejdříve věnována vymezení základních pojmů, které souvisejí s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla. Mezi základní pojmy patří např. pojistná smlouva, pojistná událost, pojistné plnění, bonus, malus, pojišťovna atd. Již zmíněná pojistná smlouva je velmi důležitý prvek, díky kterému je pojištění platné. Pojistná smlouva se uzavírá u jakéhokoliv pojištění, je to tak dáno, musí obsahovat povinné náležitosti, které si podrobněji vysvětlíme v následující kapitole. Za zmínku bude také stát to, že žijeme ve 21. století v „moderním“ světě, tudíž je možné zřídit si povinné ručení on-line, nemusíme tedy chodit osobně sjednávat pojištění do pojišťovny. Výhodou je možnost využít internetových srovnávačů cen pojištění a na základě našeho rozhodnutí uzavřít pojistnou smlouvu s vybranou pojišťovnou. Za zmínku určitě stojí Česká asociace pojišťoven, Česká kancelář pojistitelů, Garanční fond, Fond zábrany škod, Linka pomoci řidičům a Zelená karta.

Druhá část této práce bude věnována charakteristice a stručnému vývoji pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice. Tento typ pojištění má v systému pojišťovnictví zásadní význam, neboť zajišťuje finanční ochranu poškozených osob v případě škody způsobené provozem motorového vozidla.

Významným mezníkem v oblasti této pojistné ochrany bylo vydání zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, který upravil základní principy, práva a povinnosti účastníků pojistného vztahu. S účinností od 1. dubna 2024 byl tento zákon nahrazen novým zákonem č. 30/2024 Sb., jenž přinesl řadu změn reagujících na aktuální potřeby praxe, evropskou legislativu i vývoj pojistného trhu.

Povinné ručení představuje zákonnou povinnost pro všechna motorová vozidla provozovaná na území České republiky, která mají přidělenou registrační značku, vystaven technický průkaz nebo jsou využívána k provozu na veřejných komunikacích. Smyslem této právní úpravy je zajistit, aby byla každá škoda způsobená provozem vozidla třetí osobě odpovídajícím způsobem odškodněna, a aby se tak předešlo finančním dopadům na samotného provozovatele vozidla.

Další část této práce bude zaměřena na doplňková pojištění vztahující se k pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Tato doplňková pojištění představují rozšíření základního pojistného krytí a umožňují klientům přizpůsobit pojištění svým individuálním potřebám a preferencím. Mezi nejčastější doplňková pojištění patří zejména pojištění skel, pojištění asistenčních služeb či úrazové pojištění řidiče a posádky.

V rámci této části bude rovněž vysvětlen rozdíl mezi povinným ručením a havarijním pojištěním, který je pro pochopení významu doplňkových pojištění zásadní. Povinné ručení kryje škody způsobené provozem vozidla třetím osobám, zatímco havarijní pojištění se vztahuje na škody vzniklé na vlastním vozidle. Přestože havarijní pojištění nabízí komplexnější ochranu, existuje značná skupina řidičů, kteří jej z různých důvodů – nejčastěji ekonomických nebo s ohledem na stáří vozidla – nevyžívají. Tito klienti si pak volí pouze vybraná doplňková pojištění, která jim poskytují dílčí, ale finančně dostupnější pojistnou ochranu.

Čtvrtá kapitola je zaměřena na vývoj pojistného trhu v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice. Cílem této části je přiblížit proměny trhu povinného ručení v posledních letech a poukázat na klíčové faktory, které ovlivnily jeho současnou podobu. Analýza se zaměřuje především na období let 2020 až první polovinu roku 2025, jelikož právě tato léta přinesla významné změny v oblasti pojišťovnictví, ať už v souvislosti s hospodářským vývojem, růstem inflace, změnami v dopravní infrastruktuře či rostoucí konkurencí mezi pojišťovnami. Data za druhou polovinu roku 2025 zatím nejsou k dispozici, a proto se kapitola

opírá o nejaktuálnější dostupné statistické údaje a informace zveřejněné jednotlivými pojišťovnami a odbornými institucemi.

V rámci kapitoly je sledován nejen samotný vývoj trhu povinného ručení, ale také vývoj počtu pojištěných vozidel u vybraných pojišťoven působících na českém trhu. Tento přehled umožňuje porovnat dynamiku růstu či poklesu jednotlivých subjektů a zároveň odhalit trendy v chování pojistníků. Součástí analýzy je rovněž zhodnocení faktorů, které mohly mít vliv na vývoj pojistného, jako je například konkurenční prostředí, legislativní změny či ekonomická situace obyvatelstva. Cílem kapitoly je tedy poskytnout komplexní pohled na vývoj povinného ručení v České republice v posledních pěti letech, s důrazem na identifikaci hlavních trendů a změn, které určují směr tohoto segmentu pojišťovnictví do budoucna.

Závěrečná část diplomové práce se zaměří na shrnutí dosažených výsledků a formulaci doporučení vyplývajících z provedených analýz. Práce využívá dvě klíčové analytické metody, které umožňují komplexně zhodnotit situaci na trhu povinného ručení. První z nich je komparační analýza pojistných produktů provedená pomocí vícekritériální metody WSA, díky níž lze porovnat nabídky jednotlivých pojišťoven z hlediska důležitých parametrů. Druhým nástrojem je statistická analýza dat získaných z dotazníkového šetření, zahrnující deskriptivní statistiku, kontingenční a korelační analýzu a následně také regresní model OLS. Tato analýza umožňuje posoudit vztahy mezi sledovanými proměnnými a odhalit faktory, které mohou mít vliv na výši roční ceny povinného ručení. Výstupy obou analytických postupů mohou sloužit jako přínosné informace pro lepší pochopení fungování trhu povinného ručení i pro efektivnější rozhodování klientů a pojišťovacích institucí.

1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ SOUVISEJÍCÍCH S POJIŠTĚNÍM ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA

V této kapitole budou vymezeny základní pojmy, které souvisejí s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla, tzv. povinné ručení. Tato část práce by měla čtenářům poskytnout určitý rámec pro pochopení základních pojmů, které souvisejí s tímto druhem pojištění.

S vymezením základních pojmů souvisejících s pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla nám pomůže Pojištění.cz (POJISTENI.cz, c2024).

„Asistenční služba – Jedná se o komplexní pomoc klientům, kteří se dostanou do nesnázi během cestování nebo při pobytu mimo svého trvalého pobytu (např. oprava motorového vozidla, obstarání právních předpisů).

***Bonus (sleva)** – V praxi označuje poskytnutí dobropisu zákazníkovi za splnění stanovených nebo dohodnutých podmínek, v pojištění jde o slevu na pojistném za příznivý škodový průběh a jiné.*

***Bordro** – Jedná se o přehled o počtu pojistných událostí a vyplacených pojistných plnění ve sledovaném období pro potřeby zajištěitele.*

***Česká asociace pojišťoven** – Zájmové sdružení vytvořené k zabezpečení zájmů klientů, pojišťoven a zajišťoven a na podporu vzájemné spolupráce.*

***Česká kancelář pojistitelů** – Hlavním úkolem je zabezpečení splnění závazků za škody, které způsobili řidiči ČR v zahraničí, a naopak projednávat případy, které vznikly na našem území cizími státními vozidly.*

***Garanční fond** – Fond vytvořený na specifické účely jako rezerva. Hradí se z něj mimo jiné i škoda, kterou způsobil a odpovídá za ni neznámý pachatel nebo pachatel, který z různých důvodů nezaplatil pojistné, anebo se neví, ve které pojišťovně pojistné platil (např. při havarijním pojištění).*

***Kalkulační vzorec** – Slouží pro výpočet pojistného.*

***Kasko** – Pojištění dopravního prostředku pro případ jeho poškození či zničení.*

Malus – Jde o opak bonusu, tedy o přírůžku ke stanovenému pojistnému, jestliže nejsou splněny určené podmínky průběhu pojištění nebo je realizace horší než kalkulované riziko.

Pojistitel – Právnícká osoba (pojišťovna), k jejíž předmětu podnikání patří pojišťovací činnost.

Pojistná částka – Maximální limit plnění pojišťovny dohodnutý v pojistné smlouvě nebo určený právním předpisem.

Pojistná doba – Časové období, na které bylo pojištění sjednáno, je ohraničená datem vzniku pojištění a datem jeho zániku.

Pojistná náhrada – Peněžní vyjádření škody, resp. újmy z pojistné události, které uhradila pojišťovna dle pojistné smlouvy

Pojistná smlouva – Písemný právní dokument mezi pojistitelem a pojistníkem, na jehož základě vzniká a trvá smluvní pojištění.

Pojistné – Cena, kterou platí pojistník za poskytnutou ochranu, obvykle se platí v předem dohodnutých intervalech.

Pojistné období – Část pojistné doby, která je dohodnutá v pojistné smlouvě nebo je stanovena právním předpisem. Jednoduše řečeno, časový úsek, na který je potřebné ve stanovených termínech platit pojistné.

Pojistné plnění – Peněžní nebo naturální náhrada pojišťovny při vzniku pojistné události, na základě pojistné smlouvy. Jde o pojišťovnou vypočítanou a poskytnutou hodnotu ztráty způsobené poškozením nebo o dohodnutou sumu.

Pojistník – Fyzická nebo právnícká osoba, která uzavřela pojistnou smlouvu s pojistitelem, má za povinnost platit pojistné a má práva, která jsou stanovena v pojistné smlouvě.

Pojistný trh – Společenské prostředí nebo území, na kterém se střetává nabídka a poptávka po pojistné ochraně.

Pojištěný – také „Pojištěnec“ je fyzická nebo právnícká osoba, v jejíž prospěch byla uzavřena pojistná smlouva (může být shodná s pojistníkem).

Profesní organizace – Je nezávislé, obvykle neziskové sdružení lidí stejného povolání, které zastupuje a prosazuje jejich zájmy.

Předepsané pojistné – Pojistné, které je stanovené na dohodnuté pojistné období, neuhrazením ve stanovené lhůtě zaniká a pojišťovna má nárok na dlužné pojistné.

Připojištění – Rozšíření základního pojištění o další rizika nebo místní platnost pojištění, jedná se např. o připojištění motorového vozidla při cestách do zahraničí.

Škoda – Je poškození zdraví, majetkových hodnot nebo jiných zájmů vyjádřená v peněžních jednotkách.

Škodní událost – Skutečnost, ze které vzniká škoda a která by mohla být důvodem vzniku pojistné události.

Škodovost – Ukazatel, který vyjadřuje poměr mezi výškou poskytnutých pojistných plnění a výškou předepsaného pojistného nebo kmenového pojistného. Udává se v procentech a neměla by dosahovat 100 % pojistného.

Všeobecné pojistné podmínky – Zevšeobecněné podmínky pro jednotlivá pojistná odvětví nebo pojistné druhy. Určují způsob uzavření pojistné smlouvy, začátek, dobu a ukončení pojištění, výluky z pojištění, předmět pojištění, způsob a termíny placení pojistného, podmínky poskytnutí pojistného plnění.

Výpověď – Jedná se o písemnou žádost o ukončení smlouvy, podmínky předložení a akceptace stanoví všeobecné pojistné podmínky.

Zelená karta – Je zvláštním potvrzením o platnosti smluvního povinného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla pro zahraničí. “ (POJISTENI.cz, c2024)

1.1 Česká asociace pojišťoven

„Česká asociace pojišťoven představuje sdružení k organizaci a podpoře vzájemné pomoci, spolupráce a zabezpečení zájmů pojišťoven a zajišťoven. Asociace je právnickou osobou a jejím sídlem je Praha. Činnost zahájila v lednu 1994. Od roku 1998 je řádným členem Insurance Europe (dříve „Evropská pojišťovací a zajišťovací federace“, CEA). Posláním asociace je koordinovat, zastupovat, hájit a prosazovat společné zájmy pojišťoven ve vztahu k orgánům státní správy a dalším osobám i ve vztahu k zahraničí.“ (Česká asociace pojišťoven, c2024).

1.1.1 Hlavní úkoly ČAP

Česká asociace pojišťoven (Česká asociace pojišťoven, c2024) uvádí 8 hlavních úkolů, které plní:

- 1) Aktivní v legislativním procesu a její připomínky k právním předpisům týkajícím se pojišťovnictví, pojištění a jiných zájmů pojišťoven či nezbytné úpravy české i evropské legislativy pomáhají stabilizovat podmínky na českém pojistném trhu;
- 2) Dbání na prevenci a vytváření nástroje zábrany škod;
- 3) Zajištění vzájemné výměny a sdílení informací za účelem prevence a odhalování pojistného podvodu a dalšího protiprávního jednání;
- 4) Sjednocení pravidel a postupů členských pojišťoven v oblasti technické, informační a statistické; nastavují samoregulační standardy sektoru;
- 5) Objektivně a srozumitelně informovat veřejnost o vývoji pojistného trhu;
- 6) Garant odborné informovanosti a vzdělání na všech pracovních úrovních pojistného trhu;
- 7) Dbání na dodržování pravidel hospodářské soutěže v souladu s právními předpisy a na dodržování zásad etického jednání a chování stanovených v Kodexu etiky v pojišťovnictví;
- 8) Plnění role mediátora při odstraňování rozporů mezi členy asociace.

1.2 Česká kancelář pojistitelů

„Česká kancelář pojistitelů, IČO 70099618, se sídlem Milevská 2095/5, Praha 4, je právnickou osobou, která byla zřízena zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, jako profesní organizace pojistitelů, kteří jsou na území ČR oprávněni provozovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Kancelář je zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, v oddíle A, vložka 49763.“ (Česká kancelář pojistitelů, c2024).

Pro téměř každého z nás je ČKP známá, ať už z důvodu, že jsme držitelé řidičského oprávnění a máme zkušenost s povinným ručením, tak i jen z toho důvodu, že jsme alespoň o ČKP slyšeli nebo četli. Můžeme tedy říci, že se jedná o organizaci, která se stará o správu systému povinného ručení v České republice.

„Členy této kanceláře jsou pojistitelé, kterým bylo uděleno povolení k provozování tohoto pojištění příslušným dozorovým orgánem, jímž je Česká národní banka. Zákon upravuje vznik a zánik členství v Kanceláři v ust. § 18, odst. 3, dále povinnosti, související s jejich členstvím. Tak jsou tito pojistitelé povinni platit Kanceláři příspěvky, jichž lze použít pouze k zabezpečení působnosti kanceláře. Členové Kanceláře ručí za její závazky v poměru podle výše svých příspěvků a za tímto účelem jsou povinni tvořit technické rezervy, a to k závazkům, ke kterým nemá Kancelář odpovídající aktiva. Zákon přikazuje rovněž samotné Kanceláři vytvářet technické rezervy, pro případ plnění z Garančního fondu ČKP a pojistných plnění ze zákonného pojištění.“ (Zárybnická, Schelle, 2010, s.120)

1.2.1 Členské pojišťovny

Jak uvádí Česká kancelář pojistitelů (Česká kancelář pojistitelů, c2024) mezi členské pojišťovny patří těchto 12 pojišťoven:

- Allianz pojišťovna
- ČSOB pojišťovna
- Česká podnikatelská pojišťovna
- Direct pojišťovna
- Euro Insurances DAC
- Generali Česká pojišťovna a.s.
- Hasičská vzájemná pojišťovna
- Kooperativa pojišťovna
- Pillow pojišťovna, a.s. (do 25. 11. 2019 PRVNÍ KLUBOVÁ)
- Pojišťovna VZP
- Slavia pojišťovna
- UNIQA pojišťovna

Uvádí také i bývalé členy ČKP, kterých je podle zdrojů z ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2024) celkem 13. Zde si je můžeme uvést:

- AXA pojišťovna
- Direct pojišťovna (do 03/2014)
- Česká pojišťovna
- Generali pojišťovna

- Dolnorakouská pojišťovna
- IPB pojišťovna
- Komerční pojišťovna
- Pojišťovna České spořitelny
- Pojišťovna Patricie a.s. (do 2. 7. 2001)
- Union pojišťovna
- Wüstenrot pojišťovna
- Wüstenrot pojišťovna (SK)
- Zürich pojišťovna

Na první pohled se může zdát zvláštní, že třeba Direct pojišťovna nebo Generali pojišťovna je zmíněna v obou seznamech. Ale je potřeba říci, že třeba Direct pojišťovna, tak původní Direct pojišťovna ukončila svoji činnost v roce 2014. Nicméně ale na trh vstoupila nová Direct pojišťovna, která je v současnosti členem ČKP. To tedy znamená, že jde o nový subjekt, který sice nese stejný název, ale právně nejde o tu stejnou firmu.

Ohledně Generali pojišťovny, v minulosti existovaly samostatné pojišťovny Česká pojišťovna a Generali Pojišťovna. Tyto dvě pojišťovny se sloučily a vytvořily tak novou entitu, a to Generali Česká pojišťovna.

1.3 Garanční fond ČKP

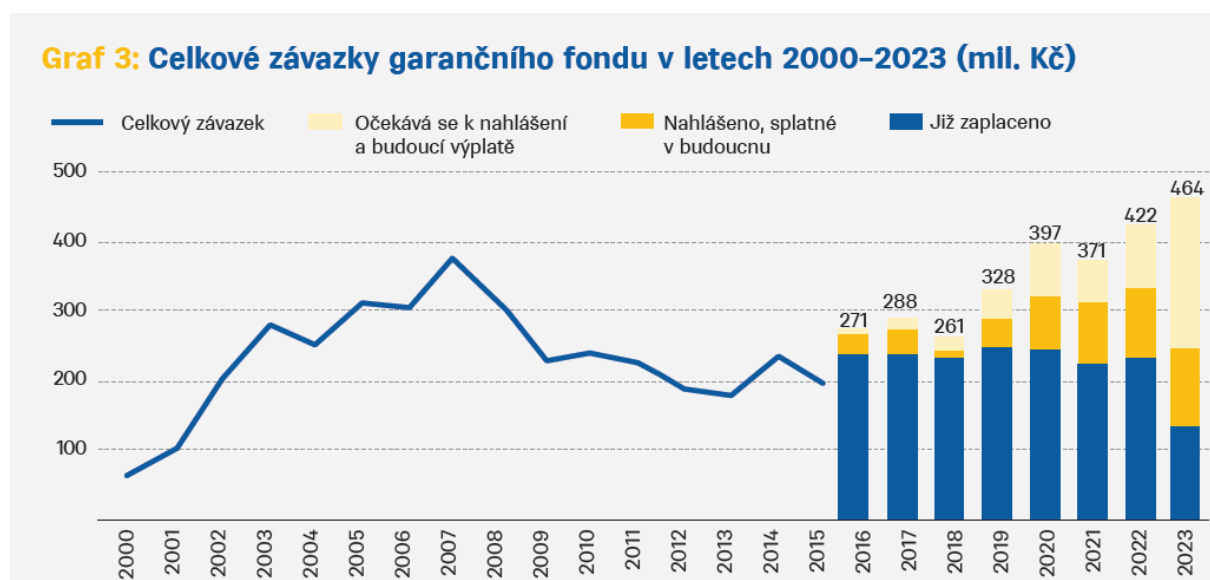
ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2024) uvádí, že Garanční fond ČKP slouží k pokrytí škod, které nemohou být uhrazeny běžnými pojišťovnami. Týká se to především škod způsobených nepojištěnými vozidly nebo škod na zdraví, když není možné zjistit viníka nehody. Tento fond tedy poskytuje ochranu poškozeným osobám a umožňuje jim rychlou náhradu škody, která by jinak mohla být obtížně vymáhána, zejména v případech, kdy je viník neznámý nebo nemá pojištění.

Plnění z garančního fondu je poskytováno pouze na základě účelů stanovených příslušným zákonem, konkrétně zákonem č. 30/2024 Sb. (před 31. 3. 2024 zákonem č. 168/1999 Sb.), přičemž se zaměřuje především na náhradu škod způsobených provozem nepojištěných vozidel.

„Z garančního fondu jsou tak formou „náhradního plnění“ poskytovány pouze ty úhrady, kde je zřejmé, že poškozený by se domáhal svých práv velice těžko a zdlouhavým způsobem,

případně že se jich domoci nelze. Na náhradní plnění z garančního fondu má rovněž nárok poškozený žijící či sídlící v ČR, pokud nelze zjistit vozidlo, které škodu na území jiného členského státu způsobilo, anebo nebyla zjištěna pojišťovna, které vznikla povinnost poskytnout pojistné plnění. Náhradní plnění řeší i další případy, kdy by se poškozený nemohl domoci svých práv a upravuje i podmínky výplaty náhradního plnění, včetně povinností Kanceláře s uplatněním nároku poškozeného na tuto výplatu spojených a současně s tím i právo na náhradu takto vyplacených částek. Nebyl-li zjištěn pojistitel, povinný škodu takto vzniklou uhradit, pak má Kancelář právo vymáhat takto zaplacené náhradní plnění zpět od garančního fondu ve státě, kde má toto vozidlo své obvyklé stanoviště.“ (Zárybnická, Schelle, 2010, s.121)

Následující obrázek 1 ukazuje vývoj celkových závazků garančního fondu v letech 2000-2023.



Obrázek 1: Celkové závazky garančního fondu v letech 2000-2023

Zdroj: Česká kancelář pojistitelů (2023)

Graf zobrazuje vývoj celkových závazků garančního fondu v České republice v období 2000–2023, přičemž zahrnuje tři složky: již zaplacené částky (tmavě modrá), nahlášené a splatné v budoucnu (oranžová) a očekávané k nahlášení a budoucí výplatě (světle oranžová).

V období 2000–2010 docházelo k pozvolnému růstu celkových závazků, s vrcholem v roce 2007, po němž následoval pokles a stabilizace na nižších hodnotách. Od roku 2015 však graf ukazuje výrazný nárůst závazků, který v posledních letech ještě více zrychlil. V roce 2023 dosáhl celkový závazek historického maxima 464 milionů Kč.

Nárůst od roku 2015 lze částečně vysvětlit rostoucím počtem nepojištěných vozidel a zvyšující se výší náhrad vyplácených z garančního fondu. Významný vliv mohou mít také legislativní změny a rostoucí průměrné náklady na odškodnění dopravních nehod.

Graf nám rovněž ukazuje, že podíl již zaplacených částek na celkovém závazku zůstává stabilní, zatímco roste objem nahlášených a budoucích výplat. Tento trend naznačuje, že garanční fond musí v budoucnu počítat s rostoucí finanční zátěží.

Následující obrázek 2 znázorňuje schéma, jak funguje Garanční fond ČKP.



Obrázek 2: Jak funguje Garanční fond ČKP

Zdroj: povinne-ruceni.com

Na obrázku 2 je schematicky znázorněn proces fungování Garančního fondu České kanceláře pojistitelů (ČKP). Tento fond je využíván v situacích, kdy dopravní nehodu způsobí řidič, který nemá uzavřené zákonné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Poškozený účastník nehody je v takovém případě odškodněn právě z prostředků Garančního fondu.

ČKP poškozenému uhradí vzniklou škodu a následně vymáhá vyplacenou částku po viníkovi nehody. Tím je zajištěna ochrana poškozených osob a zároveň odpovědnost nepojištěných řidičů za způsobené škody.

1.4 Fond zábrany škod (FZŠ)

Nejdříve si vysvětlíme, co představuje FZŠ, tedy Fond zábrany škod, s tímto nám pomůže Česká kancelář pojistitelů, která s tímto fondem souvisí.

„Fond zábrany škod sdružuje finanční příspěvky od pojišťoven za účelem financování vybavení integrovaného záchranného systému ČR, jakož i dalších projektů k zábraně škod vznikajících provozem vozidel na území České republiky.

Fond zábrany škod představuje jeden z hlavních pilířů financování složek integrovaného záchranného systému, tedy:

- *Hasičského záchranného sboru ČR a jednotek sborů dobrovolných hasičů obcí,*
- *Policie ČR,*
- *záchranných zdravotnických služeb krajů ČR. “ (Česká kancelář pojistitelů, c2025)*

ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2025) na svých webových stránkách uvádí, že Fond zábrany škod financuje projekty, které jsou zaměřené na zvýšení bezpečnosti silničního provozu, prevenci nehod a osvětu mezi účastníky silničního provozu. Projekty jsou vybírány na základě programových priorit schválených vládou a v souladu s ročním programem, který stanoví komise fondu. Kritéria pro hodnocení projektů jsou pevně stanovena. Podmínky pro fungování fondu zábrany škod jsou upraveny v § 73 až 75 zákona č. 30/2024 Sb. o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Od 1. ledna 2014 spravuje Fond zábrany škod Česká kancelář pojistitelů (ČKP), která funguje jako profesní organizace pojišťoven oprávněných poskytovat pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidel na území České republiky. Za tvorbu programů prevence škod a rozdělování finančních prostředků z fondu zábrany škod je odpovědná komise fondu zábrany škod, která je orgánem ČKP.

Důležitou otázkou může být, kde vznikají zdroje tohoto fondu. Pojišťovny, které mají oprávnění poskytovat pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidel v České republice, každoročně přispívají 3 % z přijatého pojistného za toto pojištění do Fondu zábrany škod. Všechny tyto informace poskytuje Česká kancelář pojistitelů (Česká kancelář pojistitelů, c2025).

„Finanční prostředky fondu zábrany škod se použijí pro zábranu škod vznikajících provozem vozidel, a to pouze na úhradu výdajů spojených s:

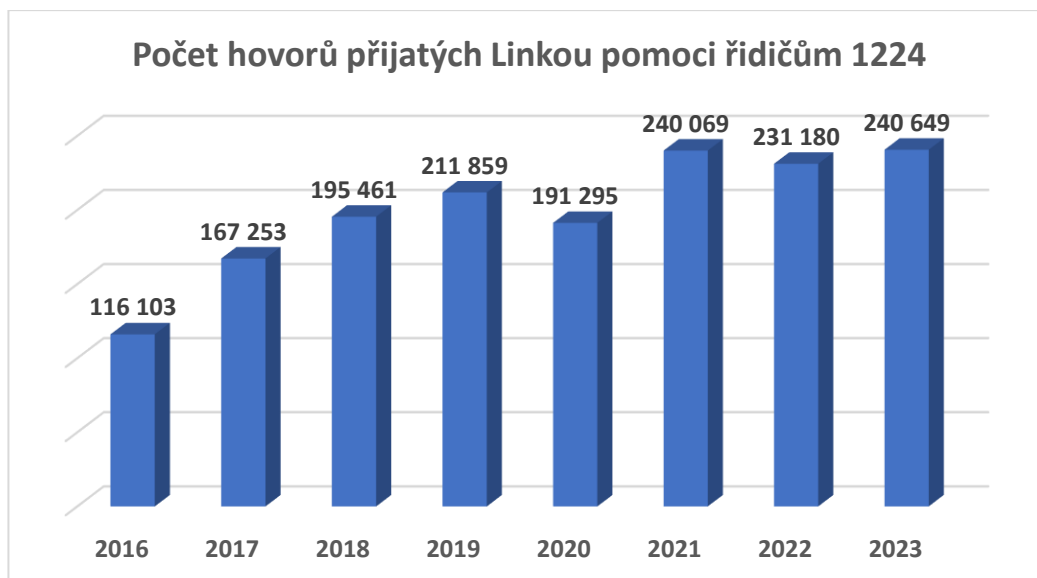
- pořízením techniky nebo věcných prostředků potřebných pro činnost základních složek integrovaného záchranného systému a ostatních složek integrovaného záchranného systému poskytujících plánovanou pomoc na vyžádání v oblasti zábrany a prevence škod z provozu vozidel;*
- úpravou technologií a provozem operačních a informačních středisek Hasičského záchranného sboru ČR v souvislosti s poskytováním nezbytné pomoci motoristům;*
- realizací programů podle prioritních opatření bezpečnosti silničního provozu schválených vládou;*
- realizací programů prevence škod z provozu vozidel schválených komisí fondu zábrany škod.“ (Česká kancelář pojistitelů, c2025)*

1.5 Linka pomoci řidičům 1224

Zřizovatelem této linky je Česká kancelář pojistitelů. Tato linka je tu pro všechny motoristy, kteří potřebují pomoc v případě nepojízdného vozidla na silnici a chtějí k tomu tak využít předplacené asistence v rámci svého pojištění. V případě potřeby stačí zavolat na telefonní číslo 1224 a hovor je následovně přepojen na asistenční společnost dané pojišťovny.

Linka pomoci řidičů má internetové stránky, které provozuje Česká kancelář pojistitelů (Česká kancelář pojistitelů, c2015) a uvádí na nich 4 kroky v případě, že dojde k poruše auta nebo jsme účastníkem nehody. Pro některé mohou být tyto kroky nové, pro některé to mohou být i kroky, které sám už někdy zažil. Prvním krokem, který bychom měli udělat, ať už v případě poruchy vozidla nebo pokud se staneme účastníkem nehody, je obléci si reflexní vestu a až poté opustit vozidlo. Pokud se budeme pohybovat na vozovce, měli bychom dbát zvýšené opatrnosti. Dalším krokem, který linka uvádí, je umístění výstražného trojúhelníku, který bychom měli umístit alespoň 50 metrů za vozidlo, na dálnici alespoň 100 metrů od vozidla. Poté by měli všichni zúčastnění opustit vozidlo a vozovku alespoň 5 metrů od místa nehody. Jako poslední krok je zavolání na asistenční službu vaší pojišťovny, pokud známe telefonní číslo, pokud ne, voláme na linku 1224.

Následující obrázek 3 ukazuje, jak se vyvíjel počet hovorů přijatých Linkou pomoci řidičům 1224 v letech 2016-2023.



Obrázek 3: Počet hovorů přijatých Linkou pomoci řidičům 1224

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2023)

Z grafu je patrné, že počet hovorů měl obecně rostoucí trend. V roce 2016 bylo přijato něco málo přes 116 tisíc hovorů, zatímco v roce 2021 už to bylo více než 240 tisíc. Poté sice došlo k mírnému poklesu v roce 2022, ale v roce 2023 se počet hovorů znovu zvýšil na přibližně stejnou hodnotu jako v roce 2021. To naznačuje, že linka se stala více využívanou, což může souviset například s tím, že o ní ví více lidí nebo že řidiči častěji potřebují pomoc.

1.6 Zelená karta


Jak definuje Česká kancelář pojistitelů (Česká kancelář pojistitelů, c2024), zelená karta je jediný mezinárodně uznávaný doklad v Evropě osvědčující existenci pojištění odpovědnosti za újmu vzniklou provozem vozidla.

Zelená karta umožňuje prokázat, že ne jenom jako my řidiči příslušného vozidla, máme v pořádku pojištění z odpovědnosti, ale také nám to umožňuje vstup a provoz vozidla na území cizího státu bez určitých nutností uhradit finanční částky jinak požadované tamními orgány za tzv. hraniční pojištění.

Do 30.9.2024 byla povinnost každého řidiče při provozu vozidla v České republice vozit ve vozidle zelenou kartu. A od 1.10.2024 už není povinnost při provozu vozidla v ČR vozit zelenou kartu s sebou. Kontrolu o pojištění odpovědnosti bude Policie ČR provádět on-line náhledem do databáze ČKP.

V případě zahraniční cesty bude nutné mít zelenou kartu i nadále u sebe, a to do konce roku 2024 ve vytištěné podobě. Od začátku roku 2025, tudíž 1.1.2025 bude postačovat mít zelenou kartu pouze v PDF formátu (např. v telefonu).

Lidé, kteří drží řidičské oprávnění a mají své vozidlo, tak určitě znají a vědí, jak taková zelená karta vypadá. Ale i tak je důležité zde zmínit, co se na takové zelené kartě vlastně nachází. Proto bude nejdříve níže uveden obrázek zelené karty, viz Obrázek 4, poté bude popsáno, co se na takové kartě nachází, jaké náležitosti jsou potřebné.

ORIGINAL																																																											
1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠŤOVACÍ KARTA 1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE				2. VYDÁNA Z POVĚŘENÍ ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠŤITELŮ, PRAHA ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠŤITELŮ, PRAHA				9. Jméno a adresa pojistníka (nebo provozovatele vozidla) Name and Address of the Policyholder (or User of the vehicle)																																																			
3. OD PLATNÁ DO FROM VALID TO Den Měsíc Rok Den Měsíc Rok Day Month Year Day Month Year						4. Kód země / Kód pojistitele / Číslo Country Code / Insurer's Code / Number						Topoušek Top-Pojištění.cz Lomnického 1742/2a 140 00 Praha 4																																															
(Obě data včetně) (Both Dates inclusive)						CZ/0002/						10. Tato karta byla vydána: This Card has been issued by: ČSOB Pojišťovna, a. s., člen holdingu ČSOB Masarykovo nám. 1456, Zelené Předměstí 530 02 Pardubice, Česká republika Tel. 465 100 777 www.csobpoj.cz, info@csobpoj.cz																																															
5. Registrační značka (pnež-8, uveďte se VIN nebo číslo podvozku nebo motoru) Registration No. (or if none) Chassis or Engine No. 1TOP123, TOPOUSEK123456789						6. Druh vozidla Category of Vehicle* A		7. Značka vozidla Make of Vehicle ŠKODA - Superb				11. Podpis pojistitele Signature of Insurer 																																															
8. ÚZEMNÍ PLATNOST TERRITORIAL VALIDITY Tato karta není platná v zemích, jejichž rubrika je přeškrtnuta (bližší informace naleznete 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 upravujícími 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 Kancelářů naleznete na zadní straně této zelené karty. For the identification of the relevant Bureaus, see reverse side.																																																											
<table border="1"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CY⁽¹⁾</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td><td>GB</td> </tr> <tr> <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><td>N</td><td>NL</td> </tr> <tr> <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><td>AZ⁽²⁾</td><td>BIH</td><td>BY</td> </tr> <tr> <td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>MNE</td><td>RUS</td><td>SRB⁽³⁾</td><td>TN</td><td>TR</td><td>UA</td><td></td> </tr> </table>												A	B	BG	CY ⁽¹⁾	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 ⁽²⁾	BIH	BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB ⁽³⁾	TN	TR	UA	
A	B	BG	CY ⁽¹⁾	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 ⁽²⁾	BIH	BY																																																
IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB ⁽³⁾	TN	TR	UA																																																	
<p>(1) Pojištění krytí poskytnuté 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.</p> <p>(2) Pojištění krytí poskytnuté zelenou kartou vydanou pro Ázerbájdžán je omezeno na ty zeměpisné části Ázerbájdžánu, které jsou pod kontrolou vlády Ázerbájdžánské 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.</p> <p>(3) Pojištění krytí poskytnuté zelenou kartou vydanou pro Srbsko je omezeno na ty zeměpisné části Srbska, které jsou pod kontrolou vlády Srbska. 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.</p>																																																											
<p>Užitečné informace 1224 LINKA POMOCI ŘIDIČŮM (odtah nepojízdného vozidla po nehodě nebo po poruše v ČR) Asistenční služba ČSOB Pojišťovna Assistance: tel. +420 222 803 442 (pro případy v zahraničí)</p> <p>Tisková volání – ÚDAJE PLATNÉ POUZE V ČESKÉ REPUBLICE 112 Univerzální tisková linka 150 Hasiči 155 Záchranáři 158 Policie České republiky</p> <p>*) DRUH VOZIDLA (KÓD) / CATEGORY OF VEHICLES CODE: A OSOBNÍ AUTO C NÁKLADNÍ AUTO NEBO TRAKTOR E AUTOBUS G OSTATNÍ B MOTOCYKL D KOLO S POMOČNÝM MOTORČEM / MOPED F PŘEVĚS / NÁVĚS</p>																																																											

Obrázek 4: Zelená karta

Zdroj: Top-Pojištění.cz

Na zelené kartě vždy musí být uvedeny následující údaje:

- **Název:** Mezinárodní automobilová pojišťovací karta
- **Údaje o vozidle** – SPZ, druh vozidla, značka vozidla
- **Datum platnosti zelené karty** – musí být zde uveden interval od jakého dne, měsíce a roku je platná zelená karta (tudíž od kdy je platné a plně uzavřené pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), samozřejmě musí být uveden i poslední den, měsíc a rok platnosti
- **Územní platnost**

- **Detaily o asistenční službě** – jak vidíme na obrázku výše (Obrázek 1) tyto detaily se nacházejí na pravé straně karty, kde jsou užitečné informace, nejen linka pomoci řidičům, ale také i kontakty ohledně tísňového volání

1.6.1 Platnost zelené karty

Jak uvádí Allianz (Allianz, c2024) platnost zelené karty je omezena nejen časově, ale také geograficky. Obvykle je sjednána na dobu jednoho roku, přičemž konkrétní datum platnosti je uvedeno přímo na kartě. V případě nově sjednaného povinného ručení pojišťovna může vystavit dočasnou zelenou kartu s platností na jeden měsíc, kterou po úhradě požadované částky následně vymění za trvalou.

Důležité je také ověřit, v jakých zemích zelená karta platí. Na zadní straně karty je uveden seznam států, kde povinné ručení platí, přičemž země, jejichž registrační značka je přeškrtnutá, neakceptují tuto kartu. Většina evropských států uznává zelenou kartu automaticky, a to i bez nutnosti kontroly na hranicích.

Uvedeme si seznam zemí, které uznávají zelenou kartu, jsou to státy EHP, kam patří Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, 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 Irska, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko.

Ale také další evropské státy jako Albánie, Andorra, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, San Marino, Srbská republika, Bývalá svazová republika Makedonie, Monaco, Turecko, Ukrajina a Vatikán.

V případě, že nejsou na kartě přeškrtnuté tak i ostatní státy jako jsou Ázerbájdžán, Bělorusko, Írán, Moldavsko, Maroko, Rusko, Tunisko.

2 CHARAKTERISTIKA A VÝVOJ POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA

Tato kapitola se zaměřuje na komplexní charakteristiku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, známého jako povinné ručení, a na jeho vývoj v České republice. V úvodních částech je popsána podstata a význam tohoto druhu pojištění, jeho vznik a zánik pojistné smlouvy. Dále jsou rozebrány dopady nezaplacení pojistného, výše pojistného plnění a systém bonusu a malusu, který motivuje řidiče k bezpečné a zodpovědné jízdě.

Dále kapitola představuje pojišťovny působící na českém trhu, které tento typ pojištění nabízejí, a poskytuje přehled o vývoji povinného ručení, včetně vývoje počtu pojištěných vozidel a tržních podílů jednotlivých pojišťoven. Cílem kapitoly je poskytnout ucelený pohled na fungování systému povinného ručení.

2.1 Charakteristika pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

„Pojištění odpovědnosti z provozu vozidel je povinné pojištění odpovědnosti, jehož základním účelem je zajištění náhrady újmy na zdraví a majetku způsobené poškozenému provozem vozidla. Toto pojištění v ČR upravuje zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. K zákonu byl vydán Ministerstvem financí prováděcí předpis, vyhláška č. 69/2024 Sb.“
(Ministerstvo financí České republiky, c2024)

Ducháčková (2009, s.159) uvádí, že ochrana poškozených při dopravních nehodách je považována za důležitou společenskou povinnost, a proto je pojištění odpovědnosti z provozu vozidla povinné. Díky tomuto pojištění má pojištěný nárok na to, aby za něj pojišťovna uhradila škodu, kterou způsobil jiným osobám v souvislosti s provozem svého motorového vozidla.

Jak vyplývá z informací Ministerstva financí ČR (Ministerstvo financí České republiky, c2024), povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla již nespadá na vlastníka, ale na provozovatele vozidla. U vozidel zapsaných v registru se za provozovatele považuje osoba, která je jako taková uvedena podle příslušného zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jinými slovy, povinné ručení musí být sjednáno tím, kdo vozidlo skutečně provozuje, nikoliv osobou, která ho pouze krátkodobě užívá – například řidičem nebo uživatelem sdílené koloběžky. Provoz vozidla přitom zahrnuje jakékoli jeho využití k přepravě,

bez ohledu na to, zda je v pohybu nebo stojí, na typu vozidla či na prostředí, ve kterém je používáno.

„Pojištění odpovědnosti musí být uzavřeno pro všechna motorová vozidla poháněná vlastním pohonem, jejichž maximální konstrukční rychlost je vyšší než 25 km/h, nebo jejichž provozní hmotnost je vyšší než 25 kg a maximální konstrukční rychlost vyšší než 14 km/h, včetně přípojných vozidel. Za vozidlo poháněné výhradně mechanickým pohonem se považuje i moped splňující výše uvedené podmínky, s výjimkou mopedu vybaveného pomocným pohonem, jehož hlavním účelem je pomoc při šlapání. Povinné pojištění se tak např. vztahuje též na elektrické koloběžky či Segwaye. Vozík pro invalidy užívaný výlučně osobou se zdravotním postižením se za vozidlo nepovažuje.“ (Portál veřejné správy, c2025)

„Všechna práva a povinnosti účastníků tohoto pojištění jsou vedle pojistných podmínek definovány zákonem č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Práva a povinnosti vyplývající ze škodných událostí vzniklých přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se řídí nadále předchozím zákonem č. 168/1999 Sb.“ (Česká asociace pojišťoven, c2025)

Magri et al. (2019) ve svém výzkumu analyzovali motorové pojištění v několika evropských zemích a zaměřili se na faktory, které mají vliv na výši pojistného. Autoři zjistili, že mezi hlavní faktory ovlivňující cenu pojištění patří zejména věk řidiče, jeho řidičské zkušenosti, historie nehodovosti a typ vozidla. Studie rovněž poukazuje na to, že pojišťovny zohledňují i regionální rozdíly v počtu dopravních nehod a hustotě provozu. Tyto faktory slouží pojišťovnám jako klíčové ukazatele rizika a umožňují jim efektivněji stanovit cenu povinného ručení (Magri et al., 2019).

2.1.1 Vznik a zánik pojistné smlouvy, výběr produktu

Vznik pojistné smlouvy

Jak uvádí ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2025) ke sjednání pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla je nezbytné doložit identifikační údaje pojistníka a údaje o vozidle, a to včetně příslušných dokladů k jejich ověření. Informace o škodní historii, které slouží pro stanovení bonusu či malusu, si pojišťovna ověřuje elektronicky prostřednictvím databáze České kanceláře pojistitelů (dále ČKP).

Kopecný (2010, s.34) uvádí, že pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vzniká ve chvíli, kdy dojde k uzavření pojistné smlouvy mezi pojistníkem a pojistitelem. Pojišťovna je povinna uzavřít pojistnou smlouvu, pokud návrh na její uzavření neodporuje zákonu či všeobecným pojistným podmínkám pojistitele.

„Pojistná smlouva je smlouva uzavřená mezi pojistitelem (tedy pojišťovnou) a pojistníkem. Ve smlouvě se pojistitel zavazuje poskytnout pojistné plnění v rozsahu sjednaném ve smlouvě, pokud nastane pojistná událost označená ve smlouvě a pojistník, to je fyzická nebo právnická osoba, se zavazuje platit pojistné.“ (Kopecný, 2005, s.34)

Po uzavření pojistné smlouvy má pojistník možnost požádat o vydání tzv. zelené karty, která je dokladem o platném pojištění pro účely mezinárodního provozu vozidla. S účinností od 1. října 2024 však pojišťovny již nemají povinnost tuto kartu vydávat automaticky. Je tak vydávána výhradně na žádost pojistníka.

Pojištění odpovědnosti kryje pojistné události, které vzniknou na území států Evropského hospodářského prostoru a ve vybraných dalších státech stanovených ČKP. Přesný seznam států, v nichž je zelená karta platná, je uveden přímo na daném dokladu.

Zánik pojistné smlouvy

Povinne-ruceni.com (povinne-ruceni.com, c2025) uvádí, že povinné ručení může zaniknout z několika zákonných i smluvních důvodů. Mezi nejčastější případy patří zánik pojištění ke konci pojistného období. V takovém případě je třeba výpověď pojišťovně doručit nejpozději 6 týdnů před uplynutím pojistného období.

Další možností je zrušení smlouvy do 2 měsíců od jejího uzavření, a to bez udání důvodu. Tato možnost se často využívá v případě nespokojenosti s nově sjednanou smlouvou. Smlouva následně zaniká 8 dní po doručení výpovědi.

Pokud dojde ke změně vlastníka vozidla (např. prodejem), je nutné tuto skutečnost doložit kupní smlouvou a kopií technického průkazu. Pojištění v takovém případě zaniká dnem, kdy je změna nahlášena pojišťovně.

Zánik pojištění je rovněž možný při dočasném vyřazení vozidla z evidence, což je nutné doložit záznamem v registru vozidel. Registrační značky vozidla lze uložit do depozita na 12 až 18 měsíců, a po tuto dobu není nutné mít vozidlo pojištěné.

V případě odcizení vozidla lze pojištění zrušit doložením výpovědi a policejního protokolu.

Další možnost výpovědi vzniká po pojistné události, a to do 3 měsíců od jejího oznámení. Výpovědní lhůta je v tomto případě 1 měsíc.

Pojištění může zaniknout také v důsledku jednostranné změny pojistného ze strany pojišťovny. Nesouhlasí-li pojistník s novou výší pojistného, může smlouvu vypovědět do 1 měsíce od oznámení změny.

Poslední možností je ukončení pojištění dohodou obou stran, kterou je však pojišťovna oprávněna odmítnout, zejména pokud je důvodem výpovědi pouze snaha získat levnější pojištění jinde.

Výběr produktu

„Nejnižší cena nemusí být vždy výhodou, protože nejlevnější pojištění bývá oproštěno od všech praktických asistenčních služeb či připojištění, které, dojde-li na nehodu, motorista ocení. Obzvláště v zahraničí, kde nás může zaskočit rozdílnost prostředí, neznalost dopravních specifik, časová tíseň, rozdílné (vyšší) ceny nebo jazyková bariéra, se asistence vyplatí.

Cenu, kterou za povinné ručení zaplatíte, vždy ovlivňuje kategorie vozidla (osobní automobil, tahač apod.), zdvihový objem válců nebo výkon motoru, zvolený limit pojistného plnění a předchozí bezeškodní průběh (systém bonus/malus). Vliv na cenu může mít i rozsah asistenčních služeb, segmentační kritéria (např. bydliště provozovatele vozidla, stáří vozidla apod.) nebo způsob sjednání (při on-line sjednání poskytují pojišťovny zpravidla slevu).“ (Česká kancelář pojistitelů, c2025)

Významnou výhodou současné doby je možnost sjednat povinné ručení prostřednictvím internetu, bez nutnosti osobní návštěvy pobočky pojišťovny. Digitalizace procesů umožňuje nejen rychlé a pohodlné uzavření smlouvy online, ale zároveň nabízí přístup k celé řadě nástrojů, které klientům usnadňují orientaci na trhu.

Mezi tyto nástroje patří zejména online kalkulačky a srovnávače pojištění, které na základě zadaných údajů umožní rychle porovnat nabídky různých pojišťoven, včetně výše pojistného, rozsahu krytí či dostupných připojištění. Díky tomu může pojistník snadněji zvolit nejvhodnější variantu pojištění odpovídající jeho potřebám, každý má své individuální požadavky.

2.1.2 Nezaplacení povinného ručení

V běžném každodenním shonu může dojít k situaci, kdy zapomeneme na to, že máme uhradit pojistné na povinné ručení. Založíme někde dopis od pojišťovny s údaji o zaplacení nebo přehlédneme email od pojišťovny ohledně zaplacení dalšího roku pojistného. Pojišťovny většinou posílají dopis nebo email s předstihem, takže se může stát, že si řekneme, že máme ještě čas a pak to zaplatíme.

Portál Top-Pojištění.cz (Top-Pojištovna.cz, c2025) uvádí, že pojišťovny dříve posílaly upomínku i po promeškaném termínu a po první upomínce přišla i upomínka druhá. Jelikož došlo k novelizaci zákona o povinném ručení, ze které plyne, že pokud není povinné ručení zaplacené od počátečního data smlouvy, tak povinné ručení zaniká. Pojišťovny jako je Kooperativa, Slavia, ČSOB, Generali, UNIQA a ČPP zavedly fixní počátek pojištění, to znamená, že je potřeba zaplatit povinné ručení do data uvedeného na smlouvě. Pojišťovny Pillow, Allianz, Direct a PVZP mají plovoucí počátek pojištění. Ale pokud klient zmešká termín platby, např. zaplatí až po několika dnech či týdnech, pojištění není platné za období, kdy ještě nebylo zaplacené i kdyby už smlouva formálně existovala.

Podle informací dostupných na portálu Povinne-ruceni.com (povinne-ruceni.com, c2025) hrozí v případě neuhrazení povinného ručení poměrně přísné sankce. Pokuta může dosáhnout až 50 000 Kč. Majitel nepojištěného vozidla je navíc povinen uhradit příspěvek do Garančního fondu ČKP. Pokud by s nepojištěným vozidlem způsobil dopravní nehodu, musí všechny škody uhradit z vlastních prostředků.

Pro představu je uveden přehled denních sazeb příspěvku do Garančního fondu ČKP podle druhů vozidel, které jsou veřejně dostupné na stránkách Garančního fondu.

Tabulka 1: Přehled denních sazeb příspěvku do Garančního fondu ČKP

Druh vozidla	Nová denní sazba (od 2018)
Motocykl se zdvihovým objemem válců motoru do 50 cm ³ včetně	4 Kč
Motocykl se zdvihovým objemem válců motoru 50 až 350 cm ³ včetně	8 Kč
Motocykl s objemem válců motoru 350 až 500 cm ³ včetně	21 Kč
Motocykl s objemem válců motoru nad 500 cm ³	25 Kč
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru do 1000 cm ³ včetně	30 Kč
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru 1001 až 1350 cm ³ včetně	35 Kč
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru 1351 až 1850 cm ³ včetně	47 Kč
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru 1851 až 2500 cm ³ včetně	65 Kč
Osobní automobil se zdvihovým objemem válců motoru nad 2500 cm ³	93 Kč
Obytný automobil	61 Kč
Sanitní automobil	94 Kč
Autobus s nejvyšší povolenou hmotností do 5000 kg	155 Kč
Autobus s nejvyšší povolenou hmotností nad 5000 kg	290 Kč
Trolejbus	56 Kč
Nákladní automobil s nejvyšší povolenou hmotností do 3500 kg včetně	86 Kč
Nákladní automobil s nejvyšší povolenou hmotností 3500 až 12 000 kg včetně	145 Kč
Jiný nákladní automobil s nejvyšší povolenou hmotností nad 12 000 kg	261 Kč
Tahač	563 Kč
Zemědělský nebo lesnický traktor	16 Kč
Přípojně vozidlo s nejvyšší povolenou hmotností do 750 kg včetně	4 Kč
Přípojně vozidlo s nejvyšší povolenou hmotností 750 až 10 000 kg včetně	7 Kč
Přípojně vozidlo s nejvyšší povolenou hmotností nad 10 000 kg	70 Kč
Ostatní vozidla	20 Kč

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů)

2.1.3 Výše pojistného plnění

„ Limity pojistného plnění představují maximální sumu, která je v případě škodné události vyplacena poškozenému. Minimální zákonem stanovený limit je 50 mil. Kč na každého poškozeného a 50 mil. Kč na majetkovou škodu pro všechny poškozené. V praxi to znamená, že v případě nehody zaplatí pojistitel za viníka nehody poškozenému náhradu újmy, maximálně však do výše sjednaných limitů pojistného plnění.“ (Ministerstvo financí České republiky, c2024)

Dále je potřeba si ujasnit, co přesně pojištění odpovědnosti z provozu vozidla kryje a co naopak nekryje. Je důležité znát rozsah pojistného krytí, tedy jaké škody jsou hrazeny z pojištění, a jaké situace z něj mohou být vyloučeny.

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla kryje zejména:

- *„ Újmu vzniklou ublížením na zdraví nebo usmrčením,*
- *účelně vynaložené náklady spojené s péčí o zdraví zraněného zvířete a škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat;*
- *ušlý zisk;*
- *účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování práv, a to u újmy na zdraví vždy a u škod na věci jen v případě prodlení pojistitele nebo neoprávněného odmítnutí či krácení pojistného plnění;*
- *náklady vynaložené zdravotní pojišťovnou na plně nebo částečně hrazené zdravotní služby z veřejného zdravotního pojištění, jestliže zdravotní pojišťovna tyto zdravotní služby poškozenému hradila;*
- *regresní náhradu podle zákona upravujícího nemocenské pojištění;*
- *náklady zásahu hasičského záchranného sboru nebo jednotky sboru dobrovolných hasičů;*
- *regresní náhradu instituci z jiného členského státu, která poskytla poškozenému dávku sociálního zabezpečení a která má právo na náhradu této dávky vůči pojištěnému;*
- *zachraňovací náklady podle občanského zákoníku včetně nákladů vynaložených na splnění povinnosti z bezpečnostních, hygienických nebo ekologických důvodů zlikvidovat následky dopravní nehody.“ (Česká kancelář pojistitelů, c2025)*

MFČR (Ministerstvo financí České republiky, c2024) uvádí případy, které pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nekryje:

- újmu, kterou utrpěl viník dopravní nehody;
- újmu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla;
- újmu vzniklou provozem vozidla při teroristickém činu nebo válečné události;
- újmu vzniklou užitím vozidla při motorsportu;
- škodu na vozidle a na věcech přepravovaných vozidlem viníka (s výjimkou škody vzniklé na věci, kterou měla tímto vozidlem přepravovaná osoba v době vzniku škodné události na sobě nebo u sebe, a to v rozsahu, v jakém je pojištěný povinen škodu nahradit);
- škodu vzniklou mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, a škodu na věcech přepravovaných těmito vozidly, nejde-li o škodu vzniklou provozem jiného vozidla;
- náklady na léčení, dávky nemocenského pojištění a důchody z důchodového pojištění v důsledku újmy na zdraví nebo usmrcením, které utrpěl viník dopravní nehody.

Pojištěný má právo, aby za něj pojistitel uhradil i další náklady, které s provozem vozidla souvisejí. Jedná se zejména o:

- *„Náklady zdravotních pojišťoven na zdravotní péči poskytnutou poškozenému a hrazenou z veřejného zdravotního pojištění podle příslušného zákona;*
- *regresní náhradu podle zákona o nemocenském pojištění, pokud poškozenému byla vyplacena dávka z tohoto pojištění;*
- *náklady zásahu hasičského záchranného sboru nebo sboru dobrovolných hasičů podle zákona o Hasičském záchranném sboru;*
- *regresní náhradu zahraniční instituci z jiného členského státu EU, pokud poškozenému vyplatila dávku z tamního systému sociálního zabezpečení;*
- *zachraňovací náklady dle občanského zákoníku, včetně nákladů na likvidaci následků dopravní nehody.“* (Ministerstvo financí České republiky, c2024)

2.1.4 Systém bonus/malus

Jak většina z nás ví, povinné ručení stojí několik tisíc korun ročně, takže pokud je nějaká možnost, jak nějakou slevu mít, každý je rád. V tomto nám může přijít vhod sleva v podobě bonusu u povinného ručení. Jednoduše můžeme říci, že bonus představuje právě slevu na povinném ručení, je to taková řekněme odměna za to, že jsme jezdili bez nehod. Bonus je vlastně pak sleva vyjádřená v procentech, která se bere z ceny povinného ručení. Zatímco malus je právě opakem bonusu, představuje tak přírážku v procentech k základní ceně povinného ručení. Platí jí právě řidiči, kteří často bourají.

Podle odborníků z portálu Dostupný advokát.cz (Dostupný advokát, c2025) v České republice je systém bonusů a malusů upraven zákonem o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, který ukládá pojišťovně povinnost zohledňovat bezeškový průběh klienta při výpočtu pojistného. Pojišťovny tak musí finančně zvýhodnit řidiče, kteří nezpůsobují nehody. Zákon rovněž stanoví možnost převodu bonusu mezi jednotlivými pojišťovnami. V případě, že pojišťovna nesprávně vyhodnotí nárok na bonus, má klient možnost podat stížnost České kanceláři pojistitelů nebo se obrátit na soud

Při výpočtu bonusu a malusu pojišťovny zohledňují dva údaje a to:

- délka, jak dlouho trvá pojištění vozidla, konkrétně se udává v počtu měsíců;
- počet pojistných událostí, tzn. kolik bylo zaviněných dopravních nehod.

Všechny tyto informace shromažďuje právě ČKP, která sdružuje všechny pojišťovny poskytující pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice. Takže v případě, že bychom měnili pojišťovnu, tak se nemusíme bát, že bychom mohli o bonusy přijít.

„Za každých 12 měsíců bezeškového průběhu dává pojišťovna bonus (slevu) cca 5–10 % z ceny povinného ručení. Maximální délka bezeškového průběhu bývá stanovena na 120 měsíců neboli 10 let jízdy bez nehod. Tuto dobu pak pojišťovny převedou na procentuální slevu, maximální bonus dosahuje 50–60 %. Pokud způsobíte pojistnou událost a pojišťovna musí platit třetí osobě škodu z povinného ručení, od bezeškového období se odečte určitý počet měsíců, nejčastěji 24 nebo 36. Způsobením jedné nehody se tak připravíte o 2 až 3 roky jízdy bez nehod.“ (ePojisteni.cz, c2025)

Převod bonusu

Dle informací zveřejněných na ePojisteni.cz (ePojisteni.cz, c2025) při změně pojišťovny se nepřenáší samotný bonus, ale délka bezeškodního období, která je vázána na pojistníka a evidována podle jeho rodného čísla či IČ. Bonus nelze převést mezi různými pojišťovny, s výjimkou finančního leasingu, kdy může být započten průběh pojištění provozovatele vozidla. U operativního leasingu a služebních vozidel se bonusy nepřevádějí. Převod bonusu mezi vozidly jednoho vlastníka je možný, avšak výše pojistného závisí také na parametrech nového vozu. Některé pojišťovny umožňují využití bonusu z povinného ručení i u havarijního pojištění, ale systém slev u těchto dvou produktů funguje odděleně.

Níže je pro představu uvedena tabulka stupnice bonusů/malusů pojišťovny ČPP.

Tabulka 2: Stupnice bonusů/malusů pojišťovny ČPP

Stupeň bonusu/malusu	Rozhodná doba	Bonus – sleva	Malus – přírážka
B 10	120 měsíců a více	50 %	
B 9	108 až 119 měsíců	45 %	
B 8	96 až 107 měsíců	40 %	
B 7	84 až 95 měsíců	35 %	
B 6	72 až 83 měsíců	30 %	
B 5	60 až 71 měsíců	25 %	
B 4	48 až 59 měsíců	20 %	
B 3	36 až 47 měsíců	15 %	
B 2	24 až 35 měsíců	10 %	
B 1	12 až 23 měsíců	5 %	
Z – základní pojistné	0 až 11 měsíců	0 %	
M 1	-1 až -12 měsíců		10 %
M 2	-13 až -24 měsíců		30 %
M 3	-25 až -36 měsíců		50 %
M 4	-37 až -48 měsíců		80 %
M 5	-49 až -60 měsíců		110 %
M 6	-61 měsíců a méně		150 %

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká podnikatelská pojišťovna)

Příklad výpočtu bonusu u povinného ručení

Pokud je celková doba pojištění vozidla 84 měsíců a počet zaviněných pojistných událostí, tedy počet dopravních nehod 2. A v pojistných podmínkách je stanoveno, že za každých 12 měsíců, kdy řidič nezpůsobí žádnou nehodu se řidiči přičte bonus ve výši 5 % a v případě , že řidič způsobil nehodu se odečte od bezeškodního průběhu 24 měsíců.

Potom výpočet vypadá takto:

Výpočet bezeškodního průběhu: $84 - 2 \times 24 = 36$ měsíců

Bonus: $(36/12) \times 5 \% = 15 \%$

V případě, že by řidič platil za povinné ručení 5 750 Kč, bude jeho sleva na pojistném 862,5 Kč a zaplatí tak tedy 4 887,5 Kč.

Příklad výpočtu malusu u povinného ručení

Pokud je celková doba pojištění vozidla 24 měsíců a počet způsobených dopravních nehod je 2. V pojistných podmínkách je dáno, že se při nehodě odečte od bezeškodního průběhu 24 měsíců.

Potom výpočet bude vypadat takto:

Výpočet bezeškodního průběhu: $24 - 2 \times 24 = -24$ měsíců

Podle tabulky pojišťovny ČPP, kterou uvádím výše (viz. Tabulka 2), je vidět, že -24 měsíců odpovídá přírážce ve výši 30 %. Tudíž pokud jeho cena na povinném ručení byla 5 000 Kč, bude jeho přírážka ve výši 1 500 Kč a zaplatí tak 6 500 Kč.

2.2 Pojišťovny poskytující povinné ručení v ČR

Povinné ručení mohou v České republice nabízet pouze pojišťovny, které jsou členy České kanceláře pojistitelů (ČKP). ČKP sdružuje všechny pojišťovny, které mají oprávnění k provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na území České republiky. Členství v této instituci je ze zákona povinné pro všechny pojistitele, kteří tento druh pojištění nabízejí. Seznam těchto pojišťoven je veřejně dostupný na oficiálních stránkách ČKP (www.ckp.cz). Mezi členské pojišťovny, které poskytují povinné ručení patří např. „ *Allianz pojišťovna, ČSOB pojišťovna, Česká podnikatelská pojišťovna, Direct pojišťovna, Euro Insurances DAC, Generali Česká pojišťovna a.s., Hasičská vzájemná pojišťovna, Kooperativa pojišťovna, Pillow pojišťovna a.s., Pojišťovna VZP, Slavia pojišťovna a UNIQA pojišťovna.*“ (Česká kancelář pojistitelů, c2025)

Pro lepší přehled o současné podobě trhu s povinným ručením v České republice jsou níže uvedeny základní informace o jednotlivých pojišťovnách, které mají oprávnění tento druh pojištění nabízet. Euro Insurance DAC bude vynechána, sice je členem ČKP, a tudíž má oprávnění provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla podle zákona č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Měšec.cz (Měšec.cz, c2025) poskytuje informace o tom, že v praxi se jedná o tzv. kaptivní pojišťovnu“ na základě evropského pasu, která

poskytuje pojištění výhradně pro vozidla spravovaná společností. Tato pojišťovna tedy nenabízí povinné ručení běžným klientům z veřejnosti, ale působí v rámci firemních flotil a leasingových smluv.

- **Allianz pojišťovna**

Allianz pojišťovna, a. s., působí v České republice od roku 1993 a je součástí mezinárodní skupiny Allianz Group, jednoho z největších pojišťovacích koncernů na světě. Společnost poskytuje komplexní pojistné služby pro občany i podnikatele a dlouhodobě patří mezi tři největší pojišťovny na českém trhu. (Allianz, c2025)

- **ČSOB pojišťovna**

ČSOB Pojišťovna, a. s., je univerzální pojišťovna spadající do finanční skupiny ČSOB a pod mezinárodní skupinu KBC. Nabízí široké spektrum produktů v oblasti životního i neživotního pojištění pro jednotlivce, podnikatele i velké společnosti. Na českém trhu působí od roku 1992 a řadí se mezi největší a kapitálově nejsilnější pojišťovny v zemi. (ČSOB Pojišťovna, c2025)

- **Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP)**

Česká podnikatelská pojišťovna, a. s. (ČPP), je univerzální pojišťovnou působící v České republice od roku 1995. Nabízí širokou škálu produktů v oblasti životního i neživotního pojištění. Je členem mezinárodní skupiny Vienna Insurance Group (VIG), která patří mezi přední pojišťovací skupiny ve střední a východní Evropě. (ČPP, c2025)

- **Direct pojišťovna**

Direct pojišťovna, a. s., je moderní digitálně orientovaná pojišťovna zaměřená na jednoduché a srozumitelné produkty. Nabízí pojištění vozidel, majetku, odpovědnosti a cestovní pojištění pro jednotlivce i firmy. Vyniká důrazem na transparentnost, rychlost a zákaznický přístup. (Direct pojišťovna, c2025)

- **Generali Česká pojišťovna a.s.**

Generali Česká pojišťovna, a. s., je jednou z největších a nejvýznamnějších pojišťoven v České republice s tradicí sahající do 19. století. Od roku 2015 je součástí mezinárodní skupiny Generali Group. Nabízí komplexní pojišťovací služby pro široké spektrum klientů a vyznačuje

se stabilitou, rozsáhlou sítí poboček a důrazem na moderní technologie a klientský servis. (Generali Česká pojišťovna, c2025)

- **Hasičská vzájemná pojišťovna**

Hasičská vzájemná pojišťovna, a. s., založená v roce 1900, patří mezi nejstarší pojišťovací instituce v Evropě. Obnovila svou činnost v roce 1992 a zaměřuje se především na majetkové pojištění fyzických i právnických osob. Významně podporuje činnost dobrovolných hasičských sborů a prevenci požárů. (Hasičská vzájemná pojišťovna, c2025)

- **Kooperativa pojišťovna**

Kooperativa pojišťovna, a. s., je univerzální pojišťovna nabízející všechny hlavní druhy pojištění pro občany, podnikatele i velké korporace. Působí v rámci mezinárodní skupiny Vienna Insurance Group (VIG) a patří k nejvýznamnějším pojišťovacím institucím v České republice. Důraz klade na osobní přístup a kvalitu služeb. (Kooperativa, c2025)

- **Pillow pojišťovna a.s.**

Pillow pojišťovna, a. s., byla založena v roce 2019 a zaměřuje se na inovativní a férové pojišťovací produkty. Na českém trhu si získala pozornost zejména pojištěním vozidel s cenou odvozenou od ujetých kilometrů a důrazem na jednoduchost a transparentnost. Patří k nejrychleji rostoucím pojišťovnám v Česku. (Pillow pojišťovna, c2025)

- **Pojišťovna VZP**

Pojišťovna VZP, a. s., je dceřinou společností Všeobecné zdravotní pojišťovny ČR a působí na českém trhu více než 20 let. Nabízí široké portfolio pojištění, zejména cestovní a zdravotní, ale i pojištění vozidel a majetku. Díky zázemí mateřské společnosti představuje stabilního partnera v oblasti pojišťovnictví. (PVZP, c2025)

- **Slavia pojišťovna**

Slavia pojišťovna, a. s., člen skupiny SPGroup, patří mezi nejstarší ryze české pojišťovny s tradicí od roku 1868. Specializuje se zejména na neživotní pojištění a patří mezi deset největších pojišťoven v této oblasti. Zaměřuje se mimo jiné na pojištění cizinců a podporu společenských a sportovních projektů. (Slavia pojišťovna, c2024)

- **UNIQA pojišťovna**

UNIQA pojišťovna, a. s., působí v České republice a na Slovensku a je partnerem více než tři milionů klientů. Nabízí širokou škálu finančních a pojišťovacích produktů – od životního a neživotního pojištění po investiční a penzijní služby. Patří do mezinárodní skupiny UNIQA Insurance Group. (UNIQA, c2025)

2.3 Vývoj pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Tato kapitola se zaměřuje na stručnou historii pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice. Nejprve je popsán vývoj tohoto pojištění do roku 1989, kdy bylo součástí centrálně řízeného systému pojišťovnictví, a následně je charakterizován jeho vývoj po roce 1989, který přinesl zásadní změny v legislativě i v podobě trhu s pojištěním.

2.3.1 Historie pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR

Daňhel a kol. (2006,s.184) ve své knize uvádí, že v České republice má pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel dlouhou historii, která byla po většinu doby určována zákonem. Tento zákon přesně vymezoval, kdo a za jakých podmínek se musí pojistit, a zároveň nahrazoval obecné pojistné podmínky i samotnou pojistnou smlouvu. Majitel vozidla tak neměl možnost volby pojistného produktu ani pojišťovny. Systém fungoval v nezměněné podobě přibližně od roku 1955 až do počátku 90. let 20. století.

Rozsah pojistného krytí byl stanoven centrálně a jeho výše byla pevně limitována. Tehdejší administrativně řízený systém s územním monopolem určoval i to, že provozovatelé vozidel nemuseli sjednávat pojištění individuálně ani mít doklad o zaplacení – pojištění bylo automatické. Z těchto důvodů nebyl vyžadován doklad o pojištění ani evidence vozidel z hlediska pojistné povinnosti. Tento systém však v praxi vykazoval známky neefektivnosti, zejména v oblasti finančního řízení.

Stanovené sazby pojistného se téměř neměnily a systém trpěl nedostatkem finančních zdrojů, což se postupně projevovalo rostoucí nevyvážeností mezi výší pojistného a skutečnými náklady na náhrady škod. Státní pojišťovna tehdy zajišťovala přerozdělování finančních prostředků mezi jednotlivá pojistná odvětví i mezi skupiny pojištěných osob, což způsobovalo deformace v ekonomickém systému pojištění.

„Po roce 1989 se v novém ekonomickém prostředí začaly stupňovat problémy dvojího druhu. Jednak pro podmínky tržní transformace nebyla zákonná podoba tohoto pojištění příliš konformní a s postupujícími snahami ČR o zapojení do evropské integrace silil tlak Bruselu na harmonizaci systému s EU, kde funguje povinně smluvní podoba tohoto pojištění. Druhým vážným problémem v tržním prostředí, kdy již přerozdělování finančních prostředků nebylo odůvodnitelné, byly stále se zhoršující dopady cenové distorze na ekonomiku tohoto pojištění, eventuální narovnání těžkým cenovým šokem totiž nebylo politicky průchodné.“ (Daňhel a kol., 2006, s.184)

Tyto změny znamenaly zásadní přechod od centrálně řízeného systému k tržně orientovanému pojišťovnictví, který se postupně přiblížil evropským standardům.

Jak se uvádí na oficiálních stránkách EU (Evropská unie, c2021) v roce 2021 došlo na úrovni Evropské unie k významné změně v oblasti právní úpravy pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Dne 2. prosince 2021 byla v Úředním věstníku EU zveřejněna směrnice (EU) 2021/2118, která novelizuje směrnici 2009/103/ES. Nová směrnice upřesňuje podmínky týkající se povinného pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel. Jejím cílem je posílit ochranu osob, které utrpěly újmu při dopravních nehodách, a zároveň zlepšit systém vymáhání povinnosti sjednat toto pojištění napříč členskými státy. Tato právní úprava přispívá k větší jednotnosti pravidel v rámci EU a zajišťuje efektivnější fungování systému povinného ručení.

Podle portálu DAUČ (DAUČ, c2024) dne 13. února 2024 byl ve Sbírce zákonů zveřejněn nový zákon č. 30/2024 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, který nabyl účinnosti 1. dubna 2024. Přijetí tohoto zákona bylo motivováno zejména tím, že předchozí právní úprava, obsažená v zákoně č. 168/1999 Sb., prošla v průběhu let četnými novelizacemi, což negativně ovlivnilo její přehlednost a srozumitelnost. Vzhledem k požadavkům evropského práva a k potřebě implementovat směrnici (EU) 2021/2118 se vláda rozhodla připravit zcela nový zákon, místo aby dále upravovala stávající právní předpis.

Podle důvodové zprávy bylo cílem nové právní úpravy nejen promítnout zkušenosti s dosavadním fungováním systému povinného ručení, ale také připravit právní rámec na nadcházející technologické změny v dopravě. Nový zákon zohledňuje rozvoj digitalizace v

oblasti správy dat, nástup autonomních a poloautonomních dopravních prostředků a potřebu reagovat na aktuální výzvy spojené s využíváním umělé inteligence v dopravním provozu.

Zákon stojí na několika klíčových principech: důsledné sladění s právem EU, zajištění volného pohybu vozidel a osob v rámci Unie, rovné zacházení s poškozenými bez ohledu na to, v jakém členském státě k dopravní nehodě došlo, a také zachování kompatibility se systémem tzv. zelené karty. Dále reflektuje legislativní změny, které v oblasti dopravy a pojištění nastaly od doby přijetí předchozí úpravy, a vychází ze zkušeností získaných při aplikaci dosavadního zákona.

3 DOPLŇKOVÉ POJIŠTĚNÍ K POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA

Povinné ručení poskytuje základní ochranu pro případ, kdy provozem vozidla vznikne škoda třetím osobám na zdraví, majetku nebo ušlém zisku. Toto zákonné pojištění, ale nekryje veškerá rizika, se kterými se mohou řidiči v běžném provozu setkat. V praxi proto pojišťovny nabízejí širokou škálu doplňkových připojištění, která rozšiřují rozsah pojistné ochrany nad rámec zákonné odpovědnosti.

Doplňková pojištění slouží především ke krytí škod, které nejsou předmětem povinného ručení – například škod na vlastním vozidle, úrazů řidiče či spolujezdců, nebo situací, kdy dojde k poškození skel. Tato připojištění zvyšují jistotu a komfort řidičů a dalších uživatelů vozidla, a zároveň umožňují lépe přizpůsobit pojistnou ochranu individuálním potřebám každého klienta.

Nabídka připojištění se u jednotlivých pojišťoven liší, a to jak rozsahem poskytovaných služeb, tak výší pojistných limitů nebo nastavením spoluúčasti. Pojišťovny tak reagují na rostoucí konkurenci na trhu povinného ručení a snaží se klientům nabídnout komplexnější a atraktivnější pojistné produkty.

Tato kapitola se zaměřuje na význam doplňkových pojištění a na přehled nejčastějších připojištění, která si mohou řidiči sjednat společně s povinným ručením. Přehled byl zpracován podle informací dostupných na portálu Top-Pojištění.cz (Top-Pojištění.cz, c2025), kde je uvedena nabídka společnosti České podnikatelské pojišťovny, a.s. (ČPP). Je proto nutné zdůraznit, že uvedené pojistné limity a podmínky se mohou u jednotlivých pojišťoven lišit a slouží především k přiblížení rozsahu možností doplňkového pojištění.

3.1 Význam doplňkových pojištění

Podle serveru Povinne-ruceni.com (povinne-ruceni.com, c2017) panuje na trhu povinného ručení silná konkurence, což vede pojišťovny k tomu, aby rozšiřovaly nabídku různých doplňkových pojištění. Stejně jako v jiných oblastech však platí, že nejnižší cena nemusí vždy znamenat nejvýhodnější nabídku. Při výběru pojištění je důležité zjistit, zda uvedená cena zahrnuje i služby nad rámec zákonného krytí, případně jaká připojištění lze sjednat za příplatek.

Doplňková pojištění mohou být buď součástí základního balíčku, nebo si je klient zvolí samostatně jako nadstandard. Nabídky pojišťoven se v tomto směru výrazně liší – zatímco

některé zahrnují například přímou likvidaci škody automaticky, jiné tento typ připojištění vůbec nenabízejí. Proto je důležité jednotlivé nabídky důkladně porovnat a sledovat, co konkrétně zahrnují (povinne-ruceni.com, c2017).

„Jako první začaly pojišťovny nabízet asistenční služby, pojištění skel a úrazové pojištění. Později přidaly další typy připojištění, které původně byly součástí havarijního pojištění. Jedná se například o pojištění poškození vozidla zvěří, živelní pojištění a pojištění odcizení.“ (ePojisteni.cz, c2018)

3.2 Přehled nejčastějších doplňkových pojištění

Osobní pojištění vozidel v zahraniční praxi často zahrnuje i doplňková krytí rozšiřující základní pojištění odpovědnosti. Jak uvádějí Rejda a McNamara (2017, s. 451–452), mezi tato pojištění patří například Medical Payments Coverage (pojištění léčebných výloh), které hradí náklady spojené s lékařským ošetřením po nehodě, Uninsured Motorists Coverage (pojištění pro případ střetu s nepojištěným řidičem) a Coverage for Damage to Your Auto (pojištění škod na vlastním vozidle). V České republice nejsou tato krytí povinná, avšak většina pojišťoven je nabízí jako připojištění k povinnému ručení – typicky pojištění čelního skla, střetu se zvěří, úrazu řidiče či zapůjčení náhradního vozidla.

Přehled nejčastějších doplňkových pojištění, která si mohou řidiči sjednat k povinnému ručení, je uvedena na webu Top-Pojištění.cz, který tak čerpá z nabídky České podnikatelské pojišťovny (ČPP). Je třeba zdůraznit, že limity pojistného plnění a spoluúčasti uvedené v přehledu platí pro danou pojišťovnu a u ostatních pojišťoven na trhu se mohou lišit v závislosti na pojistných podmínkách. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Pojištění skel**

Toto připojištění se vztahuje především na poškození čelního skla, ale některé varianty mohou být i boční a zadní skla, kromě třeba panoramatických střech nebo střešních oken. Poškození skel bývá časté, zejména při jízdě po dálnicích nebo nezpevněných komunikacích, kde hrozí odletující kamínky. Limity plnění se pohybují přibližně mezi 5 000 Kč – 30 000 Kč nebo i bez limitu. Často bývá sjednána i spoluúčast. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Úrazové pojištění osob ve vozidle**

Tento typ pojištění kryje rizika úrazu osob, které se nacházejí ve vozidle určeném k přepravě osob v okamžiku dopravní nehody nebo havárie. Základní pojistné částky (tzv. jednonásobek) jsou stanoveny následovně:

- v případě úmrtí v důsledku úrazu činí pojistné plnění 100 000 Kč,
- při trvalých následcích úrazu až 150 000 Kč,
- denní odškodné za dobu léčení úrazu je 100 Kč,
- stejně tak 100 Kč denně je vypláceno při hospitalizaci v důsledku úrazu.

Je možné sjednat i vyšší pojistné krytí, až do čtyřnásobku uvedených částek. Pojištění se vztahuje na všechny osoby přepravované ve vozidle, včetně řidiče, a to v prostoru určeném pro přepravu osob. Pojištění se nevztahuje na motocykly, tříkolky, čtyřkolky a vozidla, která mají v technickém průkazu uvedena pouze místa k stání. Spoluúčast se u tohoto pojištění neuplatňuje. Územní platnost zahrnuje celou geografickou Evropu včetně Turecka, avšak s výjimkou Ruska, Běloruska, Ukrajiny a Moldavska. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Poškození kabeláže vozidla zvířetem a živelní událostí**

Tento druh pojištění pokrývá škody na kabeláži vozidla, které vznikly v důsledku zásahu zvířete nebo v důsledku živelních událostí. Klient si může zvolit z několika variant pojistného limitu, a to ve výši 50 000 Kč, 100 000 Kč nebo 150 000 Kč. Pojištění je platné na území České republiky a také v pásmu do 30 kilometrů od hranic ČR na území sousedních států, přičemž tato vzdálenost je měřena vzdušnou čarou. Pojištění je sjednáno se spoluúčastí ve výši 10 % z pojistného plnění.(Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Pojištění škod způsobených střetem se zvěří**

Toto pojištění se vztahuje na případy, kdy dojde k přímému střetu pojištěného vozidla se zvířetem, přičemž v jeho důsledku vznikne na vozidle škoda. Pojistné limity lze sjednat ve výši 50 000 Kč, 100 000 Kč nebo 150 000 Kč podle preferencí pojistníka. Územní platnost pojištění zahrnuje Českou republiku a přilehlé oblasti sousedních států, konkrétně do vzdálenosti 30 km od hranic ČR vzdušnou čarou. Spoluúčast na pojistném plnění činí 10 % z celkové výše škody. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Pojištění pro případ odcizení celého vozidla**

Tento typ pojištění se vztahuje na případy, kdy dojde k odcizení celého vozidla. Nevztahuje se však na situace, kdy je odcizena pouze jeho část nebo výbava. Klient si může zvolit pojistný limit podle své potřeby, a to v rozmezí od 25 000 Kč až do 200 000 Kč (konkrétně: 25 000 Kč, 50 000 Kč, 75 000 Kč, 100 000 Kč, 150 000 Kč nebo 200 000 Kč). Pojištění platí na území České republiky a také v pásmu do 30 kilometrů od státních hranic na území sousedních států, měřeno vzdušnou čarou. U tohoto pojištění se uplatňuje spoluúčast ve výši 10 % z celkové výše pojistného plnění. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Pojištění přírodních rizik**

Pojištění přírodních rizik poskytuje ochranu proti vybraným pojistným nebezpečím, konkrétně proti škodám způsobeným živelními událostmi, přímým střetem vozidla se zvěří a poškozením kabeláže vozidla zvířetem. Pojistník si může zvolit výši pojistného krytí z několika variant, 25 000 Kč, 50 000 Kč, 100 000 Kč nebo 150 000 Kč. Pojištění je platné na území České republiky a v přilehlých oblastech sousedních států do vzdálenosti 30 km od českých hranic, vzdušnou čarou. U tohoto produktu se standardně uplatňuje spoluúčast ve výši 10 % z pojistného plnění. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Kombinované pojištění MINIHAV**

Produkt MINIHAV představuje kombinaci dvou typů pojištění – pojištění přírodních rizik a pojištění pro případ odcizení celého vozidla. V rámci této varianty jsou kryta rizika spojená s živelními událostmi, přímým střetem vozidla se zvěří, poškozením kabeláže zvířetem a dále úplné odcizení vozidla. Pro všechna uvedená pojistná nebezpečí platí jednotné limity pojistného plnění, které si klient může zvolit ve výši 25 000 Kč, 50 000 Kč, 100 000 Kč nebo 150 000 Kč. Pojištění je platné na území České republiky a v příhraničních oblastech sousedních států do vzdálenosti 30 km od hranic, měřeno vzdušnou čarou. Spoluúčast činí 10 % z výše škody. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Pojištění zavazadel**

Toto pojištění kryje škody na cestovních zavazadlech a osobních věcech, které jsou přepravovány v pojištěném vozidle, případně uložené v uzamčeném střešním boxu. Podmínkou

je, že střešní box musí být pevně připevněn k vozidlu a uzamčený. Klient si může zvolit ze dvou variant pojištění – MAXIZAV a MINIZAV.

Varianta MAXIZAV zahrnuje krytí pro případy havárie, živelních událostí, odcizení, vandalismu a ztráty. Naproti tomu MINIZAV poskytuje pojištění pouze pro případy havárie, živelní události a ztráty. Pojistné limity činí 10 000 Kč, 20 000 Kč nebo 30 000 Kč v závislosti na zvolené variantě. Na toto pojištění se vztahuje spoluúčast ve výši 10 % z pojistného plnění. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Pojištění nákladů spojených s pronájmem náhradního vozidla**

Tento typ pojištění kryje výdaje na pronájem náhradního vozidla s maximální hmotností do 3,5 tuny. Nárok na plnění vzniká v případě, že je původní vozidlo v opravě v důsledku dopravní nehody, živelní události nebo vandalismu.

Pojištění se dále vztahuje i na situaci, kdy dojde k odcizení vozidla. V takovém případě je možné čerpat pojistné plnění po dobu až 14 dnů od nahlášení události Policii ČR, nejdéle však do okamžiku, kdy je odcizené vozidlo nalezeno a vráceno. Výše pojistného krytí se pohybuje v rozmezí 3 000 Kč až 15 000 Kč, konkrétně lze zvolit limit 3 000 Kč, 5 000 Kč, 10 000 Kč nebo 15 000 Kč. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **Pojištění SERVIS PRO**

Pojištění SERVIS PRO se vztahuje na majetkové škody vzniklé na pojištěném vozidle v důsledku dopravní nehody, kterou plně zavinil jiný řidič nebo provozovatel vozidla (tj. škoda byla způsobena cizím vozidlem a odpovědnost za ni nese výlučně druhá strana). Podmínkou pro uplatnění pojištění je, že osoba odpovědná za škodu a vozidlo, kterým byla škoda způsobena, byly jednoznačně zjištěny a identifikovány.

Dále je nutné, aby nehoda byla řádně oznámena Policii ČR v případech, kdy to ukládá zákon, nebo aby účastníci nehody sepsali společný záznam o dopravní nehodě. Zároveň platí, že při nehodě nesmí dojít k újmě na zdraví ani k usmrcení osob přepravovaných v pojištěném vozidle.

Pojištění se sjednává bez spoluúčasti a platí na území České republiky a v pásmu do 30 km od českých hranic na území sousedních států, měřeno vzdušnou čarou. (Top-Pojištění.cz, c2025)

- **SMART GAP**

Pojistné nebezpečí, které tento produkt kryje, nastává v situaci totální škody na pojištěném vozidle způsobené jiným řidičem, přičemž z jeho povinného ručení vzniká pojištěnému nárok na náhradu velké škody. Pojištění SMART GAP doplňuje plnění z povinného ručení viníka tím, že částečně kompenzuje pokles obvyklé tržní hodnoty vozidla během doby, po kterou bylo pojištěno. Cílem je zajistit, aby pojistník získal dostatek prostředků k pořízení srovnatelného vozidla z částek vyplacených z povinného ručení a SMART GAP dohromady. (Top-Pojištění, c2025)

„GAP pojištění je určeno zejména pro nové vozy, některé pojišťovny ale pojistí i ojetiny.“
(ePojisteni.cz, c2025)

- **Asistenční služby**

Asistenční služby lze využít nejen v případě dopravní nehody, ale také při technické poruše vozidla, přičemž některé služby jsou dostupné i v situaci odcizení vozidla. Limity pojistného plnění za asistenční služby se sčítají s limity základních asistenčních služeb zahrnutých v povinném ručení a havarijním pojištění.

V případě potřeby zásahu je nutné kontaktovat asistenční linku GA na čísle 1220 (z ciziny +420 1220 nebo +420 266 799 779), která je k dispozici nepřetržitě 24 hodin denně. Veškeré náklady vzniklé v důsledku využití asistenčních služeb bez předchozího schválení ze strany GA hradí oprávněná osoba v plném rozsahu sama. (Top-Pojištění.cz, c2025)

3.3 Rozdíl mezi povinným ručením a havarijním pojištěním

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, povinné ručení představuje zákonem stanovené pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, jehož sjednání je pro provozovatele vozidel ze zákona povinné. Naproti tomu havarijní pojištění je čistě dobrovolné.

„Havarijní pojištění je dobrovolná forma pojištění, která chrání váš vůz před různými riziky, jako jsou havárie, krádeže nebo vandalismus. Na rozdíl od povinného ručení, které kryje jenom ty škody, které vy způsobíte jiným účastníkům silničního provozu, havarijní pojištění chrání přímo vás a váš majetek.“ (Dostupný advokát, c2025)

Zjednodušeně můžeme říci, že povinné ručení kryje škody, které my způsobíme někomu jinému, zatímco havarijní pojištění kryje škody, které vzniknou právě nám.

Mezi základní rizika havarijního pojištění patří zejména havárie, odcizení, zničení či poškození živlem a zásah cizí osoby, tedy vandalismus. Pojišťovny umožňují klientům zvolit si pojištění podle konkrétních rizik, vůči nimž chtějí být chráněni. Nabídka obvykle zahrnuje jak komplexní varianty pojištění, známé jako „Allrisk“ (zahrnující havárii, živelní události, odcizení a vandalismus), tak i různé kombinace vybraných rizik, například havárie ve spojení s živelními událostmi, nebo odcizení v kombinaci s krytím živelných škod. (Top-Pojištění.cz, c2025)

„Pojištění ALL risk je v tomto ohledu speciálním produktem havarijního pojištění, které v sobě zahrnuje ochranu před všemi pojistnými nebezpečími. Havarijní pojištění all risk se na rozdíl od standardního havarijního pojištění, nesjednává pro konkrétní pojistné nebezpečí (například požár či krádež) avšak představuje kompletní balíček zahrnující: nebezpečí havárie, střet vozidla se zvířeti, pád vozidla, krádež vozidla či jeho části, poškození vozidla vandalem a nebezpečí živlů. U různých pojistitelů se přesný obsah tohoto pojištění zajisté liší, avšak princip je stále stejný – poskytnout plnou ochranu vozidla v rámci jednoho balíčku havarijního pojištění pokrývající všechna rizika.“ (YesPojistení.cz, c2018)

Právě s doplňkovým pojištěním souvisí pojem spoluúčast. „Spoluúčast (franšíza) představuje doplňkovou formu pojištění, kdy se klient určitým (explicitním) způsobem podílí na úhradě škody. Spoluúčast se vždy kombinuje s nějakou základní formou pojištění.“ (Cipra, 2006, s.324)

4 Vývoj pojistného trhu v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v letech 2020-2024

Vzhledem k tomu, že ke dni zpracování této práce nebyla ještě dostupná oficiální data o vývoji trhu za rok 2025, je analýza zaměřena na období 5 let, a to roků 2020 až 2024.

Trh povinného ručení v roce 2020

Podle výroční zprávy ČKP z roku 2020 (Česká kancelář pojistitelů, c2020) dosáhlo na konci roku 2020 průměrné pojistné v povinném ručení hodnoty 3 121 Kč, což představovalo meziroční nárůst o 141 Kč, tedy 4,7 %. Tento růst však i nadále zaostával za tempem růstu průměrné škody, která ve stejném období vzrostla o 5,2 %.

Pandemie covidu-19 měla v první polovině roku výrazný dopad na počet škodních událostí, zejména v jarních měsících. Největší meziroční pokles byl zaznamenán v dubnu (přibližně 33 %) u škod vzniklých na území ČR. Výraznější poklesy se objevily i v březnu a květnu, zatímco v dalších měsících se počty škod vrátily k běžným hodnotám. U některých závažných typů nehod, jako jsou nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí nebo nesprávným předjížděním, však pokles nebyl tak výrazný ani během nouzového stavu.

Na podzim 2020, během druhé vlny pandemie, již nedošlo k tak silnému omezení dopravy osobními vozidly jako na jaře. Naopak bylo patrné její intenzivnější využívání oproti veřejné dopravě, což mohlo přispět ke zvýšenému riziku vzniku nehod.

I přes epidemiologická omezení pokračovala tzv. škodní inflace, zejména u majetkových škod, které meziročně vzrostly přibližně o 6 %. Tento vývoj souvisel s rostoucími náklady na práci v autoservisech, vyššími cenami náhradních dílů a také s technicky náročnějšími opravami moderních vozidel. Pandemie tyto faktory zásadně neovlivnila.

Průměrná škodní frekvence u pojištění osobních automobilů dosahuje 3,4 %, což odpovídá přibližně 34 pojistným událostem na 1000 pojištěných vozidel ročně. Výrazně vyšší hodnoty jsou však zaznamenány u rizikových skupin, zejména u mladých řidičů. U osmnáctiletých motoristů se škodní frekvence pohybuje okolo 19 %, což znamená, že nehoda je během roku způsobena téměř každým pátým pojištěným v této věkové kategorii. Ve srovnání s celkovým průměrem se jedná o více než pětinašobnou hodnotu.

V roce 2020 pokračoval růst počtu vozidel pojištěných v rámci povinného ručení, a to o 168 521 vozidel oproti konci předchozího roku. Celkový počet tak dosáhl 8 575 203 vozidel, což představuje přibližně dvouprocentní meziroční nárůst. Ve srovnání s předchozími lety se ale tempo růstu výrazně zpomalilo – zatímco v roce 2019 činil nárůst 265 tisíc vozidel (3,3 %) a v roce 2018 dokonce 308 tisíc (3,9 %), v roce 2020 byl přírůstek zhruba o třetinu nižší než v roce 2019 a téměř poloviční oproti roku 2018.

Toto zpomalení souvisí především s dopady pandemie COVID-19, která vedla k poklesu prodeje nových vozidel. Výrazně se snížil i počet pojištěných tahačů (o 4 %) a dálkových autobusů (o 14 %), což bylo způsobeno pozastavením podnikatelské činnosti během nouzového stavu a následným dočasným odhlášením nevyužívaných vozidel z registru. Naopak počet pojištěných osobních automobilů stále rostl, zejména v segmentu nejmenších vozidel, kam patří i elektromobily.

Níže je uvedena tabulka 3 o počtu pojištěných vozidel v roce 2020 a v předchozím roce 2019 v databázi ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2020) včetně meziročního procentuálního nárůstu či poklesu.

Tabulka 3: Počet pojištěných vozidel v roce 2020

Pojišťovna	Počet pojištěných vozidel – rok 2019	Počet pojištěných vozidel – rok 2020	Meziroční nárůst/pokles
Allianz pojišťovna	943 280	987 376	4,67 %
AXA pojišťovna	434 271	480 895	10,74 %
Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP)	1 307 751	1 352 510	3,42 %
ČSOB pojišťovna	685 044	716 839	4,64 %
Direct pojišťovna	350 420	400 977	14,43 %
Generali Česká pojišťovna (do 21.12.2019 Česká pojišťovna)	2 385 277	2 307 611	-3,26 %
Hasičská vzájemná pojišťovna (HVP)	60 784	64 001	5,29 %
Kooperativa pojišťovna	1 531 186	1 501 986	-1,91 %
Pillow pojišťovna	7 042	21 157	200,44 %
Slavia pojišťovna	171 617	177 679	3,53 %
Uniq pojišťovna	511 462	530 505	3,72 %
Pojišťovna VZP	18 547	33 456	80,38 %
LeasePlan Insurance	1	211	21 000 %
CELKEM	8 406 682	8 575 203	2 %

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2020)

Z tabulky je patrné, že v roce 2020 došlo k celkovému nárůstu počtu pojištěných vozidel na českém trhu, a to o přibližně 2 % oproti roku 2019. Většina pojišťoven zaznamenala meziroční růst, který svědčí o pokračujícím trendu zvyšující se motorizace a zájmu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Nejvýraznější procentuální nárůst zaznamenala LeasePlan Insurance, a to o 21 000 %. Tento extrémní růst je však způsoben velmi nízkým výchozím počtem pojištěných vozidel v roce 2019 (pouze jedno vozidlo) a nelze jej tedy srovnávat s objemem pojištěného kmene ostatních pojišťoven.

Z hlediska relevantního růstu mezi významnějšími pojišťovnami vyniká Pillow pojišťovna, jejíž počet pojištěných vozidel se meziročně zvýšil o více než 200 %, což souvisí s jejím novým působením na trhu a dynamickým růstem klientské základny. Výrazný nárůst zaznamenala také Pojišťovna VZP (+80,38 %) a Direct pojišťovna (+14,43 %), které se zaměřují na online segment a cenově dostupné produkty.

Naopak pokles počtu pojištěných vozidel byl zaznamenán u Generali České pojišťovny (-3,26 %) a Kooperativy pojišťovny (-1,91 %). U Generali České pojišťovny mohl pokles souviset s procesem fúze s Českou pojišťovnou a následnou konsolidací pojistného kmene.

Z tradičních velkých pojišťoven si udržely stabilní růst zejména Allianz pojišťovna (+4,67 %), Česká podnikatelská pojišťovna (+3,42 %), ČSOB pojišťovna (+4,64 %) a UNIQA pojišťovna (+3,72 %). Tyto pojišťovny patří dlouhodobě mezi hlavní poskytovatele povinného ručení na českém trhu.

Celkově lze konstatovat, že rok 2020 byl pro oblast pojištění odpovědnosti z provozu vozidla obdobím mírného růstu, přestože ekonomiku ovlivňovala pandemie COVID-19. Trh zůstal stabilní, přičemž menší a novější pojišťovny zaznamenaly rychlejší dynamiku růstu než tradiční subjekty.

Trh povinného ručení v roce 2021

Dle výroční zprávy ČKP za rok 2021 (Česká kancelář pojistitelů, c2021) došlo v oblasti počtu pojistných událostí v letních měsících roku 2021 k návratu na úroveň předcházejících let 2018 a 2019, tedy období před pandemií. Tento trend byl patrný již v roce 2020, avšak v roce 2021 byl pokles počtu škod během nejpřísnějších lockdownů podstatně mírnější než v předchozím roce. V případě škod vzniklých v zahraničí se jejich počet ustálil přibližně na úrovni o 20 % nižší než před pandemií COVID-19, což lze přičíst zejména nižší intenzitě cestování do zahraničí osobními vozidly. Naproti tomu u nákladní dopravy, včetně tahačů, se frekvence škod vrátila na úroveň před pandemií.

Ze srovnání počtu škod z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, které byly nahlášený ve stejném měsíci, kdy došlo k příslušné dopravní nehodě, vyplývá, že po odeznění vlivu jarního lockdownu nedocházelo již k výrazným meziročním poklesům. Naopak, v prosinci 2021 byl celkový počet hlášených škod přibližně o 7 % vyšší než ve stejném období v letech 2018 a 2019.

Stejně jako řada dalších odvětví ekonomiky je i sektor pojišťovnictví výrazně ovlivněn aktuálním růstem cenové hladiny, která se promítá napříč materiály, surovinami, zbožím i službami. V oblasti povinného ručení se inflační tlaky konkrétně odrážejí v rostoucích nákladech na opravy vozidel i ve zvyšujících se částkách vyplácených při tzv. totálních škodách, jejichž výše roste spolu s cenou nových i ojetých vozidel. Na tyto skutečnosti má vliv především narušení globálních dodavatelských řetězců, omezená dostupnost náhradních dílů a delší dodací lhůty, což prodlužuje dobu oprav a významně zvyšuje jejich finanční náročnost.

Dlouhodobě lze pozorovat pokračující nesoulad mezi výší pojistného a rostoucími náklady na pojistná plnění. Průměrná škoda na majetku meziročně vzrostla o 8 %, zatímco náklady spojené s náhradou újmy na zdraví vzrostly o 4,3 %.

Co se týče frekvence škod, u osobních automobilů připadá ročně přibližně 29 škod na každých 1 000 pojištěných vozidel, což odpovídá škodní frekvenci 2,9 %. U rizikových skupin, zejména mladých řidičů, však tato hodnota zůstává výrazně vyšší – téměř každý pátý osmnáctiletý motorista způsobí během roku pojistnou událost.

V roce 2021 se počet vozidel s platným povinným ručením opět zvýšil – ve srovnání s koncem roku 2020 přibylo 283 750 pojištěných vozidel, což představuje celkový počet 8 858 953 a meziroční nárůst přibližně o 3,3 %. Tento růst byl výrazně vyšší než v předchozím roce 2020, kdy přibylo pouze 168 tisíc vozidel (nárůst o 2 %), což odráželo dopady pandemie COVID-19. Počet nově pojištěných vozidel se tak v roce 2021 vrátil na úroveň typickou pro předpandemické roky 2018 a 2019.

Dřívější pokles počtu pojištěných tahačů a dálkových autobusů, který byl způsoben omezením podnikání během nouzového stavu a dočasným vyřazením nevyužívaných vozidel z evidence, se v roce 2021 začal mírně korigovat. Počet pojištěných tahačů mírně vzrostl o 1 %, zatímco u autobusů pro dálkovou dopravu došlo ke stagnaci. Naopak pokračoval růst počtu pojištěných osobních automobilů, především v nejmenší kategorii, kam spadají mimo jiné i elektromobily.

Níže je uvedena tabulka 4 o počtu pojištěných vozidel v roce 2021 a v předchozím roce 2020 v databázi ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2021) včetně meziročního procentuálního nárůstu či poklesu.

Tabulka 4: Počet pojištěných vozidel v roce 2021

Pojišťovna	Počet pojištěných vozidel – rok 2020	Počet pojištěných vozidel – rok 2021	Meziroční nárůst/pokles
Allianz pojišťovna	987 376	1 058 736	7,23 %
UNIQA (AXA pojišťovna a.s. do 31. srpna 2021)	480 895	494 919	2,92 %
Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP)	1 352 510	1 414 011	4,55 %
ČSOB pojišťovna	716 839	733 296	2,30 %
Direct pojišťovna	400 977	434 322	8,32 %
Generali Česká pojišťovna (do 21.12.2019 Česká pojišťovna)	2 307 611	2 237 574	-3,04 %
Hasičská vzájemná pojišťovna (HVP)	64 001	61 036	-4,63 %
Kooperativa pojišťovna	1 501 986	1 585 213	5,54 %
Pillow pojišťovna	21 157	66 157	212,70 %
Slavia pojišťovna	177 679	187 397	5,47 %
Uniqa pojišťovna	530 505	540 607	1,90 %
Pojišťovna VZP	33 456	45 470	35,91 %
LeasePlan Insurance	211	215	1,90 %
CELKEM	8 575 203	8 858 953	3,31 %

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2021)

Z tabulky vyplývá, že v roce 2021 došlo k celkovému nárůstu počtu pojištěných vozidel o 3,31 % oproti roku 2020. Převážná většina pojišťoven zaznamenala meziroční růst, což ukazuje na pokračující stabilitu trhu s povinným ručením v České republice.

Z tradičních pojišťoven vykázala nejvyšší meziroční nárůst Direct pojišťovna (+8,32 %), která dlouhodobě posiluje svou pozici díky online sjednávání a jednoduchým produktům. Výraznější růst byl zaznamenán také u Kooperativy pojišťovny (+5,54 %) a Allianz pojišťovny (+7,23 %), jež patří mezi největší poskytovatele povinného ručení na trhu.

Stabilní, ale mírnější růst byl patrný u České podnikatelské pojišťovny (+4,55 %), ČSOB pojišťovny (+2,30 %), UNIQA pojišťovny (+1,90 %) a Slavia pojišťovny (+5,47 %). U UNIQA pojišťovny je třeba zohlednit skutečnost, že v průběhu roku 2021 dokončila fúzi s AXA pojišťovnou (AXA působila do 31. 8. 2021), což mohlo ovlivnit celkový nárůst o 2,92 %.

Výrazně nadprůměrný růst byl zaznamenán u Pillow pojišťovny (+212,70 %), která je na trhu relativně novým subjektem a zaznamenala rychlou expanzi počtu uzavřených smluv. Podobně pozitivní vývoj byl i u Pojišťovny VZP (+35,91 %), jež postupně rozšiřuje svou klientelu.

Naopak pokles počtu pojištěných vozidel zaznamenala Generali Česká pojišťovna (-3,04 %), což může souviset s vnitřní restrukturalizací a konsolidací pojistného kmene, a dále Hasičská vzájemná pojišťovna (-4,63 %), která se orientuje na specifický segment klientů a zůstává spíše menším hráčem na trhu.

LeasePlan Insurance vykázala nárůst o 1,90 %, avšak vzhledem k velmi nízkému objemu pojištěných vozidel její výsledek nelze považovat za významný v kontextu celého trhu.

Celkově lze konstatovat, že rok 2021 byl obdobím pokračujícího růstu trhu s povinným ručením. Většina pojišťoven si udržela stabilní pozici, zatímco nové subjekty, jako je Pillow pojišťovna, vykazují vysokou dynamiku rozvoje a přispívají k větší konkurenci na trhu.

Trh povinného ručení v roce 2022

ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2022) ve své výroční zprávě roku 2022 uvádí, že v roce 2022 došlo v oblasti povinného ručení k výraznému nárůstu pojistných škod, přičemž hlavním faktorem tohoto růstu byly rostoucí náklady na opravy vozidel. Průměrná výše škody na majetku ve čtvrtém čtvrtletí vzrostla meziročně o 13,9 %, z částky 34 202 Kč v roce 2021 na 38 970 Kč v roce 2022. K tradičním příčinám tzv. škodní inflace, jako je růst cen práce a náhradních dílů či vyšší technická náročnost oprav v důsledku modernizace vozového parku, se přidaly komplikace způsobené pandemickou krizí a následnou inflační situací. Tyto faktory zahrnovaly zejména zhoršenou dostupnost náhradních dílů, delší čekací lhůty a s tím související vyšší výdaje na zapůjčení náhradního vozidla.

Významný vliv měl rovněž růst cen energií, který zasáhl celé odvětví opravárenství a promítl se do celkových nákladů. Očekává se, že tento trend bude pokračovat i v roce 2023, kdy by

průměrná majetková škoda mohla dosáhnout přibližně 55 tisíc Kč. Rozdíl mezi rostoucí výší škod a stabilní úrovní pojistného se tak dále prohlubuje.

Po dočasném poklesu způsobeném pandemií covidu-19 došlo v roce 2022 k obnovení růstu závazků v rámci pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Očekávaná celková výše vyplacených pojistných plnění za tento rok dosáhla 14,9 miliardy Kč, čímž překročila hodnotu z posledního předcovidového roku 2019, kdy činila 14,5 miliardy Kč. Výrazně se zvýšily také dlouhodobé závazky, zejména ty spojené s náhradami za újmy na zdraví, které byly pro rok 2022 odhadovány na 2,2 miliardy Kč, což představuje nárůst oproti 2 miliardám Kč v roce 2019.

Zároveň se zvýšil počet pojištěných vozidel s platným povinným ručením, a to o 2,2 %, tedy o 193 621 vozidel. Tento růst je však v meziročním srovnání nižší než v roce 2021 i oproti obdobím před pandemií, konkrétně letům 2018 a 2019. Tempo růstu pojištěného vozového parku v roce 2022 bylo přibližně o třetinu pomalejší než v uvedených letech, což značí výrazné zpomalení dynamiky trhu. Tento vývoj lze částečně přičíst doznívajícím dopadům pandemie, především poklesu produkce nových vozidel a zvyšujícím se cenám automobilů, které se s určitým zpožděním začínají promítat i do tempa růstu počtu pojištěných vozidel.

Níže je uvedena tabulka 5 o počtu pojištěných vozidel v roce 2022 a v předchozím roce 2021 v databázi ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2022) včetně meziročního procentuálního nárůstu či poklesu.

Tabulka 5: Počet pojištěných vozidel v roce 2022

Pojišťovna	Počet pojištěných vozidel – rok 2021	Počet pojištěných vozidel – rok 2022	Meziroční nárůst/pokles
Allianz pojišťovna	1 058 736	1 090 280	2,98 %
UNIQA (AXA pojišťovna a.s. do 31. srpna 2021)	494 919	(už součástí Uniqa pojišťovna)	-----
Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP)	1 414 011	1 456 359	2,99 %
ČSOB pojišťovna	733 296	758 764	3,47 %
Direct pojišťovna	434 322	472 255	8,73 %
Generali Česká pojišťovna (do 21.12.2019 Česká pojišťovna)	2 237 574	2 197 764	-1,78 %
Hasičská vzájemná pojišťovna (HVP)	61 036	71 572	17,26 %
Kooperativa pojišťovna	1 585 213	1 623 889	2,44 %
Pillow pojišťovna	66 157	126 217	90,78 %
Slavia pojišťovna	187 397	200 388	6,93 %
Uniqa pojišťovna	540 607	994 878	84,03 %
Pojišťovna VZP	45 470	60 015	31,99 %
LeasePlan Insurance	215	193	-10,23 %
CELKEM	8 858 953	9 052 574	2,19 %

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2022)

V roce 2022 došlo k dalšímu nárůstu počtu pojištěných vozidel o 2,19 % oproti roku 2021, což potvrzuje pokračující stabilitu a mírný růst trhu s povinným ručením v České republice. Přestože tempo růstu bylo nižší než v předchozím roce, většina pojišťoven zaznamenala pozitivní vývoj.

Z tradičních pojišťoven dosáhla nejvyššího meziročního růstu ČSOB pojišťovna (+3,47 %) a Česká podnikatelská pojišťovna (+2,99 %), které si dlouhodobě udržují stabilní pozici mezi

největšími poskytovateli povinného ručení. Růst o 2,98 % zaznamenala také Allianz pojišťovna a Kooperativa pojišťovna (+2,44 %), které patří mezi nejvýznamnější subjekty na trhu.

K výraznému růstu došlo u Direct pojišťovny (+8,73 %), jež si udržuje dynamický vývoj díky moderní formě sjednávání pojistných smluv a marketingové aktivitě.

Z menších pojišťoven vyniká Pillow pojišťovna s meziročním nárůstem +90,78 %, která i v roce 2022 pokračovala v prudké expanzi a upevnila svou pozici mezi rychle rostoucími pojišťovnami. Významný růst zaznamenaly také UNIQA pojišťovna (+84,03 %) a Pojišťovna VZP (+31,99 %). U UNIQA pojišťovny lze růst částečně přičíst dopadům fúze s AXA pojišťovnou a rozšiřování klientské základny.

Zajímavý vývoj byl patrný u Hasičské vzájemné pojišťovny, která dosáhla meziročního nárůstu o 17,26 %, což představuje výrazné oživení po předchozím poklesu.

Naopak Generali Česká pojišťovna zaznamenala pokles o 1,78 %, čímž pokračoval trend mírného úbytku z předchozího roku. Pokles byl zaznamenán také u LeasePlan Insurance (-10,23 %), což lze vysvětlit malým objemem pojištěných vozidel a kolísáním v rámci firemního segmentu.

Celkově lze konstatovat, že i přes zpomalení tempa růstu zůstal rok 2022 obdobím stability trhu s povinným ručením. Výraznější růsty u menších a novějších pojišťoven, jako jsou Pillow, UNIQA či Pojišťovna VZP, naznačují pokračující trend zvyšující se konkurence a diverzifikace nabídky.

Trh povinného ručení v roce 2023

Podle výroční zprávy ČKP za rok 2023 (Česká kancelář pojistitelů, c2023) došlo k dalšímu výraznému nárůstu škod v rámci povinného ručení, který byl především způsoben růstem nákladů na opravy vozidel. Průměrná majetková škoda ve čtvrtém čtvrtletí vzrostla meziročně z 38 970 Kč na 41 517 Kč, což představuje nárůst o 6,5 %. Celkově za rok 2023 dosáhla míra škodní inflace u majetkových škod POV vysoké hodnoty 11,1 %. K tradičním faktorům škodní inflace, mezi které patří rostoucí ceny práce a náhradních dílů v autoservisech a vyšší technologická i finanční náročnost oprav v důsledku modernizace vozového parku, se přidaly současné inflační tlaky, omezená dostupnost náhradních dílů, prodloužené čekací lhůty a zvýšené náklady na půjčení náhradních vozidel.

Další významnou roli hraje růst cen energií, který ovlivňuje celé odvětví oprav. Pro rok 2024 se očekává, že průměrná majetková škoda dosáhne hodnoty přibližně 68 tisíc korun. Rozdíl mezi narůstajícími škodami a výší pojistného tak stále narůstá. Od roku 2020 vzrostla průměrná majetková škoda rychle uzavřených škod POV o 26 %, zatímco škodní frekvence se zvýšila z 2,65 % na 2,73 %, tedy o 3,16 %. Pokud by meziroční nárůst škodní frekvence za celý rok 2023 odpovídal tempu růstu zaznamenanému během července a listopadu 2023, dosáhla by tato frekvence hodnoty 2,84 %, což by znamenalo zvýšení o 7,08 % oproti roku 2020. Proti tomuto růstu však průměrné pojistné vzrostlo pouze o 7,8 % (z 3 062 Kč na 3 301 Kč), což znamená, že tempo zvyšování pojistného zaostává za nárůstem škod o 31 %.

V roce 2023 pokračoval výrazný nárůst závazků v rámci povinného ručení (POV). Očekává se, že celková vyplacená pojistná plnění dosáhnou 16,7 miliardy korun, což překračuje hodnotu z posledního předcovidového roku 2019 (14,5 miliardy Kč) o 2,2 miliardy korun. Závazky spojené s dlouhodobými výplatami, především za škody na zdraví, jsou odhadovány na 2,2 miliardy korun, což rovněž představuje nárůst oproti 2 miliardám korun v roce 2019.

Počet vozidel pojištěných povinným ručením v roce 2023 vzrostl o 2,7 %, což odpovídá absolutnímu nárůstu o 242 643 vozidel. Tento růst je výrazně vyšší než v roce 2022, kdy počet pojištěných vozidel vzrostl o 193 621. Zvýšení počtu pojištěných vozidel v roce 2023 je zhruba o čtvrtinu větší než v roce předchozím a je jen mírně nižší než nárůsty zaznamenané v předcovidových letech 2018 a 2019. Tento vývoj odráží stabilizaci výroby nových automobilů a lepší dostupnost nových i ojetých vozidel, což se promítá do celkového růstu počtu pojištěných vozidel.

Níže je uvedena tabulka 6 o počtu pojištěných vozidel v roce 2023 a v předchozím roce 2022 v databázi ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2023) včetně meziročního procentuálního nárůstu či poklesu.

Tabulka 6: Počet pojištěných vozidel v roce 2023

Pojišťovna	Počet pojištěných vozidel – rok 2022	Počet pojištěných vozidel – rok 2023	Meziroční nárůst/pokles
Allianz pojišťovna	1 090 280	1 144 906	5,01 %
Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP)	1 456 359	1 426 508	-2,05 %
ČSOB pojišťovna	758 764	777 497	2,47 %
Direct pojišťovna	472 255	500 819	6,05 %
Generali Česká pojišťovna (do 21.12.2019 Česká pojišťovna)	2 197 764	2 194 646	-0,14 %
Hasičská vzájemná pojišťovna (HVP)	71 572	85 996	20,15 %
Kooperativa pojišťovna	1 623 889	1 651 988	1,73 %
Pillow pojišťovna	126 217	172 027	36,29 %
Slavia pojišťovna	200 388	253 616	26,56 %
Uniq pojišťovna	994 878	1 020 615	2,59 %
Pojišťovna VZP	60 015	66 432	10,69 %
LeasePlan Insurance	193	167	-13,47 %
CELKEM	9 052 574	9 295 217	2,68 %

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2023)

V roce 2023 pokračoval růst trhu s povinným ručením, kdy došlo k celkovému nárůstu počtu pojištěných vozidel o 2,68 % oproti roku 2022. Tento vývoj potvrzuje dlouhodobý trend postupného zvyšování počtu pojištěných vozidel v České republice, a to navzdory ekonomickým výkyvům a přetrvávající vysoké inflaci.

Z hlediska jednotlivých pojišťoven zaznamenala nejvyšší meziroční nárůst Pillow pojišťovna (+36,29 %), následovaná Slavia pojišťovnou (+26,56 %) a Hasičskou vzájemnou pojišťovnou (+20,15 %). Tyto výrazné nárůsty potvrzují pokračující expanzi menších a novějších subjektů na trhu povinného ručení, které si získávají klienty zejména díky inovativním přístupům a konkurenceschopným cenám.

Z větších pojišťoven si vedla nejlépe Direct pojišťovna (+6,05 %), která navázala na růst z předchozích let. Allianz pojišťovna (+5,01 %) a ČSOB pojišťovna (+2,47 %) rovněž vykázaly pozitivní vývoj, což potvrzuje jejich stabilní postavení mezi klíčovými poskytovateli povinného ručení. Mírný nárůst zaznamenaly také UNIQA pojišťovna (+2,59 %) a Kooperativa pojišťovna (+1,73 %).

Naopak Česká podnikatelská pojišťovna (-2,05 %) a Generali Česká pojišťovna (-0,14 %) vykázaly pokles počtu pojištěných vozidel, což může naznačovat zpomalení růstu či přechod části klientů ke konkurenčním subjektům. Nejvýraznější pokles byl zaznamenán u LeasePlan Insurance (-13,47 %), u které tento vývoj souvisí s úzkým zaměřením na firemní flotily.

Pojišťovna VZP vykázala nárůst o 10,69 %, čímž potvrdila posilující postavení na trhu a rostoucí důvěru klientů v její produkty v oblasti povinného ručení.

Celkově lze konstatovat, že rok 2023 byl obdobím stabilního růstu, přičemž menší a novější pojišťovny vykazovaly nejdynamičtější rozvoj, zatímco tradiční pojišťovny si i nadále udržovaly silné postavení díky rozsáhlé klientské základně a stabilní nabídce.

Trh povinného ručení v roce 2024

Dle výroční zprávy ČKP za rok 2024 (Česká kancelář pojistitelů, c2024) V roce 2024 pokračuje nárůst škod v povinném ručení, přičemž průměrná uhrazená majetková škoda se meziročně zvýšila o 8,2 %. Tento růst je ovlivněn především zvyšujícími se náklady na práci a náhradní díly v autoservisech, stejně jako pokračující modernizací vozového parku. Kromě toho má na škodní inflaci stále dopad i obecná inflace v ekonomice. Vyšší jsou také odškodnění za nehmotnou újmu, která meziročně vzrostla o 7,5 % v souvislosti s růstem mezd. Významný vliv na zvýšené náklady zdravotního odškodnění má rovněž nový občanský zákoník, který zavádí pravidelnou valorizaci částek za bolestné a ztížení společenského uplatnění.

Podobně jako v minulých letech se hodnoty průměrné škody a průměrného pojistného stále více od sebe vzdalují. Na růst nároků spojených se škodami na zdraví mají vliv také ekonomické faktory, zejména růst mezd, který zvyšuje kompenzace za ztrátu na výdělku, náklady na domácí péči a zdravotní služby. V porovnání s obdobím před zavedením nového občanského zákoníku došlo k výraznému nárůstu průměrných odškodnění, a to o desítky procent.

Například jednorázové kompenzace za duševní újmu pozůstalých po obětech dopravních nehod vzrostly díky NOZ z průměrných 1,25 milionu korun na 2,25 milionu korun, tedy o 78 %, a v roce 2024 se dále zvýšily na 3,6 milionu korun, což představuje nárůst o dalších 60 %. Kompenzace za ztížení společenského uplatnění, které se po prvním výrazném zvýšení z 176 tisíc na 458 tisíc korun (nárůst o 159 %) před deseti lety, v posledních dvou letech zvýšily na průměrných 617 tisíc korun, tedy o dalších 35 %.

Meziročně došlo k výraznému nárůstu majetkových škod v povinném ručení, přičemž škody, které vznikly a byly vyřešeny ve stejném čtvrtletí, vzrostly o 8,2 %. Celková projekce škodní inflace pro všechny majetkové škody byla oproti minulému roku upravena z 11,7 % na 7,3 %, což však stále znamená významný růst nákladů spojených se škodami a má zásadní dopad na závazky v povinném ručení.

Hlavní příčiny této škodní inflace spočívají ve zdražování práce a náhradních dílů v autoservisech. Dále ji podporuje postupná modernizace vozového parku, která zvyšuje technologickou i finanční náročnost oprav vozidel. Významný vliv má rovněž obecná vysoká inflace v celé ekonomice. Pokles projekce škodní inflace neznamena snížení průměrné škody, ale pouze zpomalení jejího dalšího růstu.

Pro rok 2024 se předpokládá, že celková vyplacená plnění dosáhnou 17,9 miliard Kč, což představuje nárůst o 1,2 miliardy Kč oproti roku 2023 (16,7 miliard Kč) a o 3 miliardy Kč více než v roce 2022, kdy byla hodnota plnění 14,9 miliard Kč. Závazky týkající se dlouhodobých výplat, zejména u škod na zdraví, se odhadují na 2,2 miliardy Kč, což rovněž překračuje úroveň z roku 2019 (2 miliardy Kč). Hlavním důvodem zvyšujících se škodních závazků je přetrvávající škodní inflace.

Počet pojištěných vozidel s platným povinným ručením vzrostl v roce 2024 o 3,0 %, tedy o 276 548 vozidel, což je mírně více než v roce 2023, kdy došlo k nárůstu o 242 643 vozidel. Tento růst o přibližně 34 tisíc vozidel potvrzuje stabilizaci trhu oproti předchozím výkyvům. Navíc na růst počtu pojištěných vozidel mají vliv i nově pojištěná neregistrovaná vozidla, především elektrokoloběžky. Od 1. dubna 2024 totiž platí povinnost povinného ručení i pro elektrokoloběžky a další neregistrovaná vozidla s konstrukční rychlostí přesahující 25 km/h, nebo s hmotností nad 25 kg a rychlostí nad 14 km/h. V prvním měsíci bylo uzavřeno téměř 15 tisíc nových smluv, přičemž počet nových pojištění v dalších měsících postupně klesal. Do konce roku 2024 evidují pojišťovny 306 pojistných událostí za celkovou částku

14,4 milionu Kč. Rizikovost elektrokoloběžek zatím odpovídá spíše rizikovějším kategoriím motocyklů.

Níže je uvedena tabulka 7 o počtu pojištěných vozidel v roce 2024 a v předchozím roce 2023 v databázi ČKP (Česká kancelář pojistitelů, c2024) včetně meziročního procentuálního nárůstu či poklesu.

Tabulka 7: Počet pojištěných vozidel v roce 2024

Pojišťovna	Počet pojištěných vozidel – rok 2023	Počet pojištěných vozidel – rok 2024	Meziroční nárůst/pokles
Allianz pojišťovna	1 144 906	1 237 149	8,06 %
Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP)	1 426 508	1 439 829	0,93 %
ČSOB pojišťovna	777 497	881 309	13,35 %
Direct pojišťovna	500 819	518 155	3,46 %
Generali Česká pojišťovna (do 21.12.2019 Česká pojišťovna)	2 194 646	2 125 745	-3,14 %
Hasičská vzájemná pojišťovna (HVP)	85 996	86 122	0,15 %
Kooperativa pojišťovna	1 651 988	1 690 812	2,35 %
Pillow pojišťovna	172 027	227 699	32,36 %
Slavia pojišťovna	253 616	265 674	4,75 %
Uniqa pojišťovna	1 020 615	1 004 680	-1,56 %
Pojišťovna VZP	66 432	94 591	42,39 %
LeasePlan Insurance	167	0	-100 %
CELKEM	9 295 217	9 571 765	2,98 %

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2024)

V roce 2024 došlo k dalšímu růstu trhu s pojištěním vozidel, kdy celkový počet pojištěných vozidel vzrostl o 2,98 % oproti roku 2023. Tento vývoj potvrzuje pokračující pozitivní trend z předchozích let, a to i přes přetrvávající ekonomickou nejistotu a mírné zpomalení růstu

automobilového trhu. Stabilní růst naznačuje, že segment povinného ručení i nadále představuje klíčovou oblast pojištění trhu v České republice.

Z hlediska jednotlivých pojišťoven dosáhla nejvýraznějšího nárůstu pojišťovna VZP (+42,39 %), která pokračuje v dynamickém rozšiřování svého portfolia a posiluje pozici mezi menšími, ale rychle rostoucími subjekty. Významný růst zaznamenala rovněž Pillow pojišťovna (+32,36 %), která si dlouhodobě udržuje vysoké tempo expanze díky digitalizaci a atraktivním produktům zaměřeným na individuální klientelu. Nadprůměrný růst vykazala také ČSOB pojišťovna (+13,35 %) a Allianz pojišťovna (+8,06 %), což potvrzuje jejich posilující postavení mezi velkými hráči na trhu.

Mírnější, avšak stále pozitivní růst byl zaznamenán u Kooperativa pojišťovny (+2,35 %), Direct pojišťovny (+3,46 %), Slavia pojišťovny (+4,75 %) a České podnikatelské pojišťovny (ČPP) (+0,93 %). Tyto společnosti tak potvrdily stabilní vývoj a schopnost udržet si loajální klientelu.

Naopak pokles počtu pojištěných vozidel byl zaznamenán u Generali České pojišťovny (-3,14 %) a UNIQA pojišťovny (-1,56 %), což může souviset s konsolidací portfolia či přesunem části klientů ke konkurenčním poskytovatelům. LeasePlan Insurance ukončila činnost v oblasti pojištění vozidel, což se projevilo poklesem o 100 %. Hasičská vzájemná pojišťovna (+0,15 %) si udržela téměř stejný počet pojištěných vozidel jako v předchozím roce.

Celkově lze konstatovat, že rok 2024 byl obdobím stabilního růstu a konsolidace trhu, kdy většina pojišťoven zaznamenala pozitivní vývoj, přičemž hlavní hybnou silou růstu zůstaly menší a inovativní pojišťovny, zatímco tradiční pojišťovny si udržely své silné postavení a významný podíl na trhu.

K datu zpracování této práce ještě nebyla zveřejněna výroční zpráva ČKP za rok 2025, a proto nelze komplexně zhodnotit vývoj trhu povinného ručení za tento rok.

Dostupná jsou však data za první polovinu roku 2025 uvádějící počet pojištěných vozidel v databázi ČKP k 30.6.2025 (Česká kancelář pojistitelů, c2025).

Tato data jsou uvedena v následující tabulce 8 a mohou naznačovat pokračující trend z předchozích let.

Tabulka 8: Počet pojištěných vozidel k 30.6.2025

Pojišťovna	Počet pojištěných vozidel – rok 2024	Počet pojištěných vozidel – k 30.6.2025	Procentuální nárůst/pokles
Allianz pojišťovna	1 237 149	1 294 862	4,67 %
Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP)	1 439 829	1 450 117	0,71 %
ČSOB pojišťovna	881 309	958 248	8,73 %
Direct pojišťovna	518 155	527 753	1,85 %
Generali Česká pojišťovna (do 21.12.2019 Česká pojišťovna)	2 125 745	2 144 678	0,89 %
Hasičská vzájemná pojišťovna (HVP)	86 122	84 526	-1,85 %
Kooperativa pojišťovna	1 690 812	1 718 174	1,62 %
Pillow pojišťovna	227 699	247 740	8,80 %
Slavia pojišťovna	265 674	261 774	-1,47 %
Uniq pojišťovna	1 004 680	918 455	-8,58 %
Pojišťovna VZP	94 591	85 347	-9,77 %
CELKEM	9 571 765	9 691 674	1,25 %

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2025)

K 30. červnu 2025 vykazoval trh s pojištěním vozidel mírný růst, kdy počet pojištěných vozidel byl přibližně o 1,25 % vyšší než na konci roku 2024. I přes zpomalení tempa růstu tak trh pokračuje v pozitivním trendu posledních let, přičemž zájem o pojištění vozidel zůstává stabilní i v prostředí zvýšené konkurence a ekonomické nejistoty.

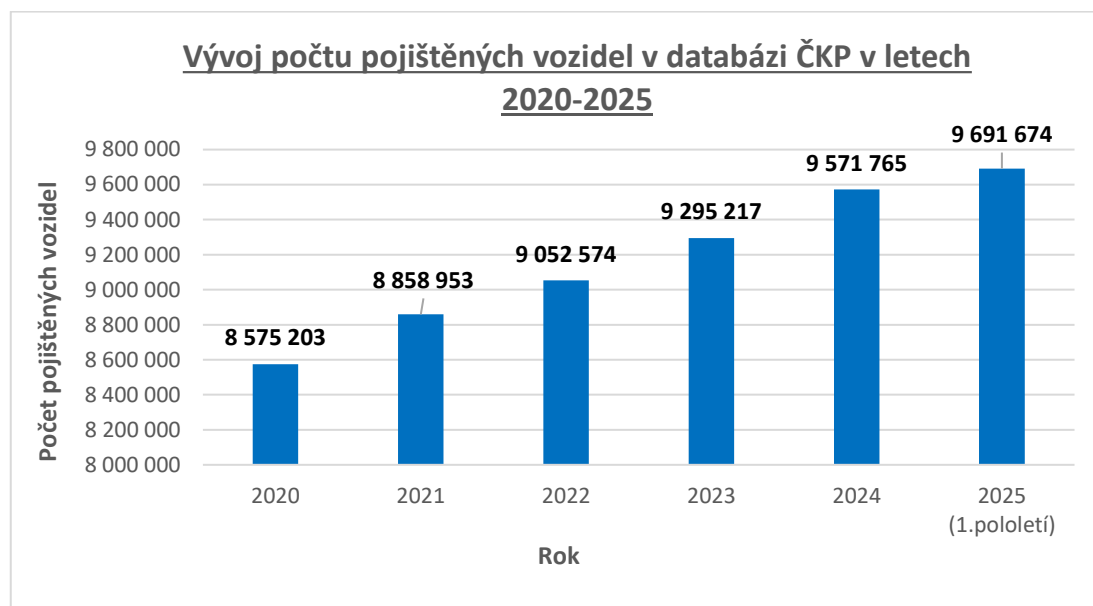
Z hlediska jednotlivých pojišťoven zaznamenala nejvyšší nárůst Pillow pojišťovna (+8,80 %), která si i nadále udržuje dynamické tempo růstu díky digitalizaci a konkurenceschopným produktům. Výrazně rostla také ČSOB pojišťovna (+8,73 %) a Allianz pojišťovna (+4,67 %), které si upevňují své postavení mezi klíčovými hráči na trhu.

Stabilní vývoj s mírným růstem vykázaly Direct pojišťovna (+1,85 %), Kooperativa pojišťovna (+1,62 %), Generali Česká pojišťovna (+0,89 %) a Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP) (+0,71 %). Tyto výsledky potvrzují schopnost velkých pojišťoven dlouhodobě udržet své postavení a klientskou základnu.

Pokles počtu pojištěných vozidel zaznamenaly Slavia pojišťovna (-1,47 %), Hasičská vzájemná pojišťovna (-1,85 %), UNIQA pojišťovna (-8,58 %) a pojišťovna VZP (-9,77 %). U posledně jmenovaných pojišťoven může být tento vývoj spojen s dočasným zpomalením akviziční aktivity či s přirozenou korekcí po výrazném růstu v předchozích letech.

Celkově lze konstatovat, že v první polovině roku 2025 trh s pojištěním vozidel nadále vykazoval stabilní a mírně rostoucí trend. Přestože tempo růstu zpomalilo, trh zůstává vysoce konkurenční, přičemž menší a digitálně orientované pojišťovny nadále přinášejí výraznou inovaci a tlak na tradiční hráče.

Následující obrázek 5 ukazuje vývoj počtu pojištěných vozidel v letech 2020-2025. Je nutno podotknout, že zobrazená data za rok 2025 jsou jen za 1.pololetí.



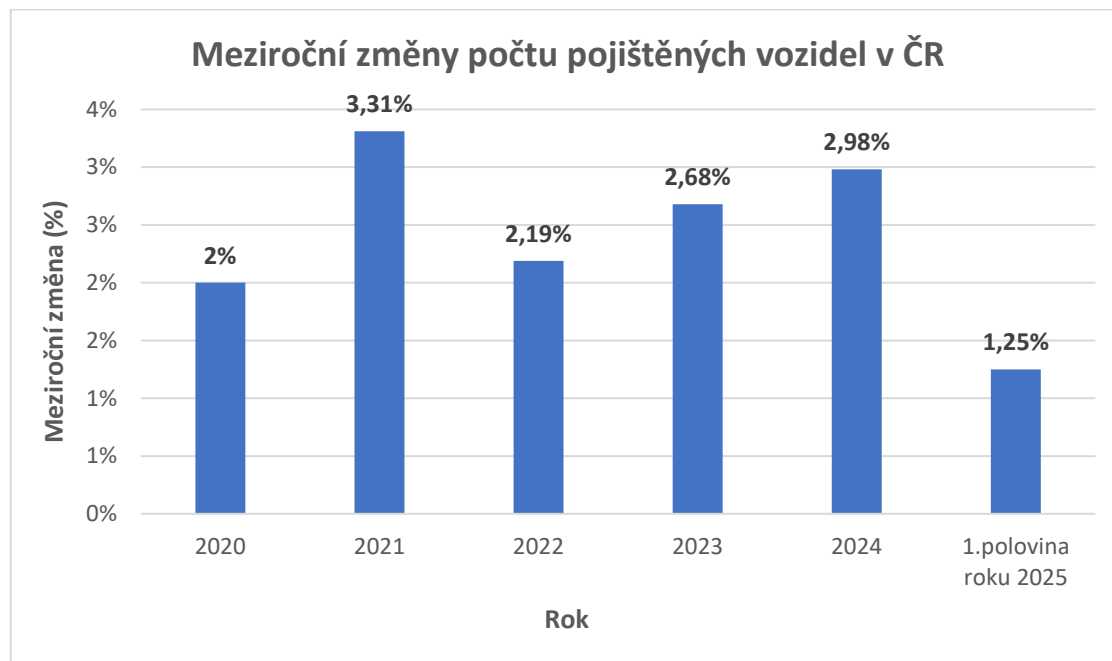
Obrázek 5: Vývoj počtu pojištěných vozidel v letech 2020-2025

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2020-2025)

V roce 2021 došlo k nárůstu o 283 750 pojištěných vozidel, což představuje nárůst o 3,31 % oproti roku 2020. Rok 2022 se zvýšil o 193 621 vozidel, to je 2,19 % oproti roku 2021. V roce 2023 byl nárůst oproti roku 2022 celkem 2,68 %, rok 2024 se zvýšil o 2,98 %. Co se týče roku

2025, data jsou pouze za první polovinu roku, tudíž zatím lze konstatovat, že za půl roku došlo k nárůstu o 1,25 %.

Obrázek 6 ukazuje meziroční procentuální změny počtu pojištěných vozidel v České republice.



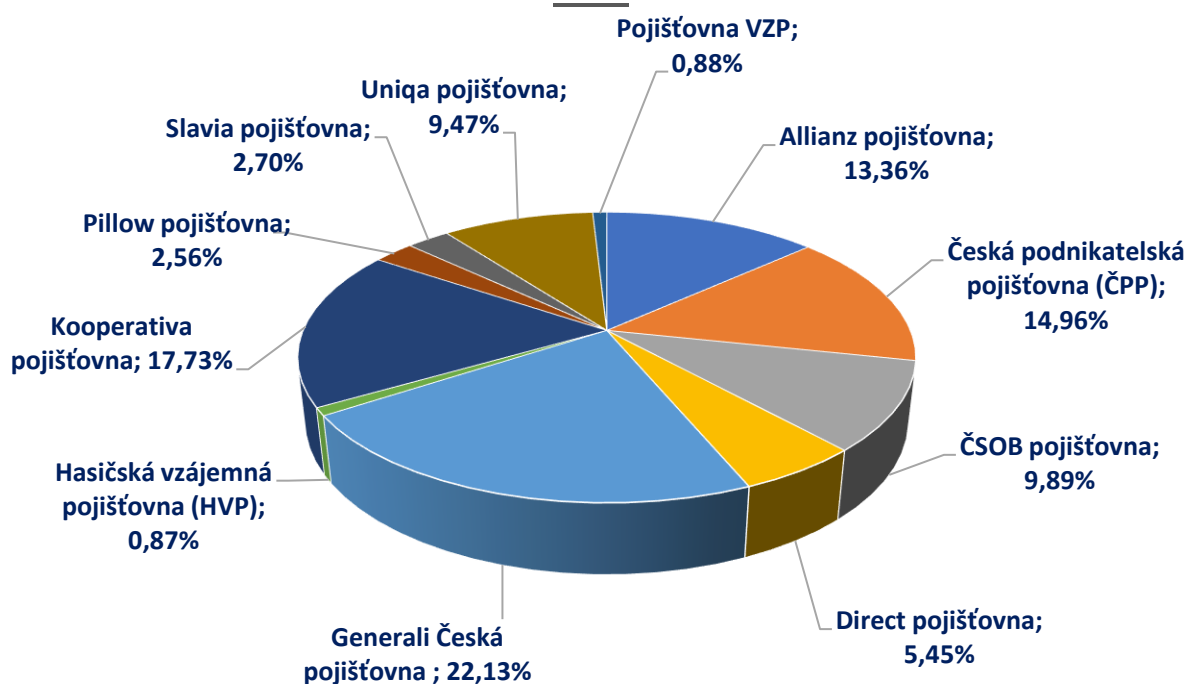
Obrázek 6: Meziroční změny počtu pojištěných vozidel v ČR

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2020-2025)

Graf ukazuje meziroční procentuální změny počtu pojištěných vozidel v ČR od roku 2020 do první poloviny roku 2025. Nejvyšší růst byl v roce 2021 (+3,31 %), následoval mírný pokles v roce 2022 (+2,19 %). V letech 2023 a 2024 se růst opět zvýšil na přibližně 2,7 % a 3 %. Pro rok 2025 je uvedený růst (+1,25 %) pouze za první polovinu roku, takže konečná hodnota za celý rok může být vyšší nebo nižší. Celkově počet pojištěných vozidel roste, i když tempo růstu v současnosti mírně zpomaluje.

Následující obrázek 7 zobrazuje podíl pojišťoven na trhu povinného ručení v České republice za první polovinu roku 2025.

Podíl pojišťoven na trhu povinného ručení v ČR - 1. pololetí 2025



Obrázek 7: Podíl pojišťoven na trhu povinného ručení v ČR – 1.pololetí 2025

Zdroj: vlastní zpracování dle (Česká kancelář pojistitelů, 2025)

Procentuální podíl jednotlivých pojišťoven na trhu povinného ručení v České republice byl vypočítán na základě počtu pojištěných vozidel u jednotlivých pojišťoven. Z grafu je patrné, že největší zastoupení má Generali Česká pojišťovna s 22,13 %, následovaná Kooperativou s 17,73 %, Českou podnikatelskou pojišťovnou (ČPP) s 14,96 % a Allianz s 13,36 %. Naopak nejnižší podíl na trhu mají Hasičská vzájemná pojišťovna (HVP) s 0,87 % a Pojišťovna VZP s 0,88 %.

5 KOMPARAČNÍ ANALÝZA NABÍDKY POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI Z PROVOZU VOZIDLA U VYBRANÝCH POJIŠŤOVEN

Tato kapitola se zaměřuje na komparaci produktů pojištění odpovědnosti z provozu vozidla nabízených vybranými pojišťovnami na českém trhu. Cílem je porovnat výši pojistného u tří pojišťoven – UNIQA pojišťovna, ČSOB Pojišťovna a SLAVIA pojišťovna – a analyzovat rozdíly v cenové hladině pojistného podle věku řidiče. Komparace je provedena prostřednictvím čtyř modelových příkladů, které reprezentují různé věkové skupiny řidičů, konkrétně 18, 30, 54 a 65 let. Tyto věkové kategorie byly zvoleny s cílem postihnout odlišnosti v pojistném, které mohou vyplývat z rozdílných zkušeností řidičů a z pohledu pojišťoven představují významné rizikové faktory.

Při výpočtech nebyly zohledněny systémy bonusů a malusů, a to z důvodu absence osobních údajů, konkrétně rodného čísla, které je pro přesné stanovení sazby pojistného nezbytné. Výsledky tedy představují orientační přehled pojistného bez individuálních slev či přírážek, které se běžně uplatňují v praxi.

Komparace jednotlivých variant nebyla zaměřena pouze na rozhodování podle ceny, ale byla provedena také pomocí vícekritériálního rozhodovacího přístupu. Konkrétně byla využita metoda váženého součtu (Weighted Sum Approach, WSA), která umožňuje zohlednit více hodnotících kritérií současně.

„Metoda váženého součtu bývá označována také jako metoda WSA (Weighted Sum Approach). Tato metoda je založena na konstrukci lineární funkce užitku na stupnici od 0 do 1. Nejhorší varianta podle daného kritéria bude mít užitek 0, nejlepší varianta užitek 1 a ostatní varianty budou mít užitek mezi oběma krajními hodnotami.“ (Jablonský, Dlouhý, 2004, s.50)

Součástí kapitoly je rovněž prezentace výsledků dotazníkového šetření, jehož cílem bylo získat data o faktorech, které mohou ovlivňovat cenu povinného ručení. Tato data následně poslouží jako podklad pro provedení korelační a kontingenční analýzy, jejímž prostřednictvím jsou zkoumány vztahy mezi jednotlivými proměnnými a identifikovány faktory, které mohou mít na výši pojistného statisticky významný vliv.

5.1 Postup komparace a použitá metoda hodnocení

Pro porovnání nabídek povinného ručení u vybraných pojišťoven byla zvolena metoda WSA (Weighted Sum Approach), která patří mezi vícekritériální metody hodnocení variant. Tato metoda umožňuje zohlednit více kritérií současně a přiřadit jim různé váhy podle jejich důležitosti.

Před samotným hodnocením bylo nutné převést původní hodnoty kritérií na bezrozměrné jednotky v intervalu od 0 do 1, čímž se zajistila jejich srovnatelnost. Normalizace byla provedena podle následujících vztahů:

$$y'_{ij} = \frac{y_{ij}-D_j}{H_j-D_j} \quad (\text{pro maximalizační kritéria})$$

$$y'_{ij} = \frac{H_j-y_{ij}}{H_j-D_j} \quad (\text{pro minimalizační kritéria})$$

Po normalizaci byl pro každou variantu vypočten celkový užitek podle vztahu:

$$u(X_i) = \sum_{j=1}^k v_j y'_{ij}$$

Kde:

y_{ij} – původní hodnota j-tého kritéria pro i-tou variantu

D_i – nejhorší (nejnižší) hodnota kritéria

H_i – nejlepší (nejvyšší) hodnota kritéria

v_j – váha j-tého kritéria

y'_{ij} – normalizovaná hodnota kritéria

$u(X_i)$ – celkový užitek varianty X_i (Jablonský, Dlouhý, 2004, s.51).

Na základě vypočtených užiteků byly jednotlivé varianty (nabídky pojišťoven) seřazeny podle klesající hodnoty, přičemž nejvyšší hodnota představuje nejvhodnější nabídku.

5.2 Modelový příklad č.1 – řidič 18 let

Prvním modelovým příkladem je mladý řidič ve věku 18 let, který disponuje osobním vozidlem Škoda Fabia s benzínovým motorem o objemu 1.2 HTP, výkonem 47 kW a rokem výroby 2005. Trvalé bydliště je uvedeno ve městě Chrudim. Tento modelový příklad reprezentuje začínajícího řidiče bez předchozích zkušeností, u něhož lze očekávat vyšší sazbu pojistného vzhledem k rizikovému profilu této věkové skupiny.

Řidič požaduje zahrnout do pojištění také připojištění skel, srážky se zvěří a rozšířené asistenční služby. Co se týče limitů pojistného plnění, vystačí si s minimální zákonem stanovenou hranicí, neboť problematiku výše krytí neřeší. Nejdůležitějším kritériem je pro tohoto řidiče cena, proto ji přikládá váhu ve výši 0,40.

V následující tabulce 9 jsou uvedeny nabídky jednotlivých pojišťoven a přidělené váhy od klienta podle jeho preferencí. Ceny uvedené v tabulce představují celkové roční pojistné, které u jednotlivých pojišťoven zahrnuje také další pojištění. U ČSOB pojišťovny je v ceně také úrazové pojištění řidiče (limit 100 000 Kč) a pojištění osobních věcí řidiče a rodinných příslušníků (limit 5 000 Kč). SLAVIA má v ceně i úrazové pojištění řidiče (limit 200 000 Kč pro trvalé následky, 100 000 Kč při úmrtí), poškození kabelů vozidla zvířetem (limit 30 000 Kč, spoluúčast 500 Kč), pojištění klíčů od vozidla (limit 7 500 Kč při odcizení, 2 500 Kč při ztrátě, spoluúčast 500 Kč). A pojišťovna UNIQA úrazové pojištění řidiče (limit 500 000 Kč), pojištění škod na vlastním vozidle při zaviněné nehodě (limit 10 000 Kč). Tyto pojištění nebyly součástí komparace, která se zaměřila pouze na vybraná hlavní kritéria: cena, limity pojistného plnění, asistenční služby, pojištění skel a pojištění střetu se zvěří.

Tabulka 9: Základní data pro příklad č.1

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			Přídělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	
Cena	16 859 Kč	9 511 Kč	11 064 Kč	0,40
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	50/50	100/100	100/100	0,10
Asistenční služby	3	5	4	0,30
Pojištění skel	10 000 Kč	Bez limitu	5 000 Kč	0,10
Střet se zvěří	50 000 Kč	50 000 Kč	100 000 Kč	0,10

Zdroj: vlastní zpracování

Poznámka: Asistenční služby byly hodnoceny bodově, jelikož jejich rozsah byl v nabídkách pojišťoven uveden převážně slovně. Hodnocení bylo provedeno na základě rozsahu a kvality poskytovaných služeb. ČSOB (3 body) limit plnění 5 000 Kč, bez bližší specifikace odtahu. SLAVIA (4 body) asistenční zásah do 1 hodiny, odtah do nejbližšího servisu. UNIQA (5 bodů) limit pro opravu při nehodě 2 800 Kč, při poruše 1 800 Kč, neomezený odtah v rámci ČR a SR do libovolného servisu.

U doplňkového pojištění skel, kde pojišťovna UNIQA uvádí „bez limitu“, byla pro potřeby komparace a následné aplikace metody WSA stanovena horní hranice ve výši 20 000 Kč.

V následující tabulce 10 jsou uvedeny normalizované hodnoty jednotlivých kritérií pro vybrané pojišťovny, vypočtené na základě výše uvedených vzorců.

Tabulka 10: Normalizované hodnoty k příkladu č.1

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			Přidělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	
Cena	$(16\ 859-16\ 859)/(16\ 859-9\ 511) = 0$	$(16\ 859-9\ 511)/(16\ 859-9\ 511) = 1$	$(16\ 859-11\ 064)/(16\ 859-9\ 511) = 0,79$	0,40
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	$(100-100)/(200-100) = 0$	$(200-100)/(200-100) = 1$	$(200-100)/(200-100) = 1$	0,10
Asistenční služby	$(3-3)/(5-3) = 0$	$(5-3)/(5-3) = 1$	$(4-3)/(5-3) = 0,5$	0,30
Pojištění skel	$(10\ 000-5\ 000)/(20\ 000-5\ 000) = 0,33$	$(20\ 000-5\ 000)/(20\ 000-5\ 000) = 1$	$(5\ 000-5\ 000)/(20\ 000-5\ 000) = 0$	0,10
Střet se zvěří	$(50\ 000-50\ 000)/(100\ 000-50\ 000) = 0$	$(50\ 000-50\ 000)/(100\ 000-50\ 000) = 0$	$(100\ 000-50\ 000)/(100\ 000-50\ 000) = 1$	0,10

Zdroj: vlastní zpracování

V následující tabulce 11 je uvedeno vyhodnocení nabídek pojišťoven metodou WSA, kdy byly normalizované hodnoty jednotlivých kritérií vynásobeny váhami klienta.

Tabulka 11: Vyhodnocení výsledku příkladu č.1

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			Přidělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	
Cena	$0*0,40 = 0$	$1*0,40 = 0,40$	$0,79*0,40 = 0,316$	0,40
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	$0*0,10 = 0$	$1*0,10 = 0,10$	$1*0,10 = 0,10$	0,10
Asistenční služby	$0*0,30 = 0$	$1*0,30 = 0,30$	$0,5*0,3 = 0,15$	0,30
Pojištění skel	$0,33*0,10 = 0,033$	$1*0,10 = 0,10$	$0*0,10 = 0$	0,10
Střet se zvěří	$0*0,10 = 0$	$0*0,10 = 0$	$1*0,10 = 0,10$	0,10
Celkový užitek	0,033	0,9	0,666	1,00
Pořadí	3.	1.	2.	

Zdroj: vlastní zpracování

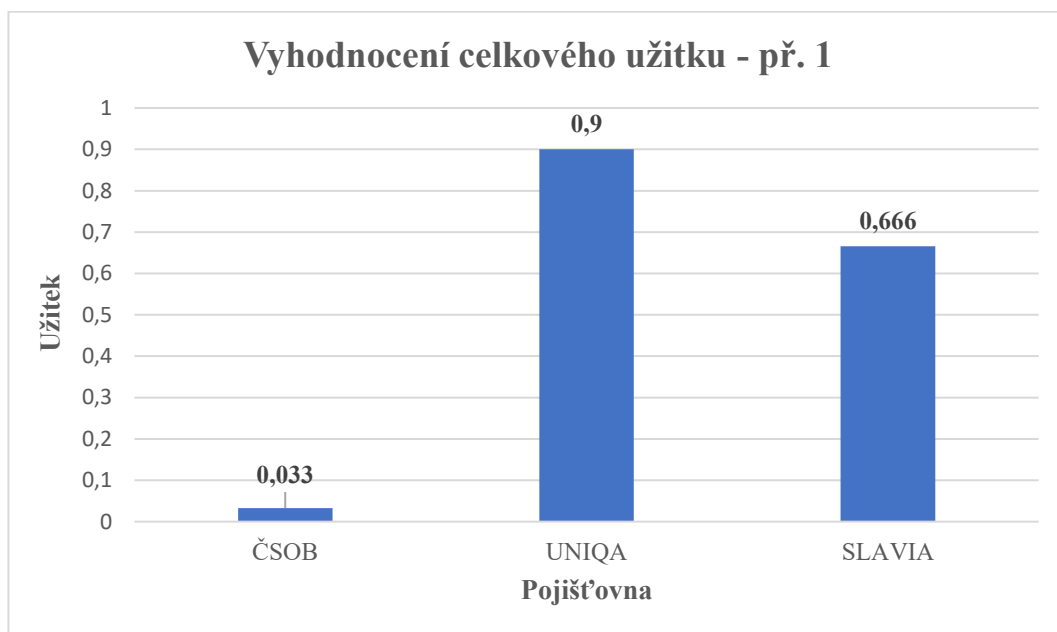
Na základě aplikace metody WSA byly jednotlivé pojišťovny porovnány podle stanovených kritérií a jejich váhových koeficientů. Nejlépe hodnocenou pojišťovnou se stala UNIQA s celkovým součtem normalizovaných hodnot 0,9, což ji řadí na 1. místo. UNIQA dosáhla nejvyššího hodnocení zejména díky plnému pokrytí limitů pojištění a rozsahu asistenčních služeb, což výrazně zvyšuje hodnotu její nabídky.

Na 2. místě se umístila Slavia s výslednou hodnotou 0,666. Slavia nabídla relativně nízkou cenu a pokrytí střetu se zvěří, avšak její nabídka byla částečně znevýhodněna nižším hodnocením v oblasti asistenčních služeb a pojištění skel.

ČSOB Pojišťovna se umístila na 3. místě s celkovým výsledkem 0,033. Přestože nabízí určité pojištění skel, její nabídku výrazně snižuje nulové hodnocení v oblasti ceny, limitů a asistenčních služeb, což z ní činí nejméně výhodnou variantu z hlediska preferencí klienta.

Z dosažených výsledků vyplývá, že při zohlednění preferencí klienta (největší váhu měla cena a asistenční služby) představuje nabídka pojišťovny UNIQA z hlediska poměru ceny, rozsahu krytí a poskytovaných služeb nejvhodnější variantu.

Obrázek 8 poskytuje grafické znázornění výsledných hodnot užítku.



Obrázek 8: Vyhodnocení celkového užítku u př.1

Zdroj: vlastní zpracování

5.3 Modelový příklad č. 2 – řidič 30 let

Druhý modelový příklad se zaměřuje na řidiče ve věku 30 let, který je již zkušenějším účastníkem silničního provozu. Tento řidič vlastní vozidlo Škoda Octavia 3, s naftovým motorem o objemu 1.6, výkonem 81 kW a rokem výroby 2016. Trvalé bydliště má v Brně.

Kromě základního pojištění požaduje i připojištění skel, srážky se zvěří a rozšířené asistenční služby. Na rozdíl od nejmladšího řidiče z předchozího příkladu klade důraz také na dostatečné pojistné limity, které požaduje alespoň ve výši 150/150 mil. Kč. Největší váhu tento řidič přiřadí právě limitům pojistného plnění, kterým přiřadil váhu 0,35.

V následující tabulce 12 jsou uvedeny nabídky jednotlivých pojišťoven a přidělené váhy od klienta podle jeho preferencí. Je vhodné uvést, že v ceně povinného ručení jednotlivých pojišťoven mohou být zahrnuty také další doplňkové služby a pojištění, která však nebyla zahrnuta do komparace. Komparace byla provedena pouze na základě hlavních kritérií, a to ceny pojištění, limitů pojistného plnění, rozsahu asistenčních služeb, pojištění srážky se zvěří a pojištění skel.

U pojišťovny UNIQA je v ceně dále zahrnuto úrazové pojištění řidiče s limitem 1 000 000 Kč, pojištění vlastní malé škody (škoda na vlastním vozidle při zaviněné nehodě) do výše 20 000 Kč a pojištění vlastní totální škody (zničení vlastního vozidla při zaviněné nehodě) až do výše 150 000 Kč.

Pojišťovna Slavia zahrnuje v ceně úrazové pojištění řidiče s limitem 200 000 Kč pro trvalé následky a 100 000 Kč pro případ smrti, garanci ceny na 3 roky, pojištění poškození kabelů vozidla zvířetem (limit 30 000 Kč, spoluúčast 500 Kč), pojištění klíčů od vozidla (limit 7 500 Kč při odcizení, 2 500 Kč při ztrátě, spoluúčast 500 Kč), pojištění vandalismu (limit 30 000 Kč, spoluúčast 500 Kč) a pojištění pneumatik (limit 10 000 Kč, spoluúčast 500 Kč).

V případě ČSOB Pojišťovny je v ceně zahrnuto úrazové pojištění řidiče s limitem 300 000 Kč, zapůjčení náhradního vozidla při zaviněné nehodě s limitem 10 000 Kč, pojištění osobních věcí řidiče a rodinných příslušníků s limitem 15 000 Kč a pojištění škod na vlastním vozidle při zaviněné nehodě do výše 10 000 Kč.

Tabulka 12: Základní data pro příklad č.2

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	Přídělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
Cena	8 390 Kč	5 939 Kč	5 412 Kč	0,30
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	200/200	150/150	150/150	0,35
Asistenční služby	3	5	4	0,15
Pojištění skel	10 000 Kč	Bez limitu	5 000 Kč	0,10
Střet se zvěří	50 000 Kč	50 000 Kč	100 000 Kč	0,10

Zdroj: vlastní zpracování

Poznámka: Asistenční služby byly hodnoceny bodově, jelikož jejich rozsah byl v nabídkách pojišťoven popsán převážně slovně. Hodnocení bylo provedeno na základě rozsahu a kvality poskytovaných služeb. Pojišťovna ČSOB (3 body) nabízí limit plnění 5 000 Kč, bez podrobnější specifikace odtahu. Slavia (4 body) zajišťuje asistenční zásah do 1 hodiny s odtahem do nejbližšího servisu. UNIQA (5 bodů) poskytuje limit pro opravu při nehodě do výše 2 800 Kč, při poruše 1 800 Kč a neomezený odtah v rámci České a Slovenské republiky do libovolného servisu.

U doplňkového pojištění skel, kde pojišťovna UNIQA uvádí „bez limitu“, byla pro účely komparace a aplikace metody WSA stanovena maximální hodnota ve výši 20 000 Kč.

V následující tabulce 13 jsou uvedeny normalizované hodnoty jednotlivých kritérií pro hodnocené pojišťovny, vypočtené podle uvedených vzorců pro minimalizační a maximalizační kritéria.

Tabulka 13: Normalizované hodnoty k příkladu č.2

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	Přidělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
Cena	$(8\ 390-8\ 390)/(8\ 390-5\ 412) = 0$	$(8\ 390-5\ 939)/(8\ 390-5\ 412) = 0,82$	$(8\ 390-5\ 412)/(8\ 390-5\ 412) = 1$	0,30
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	$(400-300)/(400-300) = 1$	$(300-300)/(400-300) = 0$	$(300-300)/(400-300) = 0$	0,35
Asistenční služby	$(3-3)/(5-3) = 0$	$(5-3)/(5-3) = 1$	$(4-3)/(5-3) = 0,5$	0,15
Pojištění skel	$(10\ 000-5\ 000)/(20\ 000-5\ 000) = 0,33$	$(20\ 000-5\ 000)/(20\ 000-5\ 000) = 1$	$(5\ 000-5\ 000)/(20\ 000-5\ 000) = 0$	0,10
Střet se zvěří	$(50\ 000-50\ 000)/(100\ 000-50\ 000) = 0$	$(50\ 000-50\ 000)/(100\ 000-50\ 000) = 0$	$(100\ 000-50\ 000)/(100\ 000-50\ 000) = 1$	0,10

Zdroj: vlastní zpracování

V následující tabulce 14 je uvedeno vyhodnocení nabídek pojišťoven metodou WSA, kdy byly normalizované hodnoty jednotlivých kritérií vynásobeny váhami klienta.

Tabulka 14: Vyhodnocení výsledku k příkladu č.2

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			Přídělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	
Cena	$0*0,30 = 0$	$0,82*0,30 = 0,246$	$1*0,30 = 0,30$	0,30
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	$1*0,35 = 0,35$	$0*0,35 = 0$	$0*0,35 = 0$	0,35
Asistenční služby	$0*0,15 = 0$	$1*0,15 = 0,15$	$0,5*0,15 = 0,075$	0,15
Pojištění skel	$0,33*0,10 = 0,033$	$1*0,10 = 0,10$	$0*0,10 = 0$	0,10
Střet se zvířít	$0*0,10 = 0$	$0*0,10 = 0$	$1*0,10 = 0,10$	0,10
Celkový užitek	0,383	0,496	0,475	1,00
Pořadí	3.	1.	2.	

Zdroj: vlastní zpracování

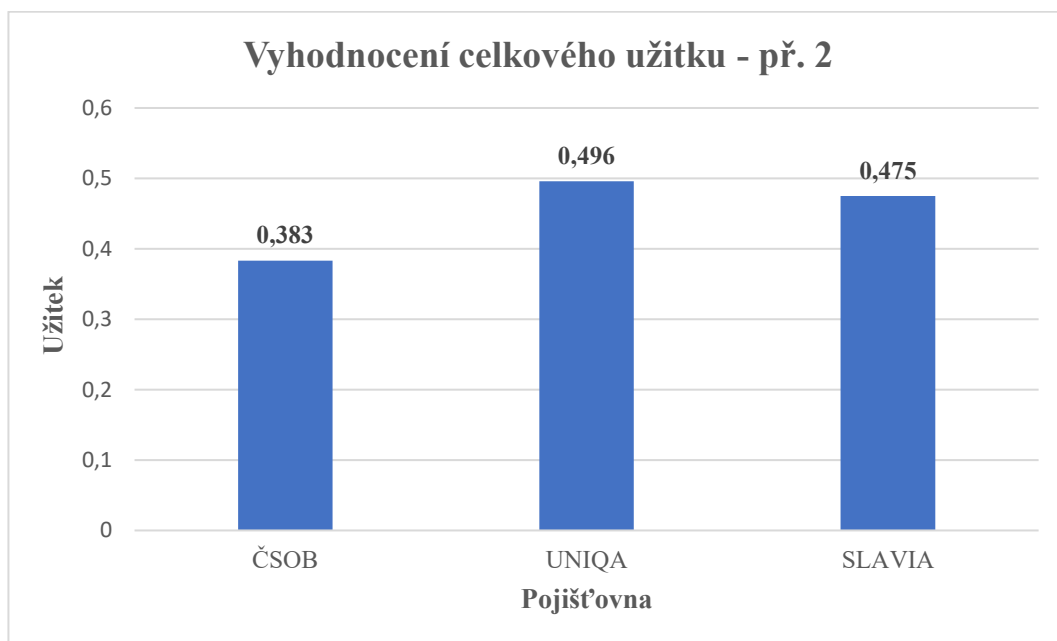
Na základě aplikace metody WSA byly jednotlivé varianty povinného ručení porovnány podle stanovených kritérií a jejich váhových koeficientů. Nejlépe hodnocenou pojišťovnou se stala UNIQA s celkovým součtem normalizovaných hodnot 0,496, což ji řadí na 1. místo. UNIQA dosáhla nejvyššího hodnocení zejména díky širokému rozsahu asistenčních služeb a doplňkových pojištění, které výrazně zvyšují hodnotu její nabídky, i přes mírně vyšší cenu (5 939 Kč).

Na 2. místě se umístila pojišťovna Slavia s výslednou hodnotou 0,475. Ta nabídla nejnížší cenu (5 412 Kč), avšak nižší rozsah doplňkových služeb a méně příznivé podmínky asistenční pomoci způsobily, že v celkovém hodnocení obsadila druhou příčku.

ČSOB Pojišťovna se umístila na 3. místě s celkovým výsledkem 0,383. Přestože nabízí vysoké limity pojistného plnění, její nabídku znevýhodňuje vysoká cena a omezenější rozsah asistenčních služeb.

Z dosažených výsledků vyplývá, že při zohlednění preferencí klienta (největší váha byla přidělena limitům plnění a ceně pojištění) představuje nabídka pojišťovny UNIQA z hlediska poměru ceny, rozsahu krytí a poskytovaných služeb nejvhodnější variantu.

Obrázek 9 poskytuje grafické znázornění výsledných hodnot užítku.



Obrázek 9: Vyhodnocení celkového užítku u př.2

Zdroj: vlastní zpracování

5.4 Modelový příklad č. 3 – řidič 54 let

Třetí modelový příklad představuje řidiče ve věku 54 let, který disponuje vozidlem Hyundai Tucson, s naftovým motorem o objemu 1.6, výkonem 100 kW a rokem výroby 2020. Trvalé bydliště má uvedené v Pardubicích. Tento řidič patří mezi zkušené motoristy, u nichž pojišťovny často uplatňují výhodnější sazby vzhledem k nižšímu riziku dopravních nehod.

Řidič požaduje zahrnout do pojištění připojištění skel, střetu se zvěří a rozšířené asistenční služby. Stejně jako u předchozího příkladu je i zde stanoven požadavek na limity pojistného plnění alespoň ve výši 150/150 mil. Kč. Tento řidič přikládá největší váhu právě limitům pojistného plnění, a to ve výši 0,30.

V následující tabulce 15 jsou uvedeny nabídky jednotlivých pojišťoven a přidělené váhy od klienta podle jeho preferencí. Je vhodné uvést, že v ceně povinného ručení jednotlivých pojišťoven mohou být zahrnuty také další doplňkové služby a pojištění, která však nebyla zahrnuta do komparace. Komparace byla provedena pouze na základě hlavních kritérií, a to ceny pojištění, limitů pojistného plnění, rozsahu asistenčních služeb, pojištění srážky se zvěří a pojištění skel.

ČSOB obsahuje v ceně úrazové pojištění řidiče s limitem 300 000 Kč, zapůjčení náhradního vozidla při zaviněné nehodě s limitem 10 000 Kč, pojištění osobních věcí řidiče a rodinných příslušníků s limitem 15 000 Kč a pojištění škod na vlastním vozidle při zaviněné nehodě s limitem 10 000 Kč.

SLAVIA má v ceně úrazové pojištění řidiče s limitem 200 000 Kč pro trvalé následky a 100 000 Kč pro případ smrti, garance ceny na 3 roky, poškození kabelů vozidla zvrátenem (limit 30 000 Kč, spoluúčast 500 Kč), pojištění klíčů od vozidla (limit 7 500 Kč při odcizení, 2 500 Kč při ztrátě, spoluúčast 500 Kč), pojištění pneumatik (limit 10 000 Kč, spoluúčast 500 Kč), pojištění vandalismu (limit 30 000 Kč, spoluúčast 500 Kč) a živelní pojištění (limit 50 000 Kč, spoluúčast 500 Kč).

UNIQA zahrnuje úrazové pojištění řidiče s limitem 1 000 000 Kč, pojištění škod na vlastním vozidle při zaviněné nehodě do 20 000 Kč (malá škoda) a pojištění totální škody až do 150 000 Kč.

Tato doplňková pojištění představují významnou přidanou hodnotu pro klienty, avšak pro účely komparace byla vynechána, aby bylo možné zajistit objektivní srovnání jednotlivých nabídek.

Tabulka 15: Základní data pro příklad č.3

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	Přídělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
Cena	4 790 Kč	6 929 Kč	4 151 Kč	0,20
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	200/200	150/150	200/200	0,30
Asistenční služby	3	4	5	0,15
Pojištění skel	10 000 Kč	Bez limitu	5 000 Kč	0,15
Střet se zvěří	50 000 Kč	50 000 Kč	50 000 Kč	0,20

Zdroj: vlastní zpracování

Poznámka: Asistenční služby byly hodnoceny bodově, jelikož jejich rozsah byl v nabídkách pojišťoven popsán převážně slovně. Hodnocení bylo provedeno na základě rozsahu a kvality poskytovaných služeb. Pojišťovna ČSOB (3 body) nabízí limit plnění 5 000 Kč, bez podrobnější specifikace odtahu. UNIQA (4 body) poskytuje limit pro opravu při nehodě do výše 2 800 Kč, při poruše 1 800 Kč a neomezený odtah v rámci České a Slovenské republiky do libovolného servisu. Pojišťovna SLAVIA (5 bodů) asistence VIP pro případ nehody i poruchy bez limitu, odtah v ČR bez limitu, v zahraničí 400 km z místa události.

U doplňkového pojištění skel, kde pojišťovna UNIQA uvádí „bez limitu“, byla pro účely komparace a aplikace metody WSA stanovena maximální hodnota ve výši 20 000 Kč.

V následující tabulce 16 jsou uvedeny normalizované hodnoty jednotlivých kritérií pro hodnocené pojišťovny, vypočtené podle uvedených vzorců pro minimalizační a maximalizační kritéria.

Tabulka 16: Normalizované hodnoty k příkladu č.3

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			Přidělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	
Cena	$(6\ 929-4\ 790)/(6\ 929-4\ 151) = 0,77$	$(6\ 929-6\ 929)/(6\ 929-4\ 151) = 0$	$(6\ 929-4\ 151)/(6\ 929-4\ 151) = 1$	0,20
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	$(400-300)/(400-300) = 1$	$(300-300)/(400-300) = 0$	$(400-300)/(400-300) = 1$	0,30
Asistenční služby	$(3-3)/(5-3) = 0$	$(4-3)/(5-3) = 0,5$	$(5-3)/(5-3) = 1$	0,15
Pojištění skel	$(10\ 000-5\ 000)/(20\ 000-5\ 000) = 0,33$	$(20\ 000-5\ 000)/(20\ 000-5\ 000) = 1$	$(5\ 000-5\ 000)/(20\ 000-5\ 000) = 0$	0,15
Střet se zvířím	$(50\ 000-50\ 000)/(50\ 000-50\ 000) = 0$	$(50\ 000-50\ 000)/(50\ 000-50\ 000) = 0$	$(50\ 000-50\ 000)/(50\ 000-50\ 000) = 0$	0,20

Zdroj: vlastní zpracování

V následující tabulce 17 je uvedeno vyhodnocení nabídek pojišťoven metodou WSA, kdy byly normalizované hodnoty jednotlivých kritérií vynásobeny váhami od klienta.

Tabulka 17: Vyhodnocení výsledku k příkladu č.3

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			Přidělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	
Cena	$0,77*0,20 = 0,154$	$0*0,20 = 0$	$1*0,20 = 0,20$	0,20
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	$1*0,30 = 0,30$	$0*0,30 = 0$	$1*0,30 = 0,30$	0,30
Asistenční služby	$0*0,15 = 0$	$0,5*0,15 = 0,075$	$1*0,15 = 0,15$	0,15
Pojištění skel	$0,33*0,15 = 0,0495$	$1*0,15 = 0,15$	$0*0,15 = 0$	0,15
Střet se zvířetí	$0*0,20 = 0$	$0*0,20 = 0$	$0*0,20 = 0$	0,20
Celkový užitek	0,5035	0,225	0,65	1,00
Pořadí	2.	3.	1.	

Zdroj: vlastní zpracování

Na základě aplikace metody WSA byla vyhodnocena nabídka povinného ručení u tří vybraných pojišťoven – ČSOB, UNIQA a SLAVIA. Jednotlivá kritéria (cena, limity pojistného plnění, asistenční služby, pojištění skel a střet se zvířetí) byla ohodnocena váhami podle preferencí modelového klienta, přičemž součet všech vah činí 1.

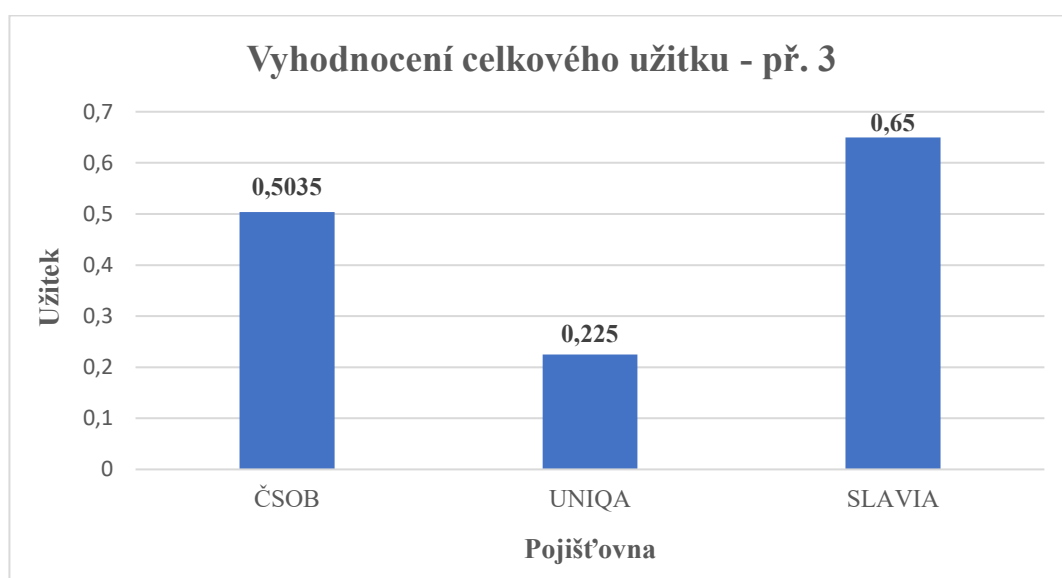
Po dosazení normalizovaných hodnot a jejich násobení přiřazenými váhami byly získány celkové součty, které určují výsledné pořadí pojišťoven. Nejlépe hodnocenou variantou se stala pojišťovna SLAVIA s výslednou hodnotou 0,65, která tak dosáhla nejvyššího bodového ohodnocení. Rozhodujícím faktorem se ukázaly být nízká cena a vysoké limity pojistného plnění, kterým klient přiřadil největší váhu (0,20 a 0,30).

Na druhém místě se umístila ČSOB pojišťovna s hodnotou 0,5035, která dosáhla dobrého výsledku zejména díky vysokým limitům pojistného plnění a částečně díky pojištění skel. Naopak nižší bodové hodnocení bylo způsobeno například horšími asistenčními službami.

Nejnižší hodnocení získala pojišťovna UNIQA s hodnotou 0,225, a to především z důvodu nižších limitů plnění a absence rozšířeného krytí v některých sledovaných oblastech.

Celkově lze tedy konstatovat, že z pohledu klienta, který klade důraz především na cenu a limity pojistného plnění, představuje nabídka pojišťovny SLAVIA nejvýhodnější variantu povinného ručení ze zkoumaných možností.

Obrázek 10 poskytuje grafické znázornění výsledných hodnot užítku.



Obrázek 10: Vyhodnocení celkového užítku u př.3

Zdroj: vlastní zpracování

5.5 Modelový příklad č. 4 – řidič 65 let

Poslední modelový příklad se týká řidiče ve věku 65 let, který vlastní vozidlo Dacia Duster s benzínovým motorem o objemu 1.6, výkonem 77 kW a rokem výroby 2013. Trvalé bydliště má v obci Krouna u Hlinska. Tento řidič tak spadá podle pojišťoven do seniorské věkové kategorie, která je tak vnímána individuálně.

Stejně tak jako předchozí řidiči požaduje navíc připojištění skel, střet se zvěří, lepší asistenční služby a limity pojistného plnění preferuje minimálně 150/150 mil. Kč. Největší váhu přikládá asistenčním službám, a to ve výši 0,35.

Je vhodné zmínit, že v cenách jednotlivých pojištění jsou u vybraných pojišťoven zahrnuty také další druhy pojištění (připojištění), které však nebyly předmětem komparativního hodnocení. Pro účely porovnání byla zohledněna pouze hlavní kritéria, a to cena, limity pojistného plnění, rozsah asistenčních služeb, pojištění skel a srážka se zvěří.

ČSOB Pojišťovna v rámci ceny zahrnuje také úrazové pojištění řidiče s limitem 300 000 Kč, zapůjčení náhradního vozidla při zaviněné nehodě s limitem 10 000 Kč, pojištění osobních věcí řidiče a rodinných příslušníků s limitem 15 000 Kč a pojištění škod na vlastním vozidle při zaviněné nehodě do výše 10 000 Kč.

U pojišťovny UNIQA jsou v ceně zahrnuta pouze připojištění odpovídající vybraným hodnotícím kritériím – tedy pojištění skel, srážky se zvěří a asistenční služby. Tato varianta nenabízí žádná další připojištění nad rámec požadovaných parametrů.

Pojišťovna SLAVIA nabízí v ceně úrazové pojištění řidiče s limitem 200 000 Kč pro trvalé následky a 100 000 Kč pro smrt, dále garanci ceny na tři roky, pojištění poškození kabelů vozidla zvířetem (limit 30 000 Kč, spoluúčast 500 Kč), pojištění klíčů od vozidla (limit 7 500 Kč v případě odcizení, 2 500 Kč při ztrátě, spoluúčast 500 Kč), pojištění vandalismu (limit 30 000 Kč, spoluúčast 500 Kč) a pojištění pneumatik (limit 10 000 Kč, spoluúčast 500 Kč).

V následující tabulce 18 jsou uvedeny nabídky jednotlivých pojišťoven a přidělené váhy od klienta podle jeho preferencí

Tabulka 18: Základní data pro příklad č.4

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	Přídělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
Cena	3 952 Kč	3 289 Kč	4 912 Kč	0,15
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	200/200	150/150	150/150	0,20
Asistenční služby	3	5	4	0,35
Pojištění skel	10 000 Kč	Bez limitu	5 000 Kč	0,15
Střet se zvěří	50 000 Kč	50 000 Kč	100 000 Kč	0,15

Zdroj: vlastní zpracování

Poznámka: Asistenční služby byly hodnoceny bodově, jelikož jejich rozsah byl v nabídkách pojišťoven popsán převážně slovně. Hodnocení bylo provedeno na základě rozsahu a kvality poskytovaných služeb. Pojišťovna ČSOB (3 body) nabízí limit plnění 5 000 Kč, bez podrobnější specifikace odtahu. Pojišťovna SLAVIA (4 body) asistence XL pro případ nehody i poruchy s opravou do 2 hodin, odtah až 200 km z místa události.

UNIQA (5 bodů) poskytuje limit pro opravu při nehodě do výše 2 800 Kč, při poruše 1 800 Kč a neomezený odtah v rámci České a Slovenské republiky do libovolného servisu.

U doplňkového pojištění skel, kde pojišťovna UNIQA uvádí „bez limitu“, byla pro účely komparace a aplikace metody WSA stanovena maximální hodnota ve výši 20 000 Kč.

V následující tabulce 19 jsou uvedeny normalizované hodnoty jednotlivých kritérií pro hodnocené pojišťovny, vypočtené podle uvedených vzorců pro minimalizační a maximalizační kritéria.

Tabulka 19: Normalizované hodnoty k příkladu č.4

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			Přidělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	
Cena	$(4\,912 - 3\,952)/(4\,912 - 3\,289) = \mathbf{0,59}$	$(4\,912 - 3\,289)/(4\,912 - 3\,289) = \mathbf{1}$	$(4\,912 - 4\,912)/(4\,912 - 3\,289) = \mathbf{0}$	0,15
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	$(400-300)/(400-300) = \mathbf{1}$	$(300-300)/(400-300) = \mathbf{0}$	$(300-300)/(400-300) = \mathbf{0}$	0,20
Asistenční služby	$(3-3)/(5-3) = \mathbf{0}$	$(5-3)/(5-3) = \mathbf{1}$	$(4-3)/(5-3) = \mathbf{0,5}$	0,35
Pojištění skel	$(10\,000 - 5\,000)/(20\,000 - 5\,000) = \mathbf{0,33}$	$(20\,000 - 5\,000)/(20\,000 - 5\,000) = \mathbf{1}$	$(5\,000 - 5\,000)/(20\,000 - 5\,000) = \mathbf{0}$	0,15
Střet se zvěří	$(50\,000 - 50\,000)/(100\,000 - 50\,000) = \mathbf{0}$	$(50\,000 - 50\,000)/(100\,000 - 50\,000) = \mathbf{0}$	$(100\,000 - 50\,000)/(100\,000 - 50\,000) = \mathbf{1}$	0,15

Zdroj: vlastní zpracování

V následující tabulce 20 je uvedeno vyhodnocení nabídek pojišťoven metodou WSA, kdy byly normalizované hodnoty jednotlivých kritérií vynásobeny váhami od klienta.

Tabulka 20: Vyhodnocení výsledku k příkladu č.4

KRITÉRIA	POJIŠŤOVNA			Přídělené váhy od klienta ($\Sigma=1$)
	ČSOB	UNIQA	SLAVIA	
Cena	$0,59 \cdot 0,15 = 0,0885$	$1 \cdot 0,15 = 0,15$	$0 \cdot 0,15 = 0$	0,15
Limity (zdraví/majetek v mil. Kč)	$1 \cdot 0,20 = 0,20$	$0 \cdot 0,20 = 0$	$0 \cdot 0,20 = 0$	0,20
Asistenční služby	$0 \cdot 0,35 = 0$	$1 \cdot 0,35 = 0,35$	$0,5 \cdot 0,35 = 0,175$	0,35
Pojištění skel	$0,33 \cdot 0,15 = 0,0495$	$1 \cdot 0,15 = 0,15$	$0 \cdot 0,15 = 0$	0,15
Střet se zvěří	$0 \cdot 0,15 = 0$	$0 \cdot 0,15 = 0$	$1 \cdot 0,15 = 0$	0,15
Celkový užitek	0,338	0,65	0,175	1,00
Pořadí	2.	1.	3.	

Zdroj: vlastní zpracování

V rámci posledního modelového příkladu byla znovu aplikována metoda WSA, přičemž byla zohledněna kritéria stanovená na základě preferencí konkrétního klienta. Nejvyšší váhu tentokrát klient přídělil asistenčním službám (0,35), následovaným limity pojistného plnění (0,20), a dále ceně, pojištění skel a střetu se zvěří (vše po 0,15).

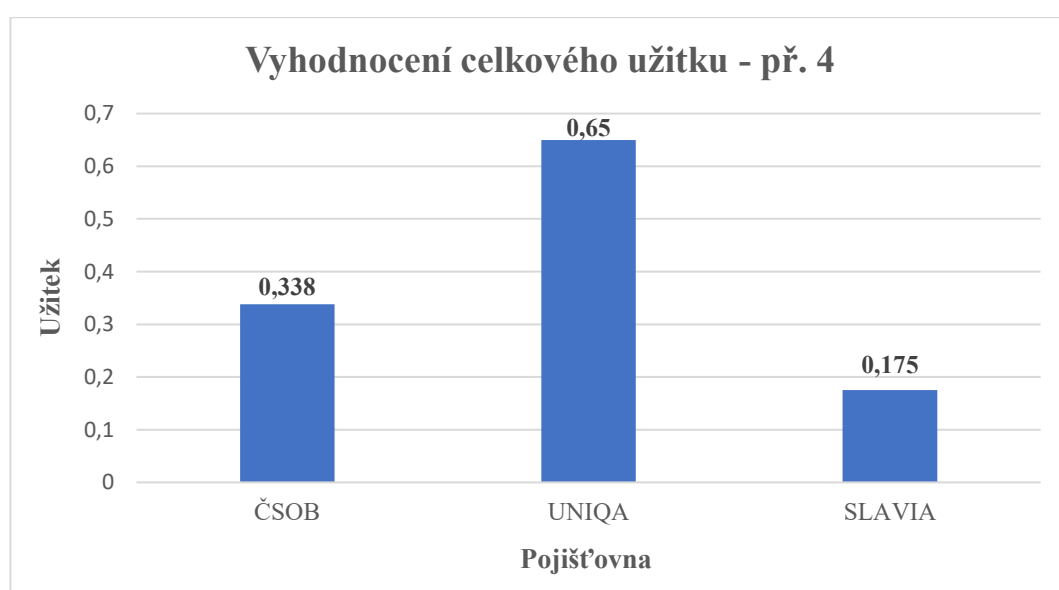
Po dosažení normalizovaných hodnot a výpočtu váženého součtu dosáhla nejvyššího bodového hodnocení pojišťovna UNIQA s výsledkem 0,65, a stala se tak nejvhodnější variantou z pohledu tohoto klienta. UNIQA dosáhla nejlepšího skóre zejména díky nejkompexnějším asistenčním službám a zároveň výhodné ceně pojištění, které odpovídaly prioritám klienta.

Na druhém místě se umístila ČSOB pojišťovna s hodnotou 0,338, která sice nabízí vysoké limity pojistného plnění a pojištění skel, avšak nedosahuje tak širokého rozsahu asistenčních služeb jako vítězná pojišťovna UNIQA.

Nejnižší hodnocení získala pojišťovna SLAVIA (0,175), především z důvodu omezeného rozsahu pojištění a nižší úrovně asistenčních služeb.

Z výsledků tedy vyplývá, že pro klienta, který přikládá největší váhu rozsahu asistenčních služeb a kvalitě doplňkových pojištění, je nejvýhodnější volbou pojišťovna UNIQA.

Obrázek 11 poskytuje grafické znázornění výsledných hodnot užítku.



Obrázek 11: Vyhodnocení celkového užítku u př.4

Zdroj: vlastní zpracování

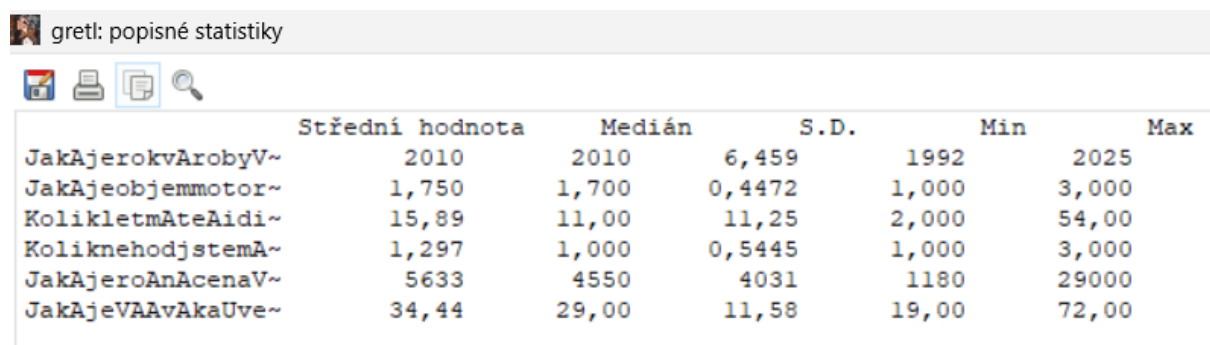
Závěrem lze konstatovat, že provedená komparační analýza s využitím metody WSA přinesla ucelený pohled na rozdíly v nabídce povinného ručení u vybraných pojišťoven. Na základě vytvořených modelových příkladů bylo možné objektivně porovnat jednotlivé varianty pojištění a stanovit jejich pořadí podle předem určených kritérií. Zjištěné výsledky zároveň potvrzují, že volba optimálního pojistného produktu je silně závislá na individuálních charakteristikách řidiče a vozidla. Tato zjištění poskytují souhrnný obraz o tom, jak se nabídka povinného ručení mezi jednotlivými pojišťovnami liší a jaké faktory mohou v konečném důsledku rozhodovat o výběru nejvhodnější varianty.

6 STATISTICKÁ ANALÝZA DAT Z DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Tato kapitola se zaměřuje na statistické zpracování dat získaných prostřednictvím dotazníkového šetření (viz. Příloha A), které bylo vytvořeno za účelem identifikace faktorů ovlivňujících výši pojistného na povinné ručení. Dotazník obsahoval celkem 11 otázek a jeho prostřednictvím bylo získáno 244 odpovědí. Po kontrole datové kvality bylo z analýzy vyřazeno 12 nerelevantních či nesmyslných odpovědí, tudíž finální soubor pro statistické vyhodnocení tvoří 232 validních záznamů. Veškeré statistické zpracování dat bylo provedeno v programu GRETL.

6.1 Deskriptivní statistika

V této části jsou prezentovány základní statistické charakteristiky kvantitativních proměnných získaných z dotazníkového šetření. Cílem je poskytnout přehled o rozložení jednotlivých číselných proměnných, jejich průměrných hodnotách a rozptylu, viz. Obrázek 12.



gretl: popisné statistiky

	Střední hodnota	Medián	S.D.	Min	Max
JakAjerokvArobyV~	2010	2010	6,459	1992	2025
JakAjeobjemmotor~	1,750	1,700	0,4472	1,000	3,000
KolikletmAteAidi~	15,89	11,00	11,25	2,000	54,00
KoliknehodjstemA~	1,297	1,000	0,5445	1,000	3,000
JakAjeroAnAcenaV~	5633	4550	4031	1180	29000
JakAjeVAAvAkaUve~	34,44	29,00	11,58	19,00	72,00

Obrázek 12: Základní deskriptivní statistika

Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Tabulka deskriptivní statistiky (popisné statistiky) shrnuje základní charakteristiky jednotlivých kvantitativních proměnných získaných z dotazníkového šetření. U každé proměnné jsou uvedeny hodnoty průměru (střední hodnota), mediánu, směrodatné odchylky a rozpětí (minimum-maximum), které umožňují prvotní orientaci v datech a naznačují jejich variabilitu, typické hodnoty i případné extrémy.

Průměrný „Rok výroby automobilu“ je 2010 a medián 2010, což znamená, že typický vůz respondentů je přibližně 14–15 let starý. Směrodatná odchylka 6,46 naznačuje výrazný rozptyl

– nejstarší vozidlo pochází z roku 1992 a nejnovější z roku 2025. Soubor tedy zahrnuje jak velmi stará, tak zcela nová vozidla.

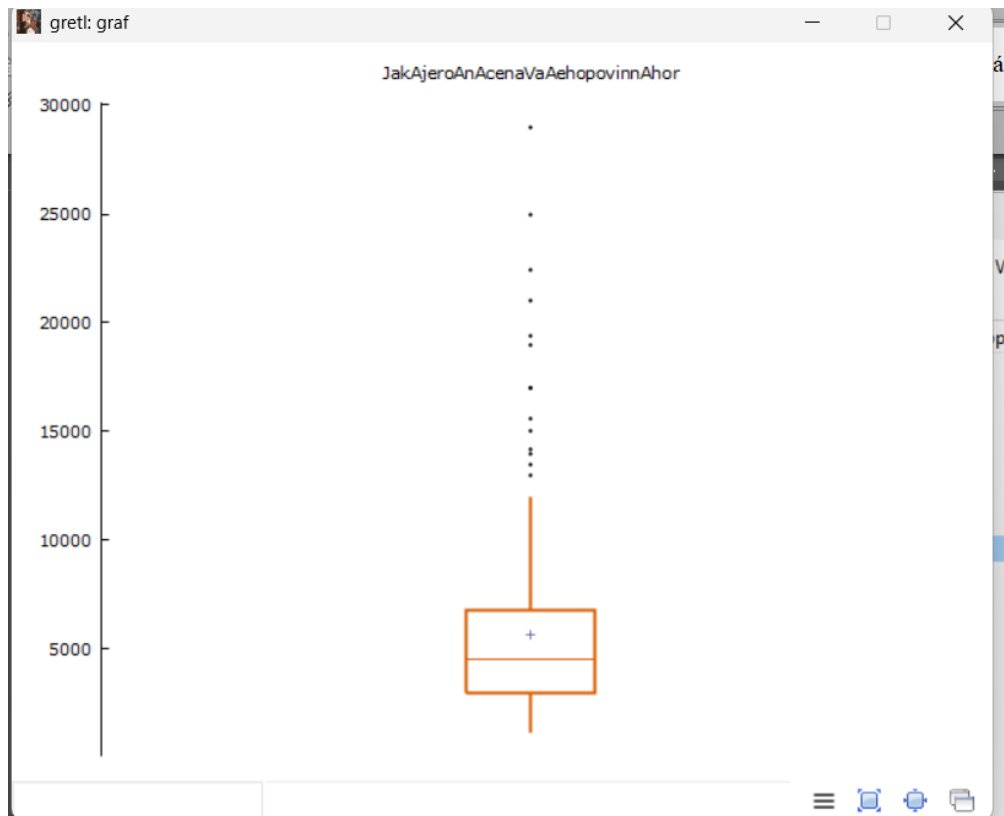
Průměrný „Objem motoru“ činí 1,750 litru a medián 1,7 litru. Většina vozů má motor o objemu 1,2–1,8 l, což odpovídá běžným benzinovým či naftovým vozům v ČR. Maximum 3 litry (3.0+) a minimum 1 litr ukazuje reálný rozsah běžných osobních automobilů.

Proměnná „Kolik let máte řidičský průkaz“ ukazuje, že respondenti mají v průměru 15,89 let praxe, medián je 11 let. Směrodatná odchylka 11,25 ukazuje vysokou variabilitu — vzorku se účastnili jak velmi mladí řidiči, tak osoby s desítkami let zkušeností. Minimum je 2 roky, maximum 54 let.

Průměrná hodnota proměnné „Počet nehod za posledních 5 let“ je 1,297 nehody, medián 1, což znamená, že většina respondentů nehlásila více než jednu škodní událost. Směrodatná odchylka je nízká (0,5445), minimum 1 a maximum 3, což odpovídá kategoričkému kódování (0, 1, 2, 3+).

Průměrná „Roční cena“ je 5633 Kč, medián 4550 Kč. Tyto hodnoty odpovídají běžné cenové hladině českého trhu. Vysoká směrodatná odchylka (1180 Kč) ukazuje rozdíly mezi řidiči — dle výkonu auta, zkušeností i místa bydliště.

Následující obrázek 13 zobrazuje Boxplot proměnné „roční cena“.



Obrázek 13: Boxplot ceny povinného ručení respondentů

Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Boxplot ukazuje, že většina hodnot sledované proměnné se soustřeďuje v intervalu přibližně 4 000–6 000 Kč, přičemž medián je okolo 5 000 Kč. Rozdělení je výrazně pravostranné, protože horní část dat je mnohem rozptýlenější než dolní. Nad horní hranicí boxplotu se objevuje velké množství odlehlých pozorování, která dosahují skoro 30 000 Kč. To potvrzuje přítomnost extrémních hodnot a dlouhý pravý „ocas“ rozdělení. Celkově proměnná nevykazuje symetrické rozložení a vyznačuje se vyšší variabilitou u větších hodnot.

Průměrný „Věk“ činí 34,44 let, medián 29 let. Převážná část respondentů je tedy ve věku cca 20–40 let, což odpovídá aktivním řidičům. Minimum 19 let a maximum 72 let ukazují široké věkové pokrytí.

Zatímco u kvantitativních proměnných je vhodné využít klasických ukazatelů popisné statistiky, u kvalitativních proměnných jako je pohlaví, typ povinného ručení, typ vozidla, typ místa bydliště a hlavní faktory ovlivňující volbu pojištění, není tato metodika použitelná. Proto jsou dále analyzovány samostatně pomocí četností a relativního zastoupení jednotlivých kategorií.

Tabulka 21: Struktura respondentů podle pohlaví

Pohlaví	Počet	Podíl (%)
Žena	103	44,40 %
Muž	129	55,60 %
Celkem	232	100 %

Zdroj: vlastní zpracování

Z pohledu pohlaví je patrné, že ve výzkumném vzorku mírně převažovali muži, kteří tvořili 55,60 % respondentů. Ženy představovaly 44,40 % dotázaných.

Tabulka 22: Struktura respondentů podle typu osobního automobilu

Typ osobního automobilu	Počet	Podíl (%)
Malý osobní vůz (hatchback)	55	23,71 %
Střední osobní vůz (sedan)	66	28,45 %
Kombi	68	29,31 %
SUV	31	13,36 %
Pick-up	12	5,17 %
Celkem	232	100 %

Zdroj: vlastní zpracování

Nejčastěji zastoupenou kategorií byl kombi vůz, který uvedlo 29,31 % respondentů. Následovaly střední osobní vozy (sedan) s podílem 28,45 % a malé osobní vozy (hatchback) s 23,71 %. Kategorie SUV tvořila 13,36 % odpovědí a nejméně zastoupené byly pick-upy (5,17 %). Struktura vozidel ukazuje na pestrou skladbu používaných automobilů, přičemž dominují běžné typy osobních vozů.

Tabulka 23: Struktura respondentů podle typu povinného ručení

Typ povinného ručení	Počet	Podíl (%)
Základní	102	43,97 %
Rozšířené	130	56,03 %
Celkem	232	100 %

Zdroj: vlastní zpracování

Většina respondentů má sjednáno rozšířené povinné ručení, které uvedlo 56,03 % dotázaných. Základní varianta byla zastoupena 43,97 %. To naznačuje, že většina řidičů klade důraz na širší rozsah krytí a doplňkové služby.

Tabulka 24: Faktory ovlivňující volbu povinného ručení

Faktory ovlivňující volbu	Počet	Podíl (%)
Cena	123	53,02 %
Úroveň krytí	70	30,17 %
Doporučení od známých	13	5,60 %
Zkušenosti s pojišťovnou	26	11,21 %
Celkem	232	100 %

Zdroj: vlastní zpracování

Za nejvýznamnější faktor ovlivňující volbu pojištění byla považována cena, kterou uvedlo 53,02 % respondentů. Na druhém místě se umístila úroveň krytí (30,17 %). Doporučení od známých (5,60 %) a předchozí zkušenosti s pojišťovnou (11,21 %) hrály roli spíše doplňkovou. Z výsledků vyplývá, že ekonomické hledisko je pro většinu řidičů zásadním kritériem při výběru povinného ručení.

Tabulka 25: Struktura respondentů podle typu místa bydliště

Typ místa bydliště	Počet	Podíl (%)
Velké město	12	5,17 %
Středně velké město	51	21,98 %
Menší město	59	25,43 %
Malá obec/vesnice	110	47,41 %
Celkem	232	100 %

Zdroj: vlastní zpracování

Téměř polovina respondentů (47,41 %) pochází z malé obce nebo vesnice. Kategorie menších měst tvořila 25,43 %, zatímco středně velká města představovala 21,98 % odpovědí. Velká města byla zastoupena pouze z 5,17 %. Vzorek je tedy orientován spíše na mimoměstské a menší městské oblasti.

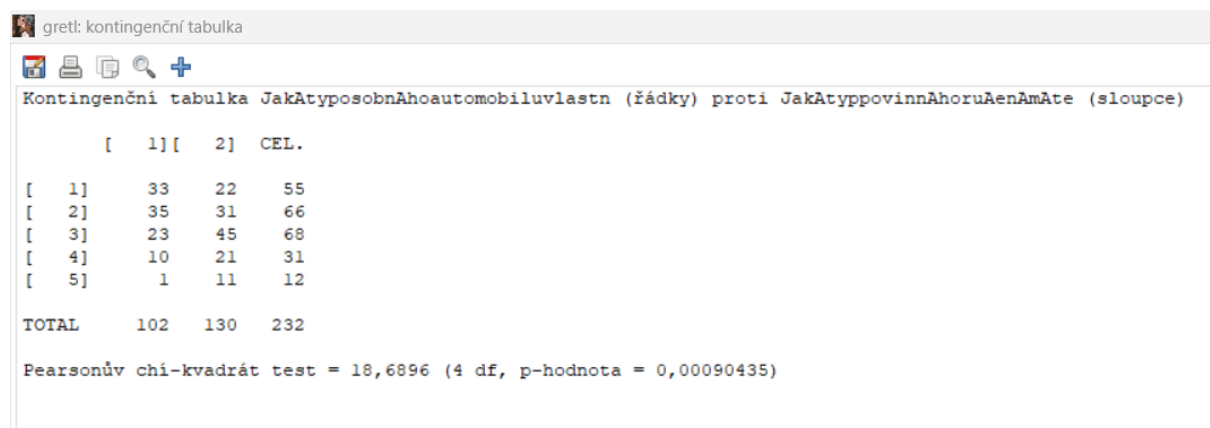
Struktura respondentů ukazuje pestré složení podle typu vozidla a místa bydliště, přičemž výrazněji jsou zastoupeni řidiči z menších obcí a uživatelé běžných osobních automobilů. Z hlediska volby povinného ručení představuje pro většinu dotázaných klíčový faktor zejména cena, která dominuje nad ostatními kritérii. Tyto poznatky doplňují předchozí deskriptivní statistiku kvantitativních proměnných a společně vytvářejí ucelený obraz o charakteristice zkoumaného vzorku.

6.2 Kontingenční analýza

Tato část práce se zaměřuje na zkoumání vztahů mezi kategoriálními proměnnými pomocí kontingenčních tabulek. Analýza se týká proměnných: typ vozidla, typ povinného ručení, faktory ovlivňující volbu pojištění, pohlaví respondenta a typ místa bydliště. Cílem je odhalit možné souvislosti mezi těmito charakteristikami a zjistit, zda některé kombinace hodnot vykazují statisticky významné závislosti. Veškeré zpracování bude provedeno v programu GRETL.

6.2.1 Typ vozidla x Typ povinného ručení

Následující obrázek 14 zobrazuje kontingenční analýzu vztahu „Typ vozidla x Typ povinného ručení“ respondentů.



gretl: kontingenční tabulka

Kontingenční tabulka JakAtyposobnAhoautomobiluvlastn (řádky) proti JakAtypovinnAhoruAenAmAte (sloupce)

	[1]	[2]	CEL.
[1]	33	22	55
[2]	35	31	66
[3]	23	45	68
[4]	10	21	31
[5]	1	11	12
TOTAL	102	130	232

Pearsonův chí-kvadrát test = 18,6896 (4 df, p-hodnota = 0,00090435)

Obrázek 14: Kontingenční tabulka – Typ vozidla x Typ povinného ručení

Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Řádky tabulky odpovídají kategoriím typu vozidla (označené čísly 1 až 5), zatímco sloupce představují jednotlivé typy povinného ručení (označené 1 a 2). Hodnoty v tabulce ukazují počet respondentů v jednotlivých kombinacích kategorií.

Pro testování závislosti mezi těmito dvěma kategoriálními proměnnými byl použit Pearsonův chí-kvadrát test. Výsledná testová statistika má hodnotu 18,69 při 4 stupních volnosti a odpovídající p-hodnota je 0,0009. Jelikož je p-hodnota výrazně menší než hladina významnosti 0,05, lze zamítnout nulovou hypotézu o nezávislosti proměnných. To znamená, že existuje statisticky významná závislost mezi typem vozidla a typem povinného ručení.

Z těchto výsledků lze usuzovat, že volba typu povinného ručení je ovlivněna typem vlastněného vozidla.

6.2.2 Pohlaví x Faktory ovlivňující volbu povinného ručení

Následující analýza (obrázek 15) se věnuje další skupině proměnných – pohlaví respondentů a faktory, které ovlivnily jejich rozhodnutí při výběru povinného ručení

gretl: kontingenční tabulka

Kontingenční tabulka JakAjeVaAepohlavA (řádky) proti JakAfaktoryovlivnilyVaAivolbupo (sloupce)

	[1]	[2]	[3]	[4]	CEL.
[1]	53	32	8	10	103
[2]	70	38	5	16	129
TOTAL	123	70	13	26	232

Pearsonův chí-kvadrát test = 2,05279 (3 df, p-hodnota = 0,561522)

Obrázek 15: Kontingenční tabulka – Pohlaví x Faktory ovlivňující volbu povinného ručení

Zdroj: vlastní zpracování

Řádky tabulky reprezentují dvě kategorie pohlaví, zatímco sloupce odpovídají čtyřem různým faktorům, které mohly ovlivnit výběr pojistného produktu. Uvnitř tabulky jsou uvedeny počty respondentů v jednotlivých kategoriích.

Pro ověření existence statisticky významné závislosti mezi pohlavím a faktory volby pojištění byl použit Pearsonův chí-kvadrát test. Výsledná hodnota testové statistiky činí 2,05 při 3 stupních volnosti a p-hodnota je 0,5615. Jelikož je p-hodnota vyšší než standardní hladina významnosti 0,05, nelze zamítnout nulovou hypotézu o nezávislosti. To znamená, že na základě analyzovaných dat není prokázána statisticky významná souvislost mezi pohlavím respondentů a faktory, které ovlivňují jejich volbu pojištění.

Tento výsledek naznačuje, že preference v rámci zkoumaných faktorů jsou u mužů a žen podobné, a pohlaví tedy pravděpodobně nemá zásadní vliv na rozhodování o pojištění.

6.2.3 Typ místa bydliště x Typ vozidla

Následující obrázek 16 zobrazuje kontingenční analýzu vztahu „Typ místa bydliště x Typ vozidla“ respondentů.

gretl: kontingenční tabulka

Kontingenční tabulka TypmÁstaVaAehobydliÁtA (řádky) proti JakÁtyposobnÁhoautomobiluvlastn (sloupce)

	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	CEL.
[1]	3	3	4	2		12
[2]	18	15	10	5	3	51
[3]	14	16	20	5	4	59
[4]	20	32	34	19	5	110
TOTAL	55	66	68	31	12	232

Pearsonův chí-kvadrát test = 10,6003 (12 df, p-hodnota = 0,563448)
Varování: Méně než 80% buněk mělo střední hodnotu 5 nebo větší.

Obrázek 16: Kontingenční tabulka – Typ místa bydliště x Typ vozidla

Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Řádky tabulky reprezentují čtyři různé kategorie místa bydliště, zatímco sloupce odpovídají pěti typům vozidel. Uvnitř tabulky jsou uvedeny počty respondentů v jednotlivých kombinacích obou proměnných.

Pro ověření existence statisticky významné závislosti mezi typem místa bydliště a typem vlastněného vozidla byl použit Pearsonův chí-kvadrát test. Výsledná hodnota testové statistiky činí 10,6003 při 12 stupních volnosti a p-hodnota je 0,563448. Jelikož je p-hodnota vyšší než standardní hladina významnosti 0,05, nelze zamítnout nulovou hypotézu o nezávislosti. To znamená, že na základě analyzovaných dat není prokázána statisticky významná souvislost mezi místem bydliště respondentů a typem vozidla, které vlastní.

Tento výsledek naznačuje, že preference v oblasti typů vozidel jsou mezi jednotlivými typy bydliště podobné, a místo bydliště tedy pravděpodobně nemá zásadní vliv na volbu typu automobilu.

Gretl uvádí varování, že méně než 80 % buněk má očekávanou četnost alespoň 5. To znamená, že některé kombinace kategorií mají příliš nízký počet pozorování, což může snižovat spolehlivost chí-kvadrát testu. I přesto, vzhledem k tomu, že se jedná spíše o slabě zaplněné okrajové kategorie a p-hodnota je velmi vysoká, lze závěr o nezávislosti obou proměnných považovat za stabilní.

6.2.4 Typ povinného ručení x Typ místa bydliště

Na následujícím obrázku 17 je zobrazena kontingenční analýza vztahu „Typ místa bydliště x Typ vozidla“ respondentů.

	[1]	[2]	CEL.
[1]	5	7	12
[2]	26	25	51
[3]	23	36	59
[4]	48	62	110
TOTAL	102	130	232

Pearsonův chí-kvadrát test = 1,6438 (3 df, p-hodnota = 0,6495)

Obrázek 17: Kontingenční tabulka – Typ povinného ručení x Typ místa bydliště

Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Řádky tabulky představují čtyři kategorie místa bydliště, zatímco sloupce odpovídají dvěma typům povinného ručení. Uvnitř tabulky jsou uvedeny počty respondentů v jednotlivých kombinacích obou proměnných.

Pro ověření existence statisticky významné závislosti mezi místem bydliště a typem povinného ručení byl použit Pearsonův chí-kvadrát test. Výsledná hodnota testové statistiky činí 1,6438 při 3 stupních volnosti a p-hodnota je 0,6495. Jelikož je p-hodnota vyšší než běžně používaná hladina významnosti 0,05, nelze zamítnout nulovou hypotézu o nezávislosti. To znamená, že na základě analyzovaných dat není prokázána statisticky významná souvislost mezi typem místa bydliště a volbou typu povinného ručení.

Tento výsledek naznačuje, že výběr typu povinného ručení se mezi jednotlivými typy bydliště zásadně neliší, a místo bydliště tedy pravděpodobně nehraje významnou roli při rozhodování o povinném ručení.

Výsledky těchto čtyř kontingenčních tabulek poskytují souhrnný pohled na závislosti mezi vybranými kategoriálními proměnnými.

6.3 Korelační analýza

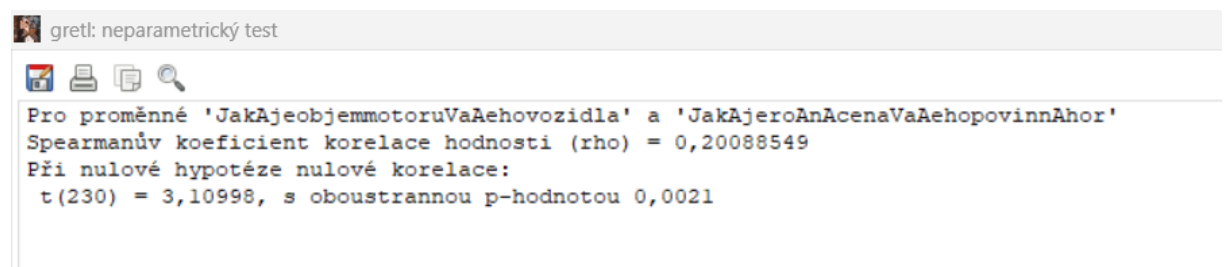
V této části je provedena korelační analýza zaměřená na zjištění vztahů mezi vybranými číselnými proměnnými získanými z dotazníkového šetření. Cílem je posoudit, zda mezi

jednotlivými proměnnými existuje statisticky významná souvislost a jaká je její síla a směr. Jelikož analýza deskriptivních statistik a boxplotů (viz. Obrázek 13) ukázala přítomnost několika odlehlých hodnot zejména u proměnné roční ceny povinného ručení, nebylo vhodné použít klasický Pearsonův korelační koeficient, který je na výskyt extrémních hodnot citlivý a mohl by tím zkreslovat výsledky.

Z tohoto důvodu byla pro potřeby této práce zvolena Spearmanova korelace pořadí (ρ), která představuje neparametrickou alternativu Pearsonova koeficientu a nevyžaduje splnění předpokladu normality dat. Spearmanův koeficient hodnotí monotónní vztah mezi dvěma proměnnými, tedy situaci, kdy se hodnoty jedné proměnné zpravidla zvyšují nebo snižují spolu s druhou, i když nemusí být jejich vztah lineární. Tento přístup je vhodný zejména v případech, kdy jsou v datech přítomny extrémní hodnoty, nelinearity nebo nerovnoměrné rozložení dat, což odpovídá charakteru některých zkoumaných proměnných v tomto souboru dat.

6.3.1 Objem motoru x Roční cena povinného ručení

Následující analýza (obrázek 18) se zaměřuje na vztah mezi objemem motoru a roční cenou povinného ručení. K vyhodnocení souvislosti byl použit Spearmanův koeficient pořadové korelace.



```
gretl: neparametrický test
Pro proměnné 'JakAjeobjemmotoruVaAehovozidla' a 'JakAjeroAnAcenaVaAehopovinnAhor'
Spearmanův koeficient korelace hodnosti (rho) = 0,20088549
Při nulové hypotéze nulové korelace:
t(230) = 3,10998, s oboustrannou p-hodnotou 0,0021
```

Obrázek 18: Spearmanova korelace mezi objemem motoru a roční cenou povinného ručení

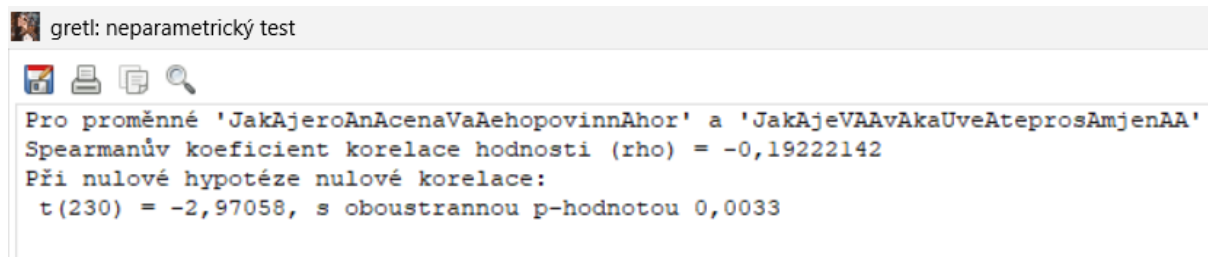
Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Na základě neparametrického Spearmanova testu byla analyzována souvislost mezi objemem motoru vozidla a roční cenou povinného ručení. Výsledný Spearmanův korelační koeficient $\rho = 0,2009$ ukazuje na slabou pozitivní monotónní korelaci mezi oběma proměnnými. To znamená, že s rostoucím objemem motoru má roční cena povinného ručení tendenci mírně růst, i když tato souvislost není příliš silná. Test nulové hypotézy o nulové korelaci poskytl hodnotu $t = 3,11$ při 230 stupních volnosti a oboustrannou p-hodnotu 0,0021. Jelikož je tato p-hodnota nižší než hladina významnosti 0,05, lze konstatovat, že zjištěná korelace je statisticky

významná. Celkově tedy existuje slabý, avšak statisticky významný monotónní vztah mezi objemem motoru a roční cenou povinného ručení, což naznačuje, že vyšší objem motoru bývá obecně spojen s vyšším pojistným.

6.3.2 Věk x Roční cena povinného ručení

Následující analýza (obrázek 19) se zaměřuje na vztah mezi věkem respondenta a roční cenou povinného ručení. K vyhodnocení vztahu byl použit Spearmanův koeficient pořadové korelace.



```
gretl: neparametrický test
Pro proměnné 'JakAjeroAnAcenaVaAehopovinnAhor' a 'JakAjeVAAvAkaUveAteprosAmjenAA'
Spearmanův koeficient korelace hodnotí (rho) = -0,19222142
Při nulové hypotéze nulové korelace:
t(230) = -2,97058, s oboustrannou p-hodnotou 0,0033
```

Obrázek 19: Spearmanova korelace mezi věkem a roční cenou povinného ručení

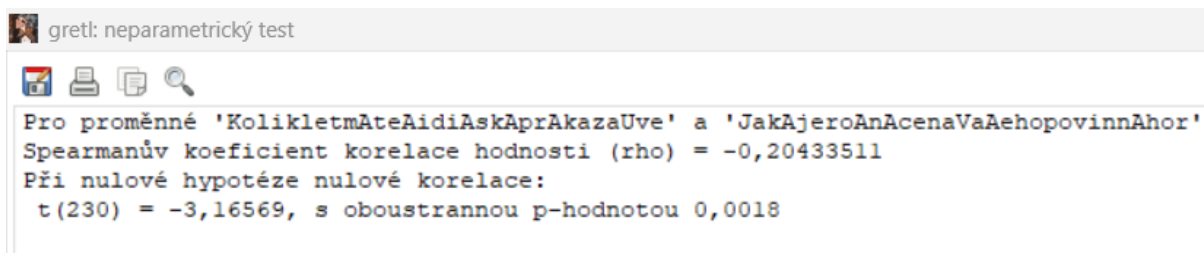
Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Spearmanův korelační koeficient mezi věkem řidiče a roční cenou povinného ručení ukazuje hodnotu $\rho = -0,1922$, což znamená slabou negativní monotónní korelaci mezi oběma proměnnými. Tento směr souvislosti naznačuje, že s rostoucím věkem řidiče má cena povinného ručení tendenci mírně klesat, i když jde pouze o slabý vztah. Test nulové hypotézy o neexistenci korelace poskytl t-hodnotu $-2,97$ při 230 stupních volnosti a oboustranná p-hodnota činí $0,0033$. Jelikož je tato hodnota nižší než stanovená hladina významnosti $0,05$, lze říci, že zjištěná korelace je statisticky významná.

Z výsledků tedy vyplývá, že věk řidiče má slabý, ale statisticky významný vliv na cenu povinného ručení. Starší řidiči mají obecně o něco nižší roční cenu pojištění, avšak praktický dopad této souvislosti je poměrně omezený vzhledem k nízké hodnotě korelačního koeficientu.

6.3.3 Počet let držení řidičského oprávnění x Roční cena povinného ručení

Následující analýza (obrázek 20) se věnuje vztahu mezi počtem let držení řidičského oprávnění a roční cenou povinného ručení. Souvislost byla posouzena pomocí Spearmanova koeficientu pořadové korelace.



```
gretl: neparametrický test  
Pro proměnné 'KolikletmAtēAidiAskAprAkazaUve' a 'JakAjeroAnAcenaVaAehopovinnAhor'  
Spearmanův koeficient korelace hodnosti (rho) = -0,20433511  
Při nulové hypotéze nulové korelace:  
t(230) = -3,16569, s oboustrannou p-hodnotou 0,0018
```

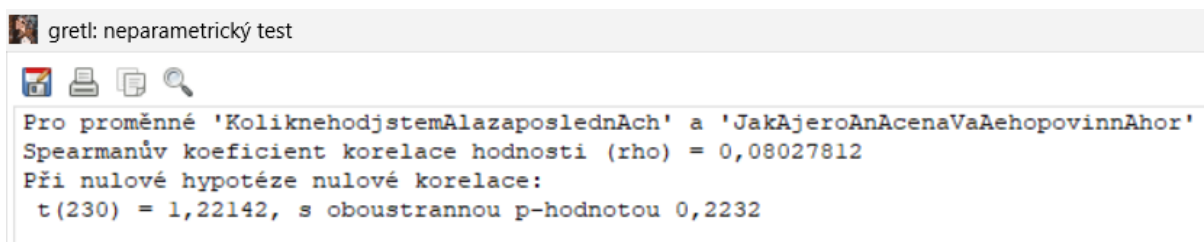
Obrázek 20: Spearmanova korelace mezi délkou držení řidičského průkazu a roční cenou povinného ručení

Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Spearmanův korelační koeficient mezi počtem let držení řidičského průkazu a roční cenou povinného ručení vyšel záporný, což naznačuje, že s rostoucí řidičskou praxí má cena pojištění tendenci mírně klesat. Hodnota Spearmanova koeficientu ($\rho = -0,2043$) ukazuje na slabý, ale monotónní vztah mezi oběma proměnnými, přičemž vyšší počet let zkušeností obvykle souvisí s nižší cenou pojištění. Test nulové hypotézy o neexistenci korelace poskytl t-hodnotu $-3,17$ při 230 stupních volnosti a oboustrannou p-hodnotu 0,0018. Jelikož je tato hodnota nižší než hladina významnosti 0,05, lze korelaci považovat za statisticky významnou. Celkově tedy existuje slabý, avšak významný vztah, podle něhož delší doba držení řidičského oprávnění mírně souvisí s nižší roční cenou povinného ručení.

6.3.4 Počet nehod za posledních 5 let x Roční cena povinného ručení

Následující část (obrázek 21) se zabývá vztahem mezi počtem nehod za posledních pět let a roční cenou povinného ručení. Vzhledem k povaze dat byl opět využit Spearmanův koeficient pořadové korelace.



```
gretl: neparametrický test  
Pro proměnné 'KoliknehodjstemAlazaposlednAch' a 'JakAjeroAnAcenaVaAehopovinnAhor'  
Spearmanův koeficient korelace hodnosti (rho) = 0,08027812  
Při nulové hypotéze nulové korelace:  
t(230) = 1,22142, s oboustrannou p-hodnotou 0,2232
```

Obrázek 21: Spearmanova korelace mezi počtem nehod za posledních 5 let a roční cenou povinného ručení

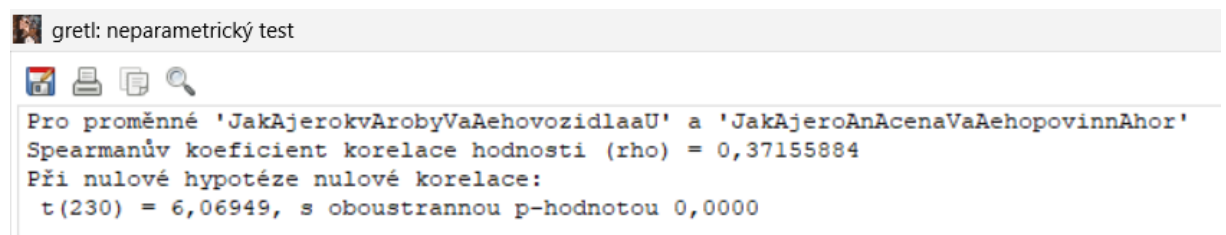
Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Spearmanova korelační analýza mezi počtem nehod za posledních pět let a roční cenou povinného ručení ukázala velmi slabý a statisticky nevýznamný vztah. Spearmanův koeficient ρ získal hodnotu 0,0803, což naznačuje pouze velmi slabou pozitivní, avšak prakticky zanedbatelnou souvislost mezi počtem nehod a výší placeného pojistného. Test nulové

hypotézy o neexistenci korelace vedl k hodnotě $t(230) = 1,2214$ s oboustrannou p-hodnotou 0,2232, která výrazně převyšuje hladinu statistické významnosti 0,05. Na základě těchto výsledků nelze tvrdit, že by mezi frekvencí nehod a cenou povinného ručení existovala statisticky významná monotónní souvislost. Jinými slovy, v rámci získaného vzorku respondentů se počet nehod v posledních letech neprojevoval jako faktor, který by významně ovlivňoval roční cenu povinného ručení.

6.3.5 Rok výroby vozidla x Roční cena povinného ručení

V této části je analyzován vztah mezi rokem výroby vozidla a roční cenou povinného ručení (obrázek 22). K vyhodnocení závislosti byl použit Spearmanův koeficient pořadové korelace.



```
gretl: neparametrický test
Pro proměnné 'JakAjerokvArobyVaAehovozidlaaU' a 'JakAjeroAnAcenaVaAehopovinnAhor'
Spearmanův koeficient korelace hodnosti (rho) = 0,37155884
Při nulové hypotéze nulové korelace:
t(230) = 6,06949, s oboustrannou p-hodnotou 0,0000
```

Obrázek 22: Spearmanova korelace mezi rokem výroby a roční cenou povinného ručení

Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

Spearmanův koeficient korelace mezi rokem výroby vozidla a roční cenou povinného ručení dosáhl hodnoty $\rho = 0,3716$, což ukazuje na středně silnou pozitivní monotónní závislost mezi oběma proměnnými. Tento výsledek znamená, že novější vozidla mají obecně vyšší roční cenu povinného ručení, protože vyšší rok výroby (tedy novější auto) souvisí s vyšším pojistným. Test nulové hypotézy o neexistenci korelace poskytl hodnotu $t(230) = 6,06949$ a příslušná oboustranná p-hodnota je 0,0000, což je hluboko pod hladinou významnosti 0,05. Korelace je tedy statisticky významná, což potvrzuje, že vztah mezi oběma proměnnými není náhodný. Lze tedy uzavřít, že stáří (resp. novost) vozidla představuje významný faktor ovlivňující výši roční ceny povinného ručení, přičemž novější vozidla bývají pojišťovnami oceňována vyšším pojistným.

Korelační analýza ukázala, že mezi většinou zkoumaných dvojic proměnných existuje pouze slabá až středně silná monotónní souvislost. Vztahy byly navíc nepravidelné, což vedlo k použití Spearmanova koeficientu. Celkově tak lze konstatovat, že žádný z faktorů nevykazuje jednoznačně silnou závislost na roční ceně povinného ručení.

6.4 Regresní analýza (model OLS)

V této části je využita regresní analýza, konkrétně metoda nejmenších čtverců (OLS), jejímž cílem je zjistit, jak vybrané faktory ovlivňují roční cenu povinného ručení. Do modelu jsou zahrnuty proměnné, které vyšly jako potenciálně významné v předchozí korelační analýze, a také kategoriální proměnné převedené na dummy proměnné. Regresní model umožňuje posoudit, jak se změna jednotlivých charakteristik řidiče a vozidla promítá do výsledné ceny pojištění, a poskytuje tak komplexnější pohled než samotné korelace. Výsledky modelu jsou uvedeny a okomentovány v následujících podkapitolách.

6.4.1 Model 1 – Základní regresní model

V rámci prvního modelu OLS (obrázek 23) je analyzován vztah mezi roční cenou povinného ručení a vybranými číselnými charakteristikami respondentů a jejich vozidel.

```
gretl: model 1
Soubor Upravit Testy Uložit Grafy Analýza LaTeX
Model 1: OLS, za použití pozorování 1-232
Závisle proměnná: JakAjeroAnAcenaVaAehopovinnAhor
Směrodatné chyby robustní vůči heteroskedasticitě, varianta HCl

      koeficient   směr. chyba   t-podíl   p-hodnota
-----
const      -525671      95870,1      -5,483    1,11e-07   ***
JakAjerokvArobyV~      262,360      47,6897      5,501    1,02e-07   ***
JakAjeobjemmotor~      1653,86      511,749      3,232    0,0014     ***
KolikletmAteAidi~      -198,952      122,079      -1,630    0,1046
KoliknehodjstemA~      -176,354      371,267      -0,4750   0,6352
JakAjeVAAvAkaUve~      126,789      121,662      1,042    0,2985

Střední hodnota závisle proměnné      5632,922
Sm. odchylka závisle proměnné      4030,832
Součet čtverců reziduí      2,87e+09
Sm. chyba regrese      3566,465
Koeficient determinace      0,234080
Adjustovaný koeficient determinace      0,217135
F(5, 226)      8,014920
P-hodnota (F)      5,63e-07
Logaritmus věrohodnosti      -2223,759
Akaikovo kritérium      4459,518
Schwarzovo kritérium      4480,198
Hannan-Quinnovo kritérium      4467,858
zde je poznámka o zkratkách statistik modelu

Pomine-li se konstanta, p-hodnota byla nejvyšší pro proměnnou 6 (KoliknehodjstemAlazaposlednAch)
```

Obrázek 23: Výstup regresního modelu OLS – Model 1

Zdroj vlastní zpracování v programu Gretl

V prvním modelu byla jako závislá proměnná použita roční cena povinného ručení, zatímco nezávislé proměnné tvořily pouze číselné údaje z dotazníku – tedy rok výroby vozidla, objem motoru, počet let držení řidičského průkazu, počet nehod za posledních pět let a věk

respondenta. Do modelu byly zahrnuty robustní směrodatné chyby, aby se zohlednily možné problémy s heteroskedasticitou.

Výsledky ukázaly, že statisticky významné vlivy se objevily u tří proměnných: roku výroby vozidla, objemu motoru a počtu let držení řidičského průkazu. U roku výroby a objemu motoru se projevila pozitivní souvislost, což znamená, že u novějších vozidel a u vyšších objemů motoru obecně roste také výsledná cena povinného ručení. Naopak počet let držení řidičského průkazu se projevil jako negativně související proměnná, tedy s rostoucí řidičskou zkušeností cena povinného ručení klesá. Proměnné počet nehod a věk statisticky významné nebyly.

Hodnota koeficientu determinace $R^2 = 0,234080$ a upraveného $R^2 = 0,217135$ ukazuje, že první model dokáže vysvětlit přibližně 21,7 % variability ceny povinného ručení, což znamená, že většina rozdílů v ceně je způsobena jinými faktory, které nejsou v modelu obsaženy. To je očekávané, protože roli hraje řada dalších charakteristik, jako typ vozidla, druh místa bydliště či způsob sjednání pojištění. Právě kvůli tomu byl následně sestaven druhý model, který tyto doplňující informace zahrnuje prostřednictvím dummy proměnných.

6.4.2 Model 2 – Rozšířený regresní model s kategoriálními proměnnými

Druhý model OLS (obrázek 24) rozšiřuje předchozí analýzu o kategoriální proměnné převedené do podoby dummy proměnných, aby bylo možné zachytit i vliv těchto faktorů na cenu povinného ručení.

```

gretl: model 2
Soubor  Upravit  Testy  Uložit  Grafy  Analýza  LaTeX
Model 2: OLS, za použití pozorování 1-232
Závisle proměnná: JakAjeroAnAcenaVaAehopovinnAhor
Směrodatné chyby robustní vůči heteroskedasticitě, varianta HC1

-----
                koeficient    směr. chyba    t-podíl    p-hodnota
-----
const                -414013          105185          -3,936    0,0001    ***
DJakAtyposobnA~_1    -1030,56          647,161          -1,592    0,1128
DJakAtyposobnA~_2     256,932          676,921           0,3796    0,7046
DJakAtyposobnA~_4    -318,403          980,274          -0,3248    0,7456
DJakAtyposobnA~_5   -449,823          907,258          -0,4958    0,6205
JakAjerokvArobyV~    208,458           52,2976          3,986     9,21e-05    ***
JakAjeobjemmotor~   1044,31           631,701           1,653     0,0998     *
KolikletmAteAidi~   -64,8904           18,6143          -3,486     0,0006    ***
KoliknehodjstemA~  -152,890           380,414          -0,4019    0,6882
DJakAtyppovinn~_1   -1182,79           497,778          -2,376     0,0184    **
DJakAfaktoryov~_2    845,713           484,141           1,747     0,0821     *
DJakAfaktoryov~_3    246,664           1042,74           0,2366    0,8132
DJakAfaktoryov~_4    2126,11           1207,38           1,761     0,0797     *
DJakAjeVaAepoh~_1   206,684           565,395           0,3656    0,7151
DTypmAstaVaAeh~_1  -107,994           846,386          -0,1276    0,8986
DTypmAstaVaAeh~_2    306,081           675,112           0,4534    0,6507
DTypmAstaVaAeh~_3    285,974           614,430           0,4654    0,6421

Střední hodnota závisle proměnné    5632,922
Sm. odchylka závisle proměnné       4030,832
Součet čtverců reziduí                2,65e+09
Sm. chyba regrese                     3509,367
Koeficient determinace                 0,294504
Adjustovaný koeficient determinace     0,242002
F(16, 215)                            5,075960
P-hodnota (F)                         6,49e-09
Logaritmus věrohodnosti                -2214,227
Akaikovo kritérium                     4462,453
Schwarzovo kritérium                   4521,048
Hannan-Quinnovo kritérium              4486,084
zde je poznámka o zkratkách statistik modelu

Pomine-li se konstanta, p-hodnota byla nejvyšší pro proměnnou 26 (DTypmAstaVaAehobydliAtA_1)

```

Obrázek 24: Výstup regresního modelu OLS – Model 2

Zdroj: vlastní zpracování v programu Gretl

V rámci druhého regresního modelu byla pomocí metody nejmenších čtverců (OLS) analyzována závislost roční ceny povinného ručení na vybraných charakteristikách vozidla a řidiče. Do modelu byly zařazeny jednak kategoriální proměnné převedené na dummy proměnné (typ vozidla, typ povinného ručení, faktory ovlivňující volbu pojištění, typ místa bydliště), jednak i kvantitativní proměnné (rok výroby vozidla, počet let držení řidičského průkazu, počet nehod za posledních pět let, věk respondenta). Vzhledem k předpokladu heteroskedasticity byly ve výpočtu použity robustní směrodatné chyby (varianta HC1).

Hodnota koeficientu determinace $R^2 = 0,294504$ a adjustovaného $R^2 = 0,242002$ ukazuje, že model vysvětluje přibližně čtvrtinu variability roční ceny povinného ručení, což je vzhledem k

dotazníkovým datům a vysokému počtu potenciálně ovlivňujících faktorů přijatelný výsledek. Celkový F-test významnosti modelu je statisticky významný (p -hodnota $< 0,001$), takže lze konstatovat, že zvolený soubor vysvětlujících proměnných jako celek má na výši pojistného statisticky významný vliv.

Z hlediska jednotlivých proměnných se jako statisticky významné ($p < 0,05$) ukázaly především tyto faktory. Jednak rok výroby vozidla – kladný odhad koeficientu znamená, že novější vozidla mají obecně vyšší roční cenu povinného ručení, a to i po zohlednění ostatních proměnných v modelu. Dále počet let držení řidičského průkazu, u kterého vyšel záporný koeficient, což naznačuje, že s rostoucí délkou řidičské praxe má řidič tendenci platit nižší pojistné. Statisticky významný vliv má také zvolený typ povinného ručení, kdy některé varianty pojištění (oproti referenční kategorii) vykazují vyšší očekávanou cenu pojistky. Významné se ukázaly rovněž vybrané faktory ovlivňující volbu povinného ručení – respondenti, kteří při výběru pojištění zdůrazňovali určité faktory (například cenu, rozsah krytí či doporučení), mají v průměru vyšší roční cenu povinného ručení, což naznačuje, že aktivnější přístup k výběru pojišťovny může souviset s volbou dražšího, ale pro respondenta vhodnějšího produktu.

Naopak u většiny dummy proměnných pro typ vozidla a typ místa bydliště nevyšla jejich p -hodnota jako statisticky významná, což znamená, že po zohlednění ostatních proměnných v modelu se jejich vliv na roční cenu povinného ručení neprokázal. Podobně počet nehod za posledních pět let ani věk respondenta nevykazují v tomto modelu statisticky významný efekt – jejich samostatný vliv na výši pojistného je tedy ve srovnání s ostatními zahrnutými proměnnými slabý.

Celkově lze uzavřít, že výsledný model potvrzuje, že roční cena povinného ručení je nejvíce ovlivněna zejména charakteristikami vozidla (stářím vozidla), řidičskou zkušeností a zvoleným typem pojištění a faktory, podle nichž řidiči pojištění vybírají. Demografické charakteristiky a některé další proměnné mají v rámci tohoto modelu pouze omezený nebo statisticky nevýznamný vliv, což naznačuje, že výši pojistného pravděpodobně determinují i další faktory, které nebylo možné v dotazníkovém šetření zachytit (například interní oceňovací modely jednotlivých pojišťoven).

7 SHRNU TÍ A DOPORU ČEN Í

Tato kapitola shrnuje hlavní zjištění z praktické části diplomové práce, která byla založena na třech navazujících analytických cílech – na vývoji pojistného trhu povinného ručení v letech 2020–2025, na komparační analýze pojistných produktů vybraných pojišťoven pomocí vícekritériální metody WSA a na statistické analýze dat získaných z dotazníkového šetření. Cílem je propojit hlavní výsledky, identifikovat klíčové faktory ovlivňující cenu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a formulovat doporučení, která mohou být využitelná jak pro klienty, tak pro pojišťovny.

Vývoj pojistného trhu povinného ručení v letech 2020–2025 ukázal, že tento segment prochází dynamickými změnami, které jsou ovlivněny ekonomickým vývojem, legislativními úpravami i rostoucí konkurencí mezi pojišťovnami. Počet pojištěných vozidel dlouhodobě roste, a přestože se trh vyznačuje relativní stabilitou, u jednotlivých pojišťoven byly patrné rozdíly v meziročním nárůstu jejich kmenů. Výsledky naznačují, že konkurence na trhu sílí a pojišťovny se snaží odlišit zejména prostřednictvím rozsahu produktové nabídky, dostupnosti připojištění či variability asistenčních služeb.

Na tento pohled navázala komparační analýza, která porovnála nabídky vybraných pojišťoven pro čtyři modelové řidiče různého věku a s odlišnými parametry vozidla. Z porovnání vyplynulo, že významnou roli při výběru optimální nabídky hraje nejen výše pojistného, ale také rozsah pojistného krytí, nastavené limity plnění a dostupná doplňková pojištění. Výsledky naznačily, že výrazně se liší zejména nabídky pro mladší řidiče, u nichž pojišťovny často uplatňují vyšší rizikové přírážky. Naopak u starších a zkušenějších řidičů s příznivým škodním průběhem jsou podmínky obvykle výhodnější. Komparační analýza tak ukazuje, že cena není jediným rozhodujícím faktorem a že z pohledu klienta je vhodné porovnat nejen výši pojistného, ale i rozsah služeb poskytovaných v rámci jednotlivých produktů.

Statistická analýza dat z dotazníkového šetření se zaměřila na samotné chování klientů a faktory, které mohou ovlivňovat výši placeného pojistného. V rámci kontingenční analýzy byly identifikovány vztahy mezi kategoriálními proměnnými a analýza ukázala, že některé proměnné spolu mohou souviset – například typ vozidla a volba typu povinného ručení nebo pohlaví a preferované faktory při výběru pojištění. Další část statistického hodnocení tvořila korelační analýza, kde byly zkoumány vztahy mezi roční cenou povinného ručení a číselnými

proměnnými, jako je věk, délka držení řidičského oprávnění, počet nehod či rok výroby vozidla. Pro analýzu byla zvolena Spearmanova korelace, a to z důvodu výskytu odlehlých hodnot u roční ceny povinného ručení. Výsledky ukázaly, že některé proměnné mohou mít s cenou slabý monotónní vztah, nicméně žádná z nich nevykázala vysokou sílu korelace.

Na korelační analýzu následně navázaly dva regresní modely OLS. První model pracoval výhradně s číselnými proměnnými a ukázal, že pouze část variability ceny lze těmito proměnnými vysvětlit. Druhý model proto doplnil kategoriální proměnné prostřednictvím dummy proměnných, což vedlo ke zvýšení vysvětlující schopnosti modelu. Přestože ani rozšířený model nedokázal vysvětlit většinu variability ceny, přinesl důležité zjištění: cenu povinného ručení ovlivňuje více proměnných současně a některé další faktory, které nebyly součástí dotazníku (např. přesný škodní průběh, interní segmentační modely pojišťoven či kombinace připojištění), mohou mít na výslednou cenu zásadní dopad. Regresní modely tak potvrdily, že výpočet ceny povinného ručení je komplexní proces, který nelze popsat jednou dominantní proměnnou.

Na základě provedených analýz lze formulovat několik doporučení pro klienty i pojišťovny. Pro klienty je vhodné věnovat pozornost nejen ceně, ale také rozsahu pojistného krytí a dostupným připojištěním, které mohou v případě škody výrazně snížit jejich finanční zátěž. Doporučit lze rovněž porovnání více nabídek prostřednictvím online srovnávačů a zohlednění individuálních potřeb, například frekvence cestování či stáří vozidla. Pro pojišťovny mohou být podnětné výsledky z analýzy preferencí respondentů – zejména skutečnost, že pro velkou část klientů je rozhodujícím faktorem cena a celkový poměr mezi cenou a rozsahem poskytovaných služeb. Zároveň mohou být pro pojišťovny inspirací závěry z regresní analýzy, které ukazují, že cena je často ovlivněna souborem více faktorů a že transparentnější prezentace jednotlivých kritérií může klientům pomoci lépe porozumět konečné výši pojistného.

Celkově lze říci, že provedené analýzy ukázaly, že trh povinného ručení v České republice je stabilní, ale zároveň také velmi konkurenční. Nabídky pojišťoven se mohou významně lišit nejen cenou, ale i rozsahem služeb, což zdůrazňuje potřebu informovaného rozhodování ze strany klientů. Výsledky získané z dotazníkového šetření poskytly cenný pohled na to, jaké faktory mohou klienti při výběru pojištění zohledňovat, a regresní analýza potvrdila, že výše pojistného je komplexně determinována celou řadou proměnných. Tato zjištění mohou sloužit

jako podklad pro další výzkum i praktické využití při nastavování cenových strategií jednotlivých pojišťoven.

ZÁVĚR

Diplomová práce byla zaměřena na komplexní analýzu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice, a to jak z hlediska teoretického vymezení tohoto typu pojištění, tak i z pohledu jeho praktického fungování na pojistném trhu. Cílem práce bylo zhodnotit vývoj povinného ručení v posledních letech, porovnat nabídky vybraných pojišťoven a na základě dat z dotazníkového šetření identifikovat faktory, které mohou ovlivňovat výši roční ceny pojištění. Součástí práce bylo rovněž formulování doporučení, která mohou být užitečná při výběru vhodného pojištění odpovědnosti.

V teoretické části byly podrobně vymezeny základní pojmy související s povinným ručením, popsána jeho podstata a účel, stejně jako proces vzniku a zániku pojistné smlouvy. Důležitou součástí této části bylo také představení institucí, které se na fungování povinného ručení podílejí, a vysvětlení principu bonusu a malusu, který významně ovlivňuje výslednou cenu pojištění. Pozornost byla věnována rovněž doplňkovým pojištěním, která mohou rozšířit základní pojistnou ochranu, a rozdílů mezi povinným ručením a havarijním pojištěním.

Následná analýza vývoje pojistného trhu ukázala, že segment povinného ručení prošel v letech 2020–2025 významnými změnami. Jednalo se zejména o růst počtu pojištěných vozidel, změny legislativy, rostoucí konkurenci mezi pojišťovny a obecný tlak na úpravu ceny pojistného. Z porovnání tržních podílů vyplynulo, že některé pojišťovny dlouhodobě posilují svou pozici, zatímco jiné zaznamenávají kolísání nebo stagnaci. Analýza rovněž ukázala, že dynamika vývoje pojištěného kmene je úzce spojena s nabídkou produktů, cenovou politikou a schopností pojišťoven reagovat na měnící se potřeby klientů.

Praktická část práce byla rozdělena do tří hlavních oblastí. První z nich byla komparační analýza pomocí metody WSA, která porovnávala nabídky vybraných pojišťoven pro různé věkové skupiny modelových řidičů. Výsledky ukázaly, že jednotlivé pojišťovny se výrazně liší nejen cenami, ale i strukturou připojištění a rozsahem asistenčních služeb. Analýza potvrdila, že nejmladší řidiči čelí nejvyšším cenám povinného ručení, zatímco s rostoucím věkem a delší řidičskou praxí pojistné postupně klesá.

Druhou oblastí byla statistická analýza dat z dotazníku. Deskriptivní statistika poskytla základní přehled o struktuře respondentů a jejich vozidlech, zatímco kontingenční analýza odhalila některé vztahy mezi kategoriálními proměnnými, například souvislost mezi typem vozidla a

typem zvoleného pojištění či mezi místem bydliště a charakteristikami respondentů. Korelační analýza, založená na Spearmanově koeficientu z důvodu odlehklých hodnot u ceny pojištění, ukázala pouze slabé až velmi slabé monotónní závislosti mezi cenou povinného ručení a sledovanými proměnnými, jako je objem motoru, věk, rok výroby či počet nehod.

Poslední částí praktické analýzy byla regresní analýza OLS. Základní model zahrnující pouze číselné proměnné vysvětloval přibližně čtvrtinu variability roční ceny pojištění. Rozšířený model doplněný o kategoriální proměnné převedené pomocí dummy proměnných měl vyšší vypovídací hodnotu, avšak i přesto bylo zjištěno, že významná část variability ceny je ovlivněna faktory, které v dotazníkovém šetření nebylo možné zachytit. Typicky jde o bonus/malus, místo provozování vozidla nebo individuální tarifní postupy jednotlivých pojišťoven.

Na základě provedených analýz lze konstatovat, že výše roční ceny povinného ručení je výsledkem kombinace více faktorů, přičemž žádný z nich nemá zásadně dominující vliv. Cena pojištění je určena souborem parametrů souvisejících s vozidlem, řidičem a jeho historií, přičemž pojišťovny využívají vlastní interní modely rizikovosti. Z tohoto důvodu se mohou ceny u jinak podobných klientů výrazně lišit.

Závěrem lze uvést, že povinné ručení zůstává dynamicky se vyvíjejícím segmentem pojistného trhu, který reflektuje jak ekonomické podmínky, tak změny v chování řidičů i legislativě. Tato práce ukázala, že při výběru vhodného pojištění není vhodné řídit se pouze cenou, ale i celkovým rozsahem pojištění, obsahem asistenčních služeb a individuálními potřebami klienta.

Spojení teoretického rámce, komparace skutečných pojistných produktů a statistického vyhodnocení dat zajistilo ucelený pohled na problematiku pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Výsledky práce mohou být přínosné nejen pro odbornou veřejnost a pojišťovny, ale i pro běžné klienty, kteří se v praxi rozhodují o výběru nejvhodnějšího pojištění pro své vozidlo.

POUŽITÁ LITERATURA

1224 – Linka pomoci řidičům, c2025. *1224.cz*. [online]. Praha: 1224. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.1224.cz>

ALLIANZ POJIŠŤOVNA, c2025. *Co je zelená karta? A může být i bílá?* [online]. Praha: Allianz pojišťovna. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: https://www.allianz.cz/cs_CZ/blog/domacnost-a-mobilita/co-je-zelena-karta-a-muze-byt-i-bila.html#zelenakarta-kde-najdu

ALLIANZ POJIŠŤOVNA, c2025. *O nás*. [online]. Praha: Allianz pojišťovna. [cit. 2025-10-22]. Dostupné z: https://www.allianz.cz/cs_CZ/pojisteni/vse-o-allianz/o-nas.html

CIPRA, Tomáš. *Pojistná matematika: teorie a praxe*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, c2006. ISBN 80-86929-11-6

ČESKÁ ASOCIACE POJIŠŤOVEN, c2025. *Povinné ručení*. [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.cap.cz/vse-o-pojisteni/pojisteni-motorovych-vozidel/povinne-ruceni>

ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ, c2025. *Co je povinné ručení*. [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů. [cit. 2025-10-22]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/co-je-povinne-ruceni>

ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ, c2025. *Počet pojištěných vozidel*. [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/statistiky/pocet-pojistenych-vozidel>

ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ, c2025. *Seznam příspěvků II*. [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/prispevky-ii/seznam>

ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ, c2025. *Zelená karta*. [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.ckp.cz/o-povinnem-ruceni/zelena-karta>

ČESKÁ PODNIKATELSKÁ POJIŠŤOVNA, c2025. *O společnosti*. [online]. Praha: Česká podnikatelská pojišťovna. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.cpp.cz/o-spolecnosti>

ČESKÁ PODNIKATELSKÁ POJIŠŤOVNA, c2025. *Pojištění asistenční služby*. [online]. Praha: Česká podnikatelská pojišťovna. [cit. 2025-10-24]. Dostupné z: <https://www.cpp.cz/pojisteni-vozidel/doplukova-pojisteni/pojisteni-asistence-10219>

ČSOB POJIŠŤOVNA, c2025. *Kdo jsme*. [online]. Praha: ČSOB Pojišťovna. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.csobpoj.cz/o-spolecnosti/kdo-jsme>

DAŇHEL, Jaroslav. *Pojistná teorie*. 2. vyd. Praha: Professional Publishing, 2006. ISBN 80-86946-00-2

DIRECT POJIŠŤOVNA, c2025. *O nás*. [online]. Brno: Direct pojišťovna. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.direct.cz/o-nas?meiro=dnt>

- DOSTUPNÝ ADVOKÁT, c2025. *Bonusy a malusy u povinného ručení: Za co vás pojišťovna (ne)odmění?* [online]. Praha: Dostupný advokát. [cit. 2025-10-21]. Dostupné z: <https://dostupnyadvokat.cz/blog/bonus-malus>
- DOSTUPNÝ ADVOKÁT, c2025. *Havarijní pojištění: Jaký je rozdíl mezi havarijním pojištěním a povinným ručením?* [online]. Praha: Dostupný advokát. [cit. 2025-10-24]. Dostupné z: <https://dostupnyadvokat.cz/blog/havarijni-pojisteni#jaky-je-rozdil-mezi-havarijnim>
- DUCHÁČKOVÁ, Eva. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3., aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, c2009. ISBN 978-80-86929-51-4
- EPOJISTENI.CZ, c2025. *Bonus povinné ručení*. [online]. Praha: ePojisteni.cz. [cit. 2025-10-22]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/bonus-povinne-ruceni/>
- EPOJISTENI.CZ, c2025. *Doplňkové pojištění k povinnému ručení, které se hodí*. [online]. Praha: ePojisteni.cz. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/aktuality/doplňkove-pojisteni-k-povinnemu-ruceni-ktere-se-hodi/>
- EPOJISTENI.CZ, c2025. *Pojištění GAP: Co to je?* [online]. Praha: ePojisteni.cz. [cit. 2025-10-24]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/aktuality/pojisteni-gap-co-to-je/>
- EVROPSKÁ UNIE, c2021. *Směrnice (EU) 2021/2118 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel*. [online]. Brusel: Evropská unie. Úřední věstník L 430, 2. 12. 2021, s. 1–23 [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2021/2118/oj?eliuri=eli%3Adir%3A2021%3A2118%3Aoj&locale=cs>
- FOND ZÁBRANY ŠKOD, c2025. *Co je FZŠ*. [online]. Praha: Fond zábrany škod. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.fondzabranyskod.cz/o-fondu/co-je-fzs>
- GENERALI ČESKÁ POJIŠŤOVNA, c2025. *O nás*. [online]. Praha: Generali Česká pojišťovna. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.generaliceska.cz/o-nas>
- HASIČSKÁ VZÁJEMNÁ POJIŠŤOVNA, c2025. *O společnosti*. [online]. Praha: Hasičská vzájemná pojišťovna. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.hvp.cz/o-spolecnosti/>
- JABLONSKÝ, Josef a DLOUHÝ, Martin. *Modely hodnocení efektivnosti produkčních jednotek*. Praha: Professional Publishing, 2004. ISBN 80-86419-49-5
- KOOPERATIVA POJIŠŤOVNA, c2025. *O pojišťovně Kooperativa*. [online]. Praha: Kooperativa pojišťovna. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.koop.cz/pojistovna-kooperativa/o-pojistovne-kooperativa>
- KOPECKÝ, Karel. *Povinné ručení: otázky a odpovědi*. 2005. ISBN 802471065X

MAGRI, A., FARRUGIA, A., VALLETTA, F. a GRIMA, S. *An Analysis of the Risk Factors Determining Motor Insurance Premium in a Small Island State: The Case of Malta*. Journal of Risk Studies, 2019 [online]. Dostupné z: <https://journalfirm.com/...pdf>

MĚŠEC.CZ, c2025. *Na český trh vstoupila nová pojišťovna Euro*. [online]. Praha: Měšec.cz. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/tiskove-zpravy/na-cesky-trh-vstoupila-nova-pojistovna-euro/>

MINISTERSTVO FINANCÍ ČR, c2025. *Praktické informace k pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. [online]. Praha: Ministerstvo financí ČR. [cit. 2025-10-21]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/financni-trh/pojistovnictvi/pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla/2024/prakticke-informace-k-pojisteni-odpovednosti-z-pro-55458>

PILLOW POJIŠŤOVNA, c2025. *O nás*. [online]. Praha: Pillow pojišťovna. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: https://www.pillow.cz/o_nas/

POJISTENI.CZ, c2025. *Slovník pojmů*. [online]. Praha: POJISTENI.CZ. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.pojisteni.cz/slovník-pojmu>

POJIŠŤOVNA VZP, c2025. *O Pojišťovně VZP*. [online]. Praha: Pojišťovna VZP. [cit. 2025-10-22]. Dostupné z: <https://www.pvzp.cz/o-pvzp/>

PORTÁL VEŘEJNÉ SPRÁVY, c2025. *Pojištění motorového vozidla – INF-299*. [online]. Česká republika. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://portal.gov.cz/informace/pojisteni-motoroveho-vozidla-INF-299>

POVINNE-RUCENI.COM, c2025. *Doplňková pojištění k povinnému ručení*. [online]. Praha: povinne-ruceni.com. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.povinne-ruceni.com/clanky/doplankova-pojisteni-k-povinnemu-ruceni>

POVINNE-RUCENI.COM, c2025. *Sankce za nezaplacené povinné ručení*. [online]. Praha: povinne-ruceni.com. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.povinne-ruceni.com/clanky/sankce-za-nezaplacene-povinne-ruceni/>

POVINNE-RUCENI.COM, c2025. *Výpověď povinného ručení*. [online]. Praha: povinne-ruceni.com. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.povinne-ruceni.com/vypoved-povinneho-ruceni>

POVINNE-RUCENI.COM, c2025. *Zákon o povinném ručení*. [online]. Praha: povinne-ruceni.com. [cit. 2025-10-21]. Dostupné z: <https://www.povinne-ruceni.com/zakon-o-povinnem-ruceni/>

REJDA, George E. a MCNAMARA, Michael J. *Principles of risk management and insurance*. Thirteenth edition. Harlow, England: Pearson, 2017. ISBN 978-1-292-15103-8

SLAVIA POJIŠŤOVNA, c2025. *O Slavia*. [online]. Praha: Slavia pojišťovna. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.slavia-pojistovna.cz/o-slavia/>

- TOP-POJIŠTĚNÍ.CZ, c2025. *Co je to havarijní pojištění*. [online]. Praha: Top-Pojištění.cz. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.top-pojisteni.cz/havarijni-pojisteni/co-je-to-havarijni-pojisteni>
- TOP-POJIŠTĚNÍ.CZ, c2025. *Nezaplacené povinné ručení – sankce a pokuty*. [online]. Praha: Top-Pojištění.cz. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.top-pojisteni.cz/povinne-ruceni/nezaplacene-povinne-ruceni>
- TOP-POJIŠTĚNÍ.CZ, c2025. *Povinné ručení ČPP – produkty pojišťovny*. [online]. Praha: Top-Pojištění.cz. [cit. 2025-10-24]. Dostupné z: <https://www.top-pojisteni.cz/povinne-ruceni/produkty-pojistoven/cpp-povinne-ruceni?m>
- UNIQA POJIŠŤOVNA, c2025. *O nás*. [online]. Praha: UNIQA pojišťovna. [cit. 2025-10-22]. Dostupné z: <https://www.uniqa.cz/o-nas/>
- VÝROČNÍ ZPRÁVA 2020. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů [cit. 2025-10-20]. Dostupné z: https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/O_nas/Vyrocní_zpravy/vzckp2020.pdf
- VÝROČNÍ ZPRÁVA 2021. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů [cit. 2025-10-20]. Dostupné z: https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/O_nas/Vyrocní_zpravy/2021.pdf
- VÝROČNÍ ZPRÁVA 2022. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů [cit. 2025-10-20]. Dostupné z: https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/O_nas/Vyrocní_zpravy/ckp_vz_2022_final.pdf
- VÝROČNÍ ZPRÁVA 2023. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů [cit. 2025-10-20]. Dostupné z: https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/O_nas/Vyrocní_zpravy/2023.pdf
- VÝROČNÍ ZPRÁVA 2024. *Česká kancelář pojistitelů* [online]. Praha: Česká kancelář pojistitelů [cit. 2025-10-20]. Dostupné z: https://www.ckp.cz/images/clanky/cz/O_nas/Vyrocní_zpravy/2024.pdf
- YESPOJIŠTĚNÍ.CZ, c2018. *Havarijní pojištění all risk*. [online]. Praha: YesPojištění.cz. [cit. 2025-10-23]. Dostupné z: <https://www.yespojisteni.cz/2018/10/havarijni-pojisteni-all-risk/>
- ZÁRYBNICKÁ, Jana a SCHELLE, Karel. *Pojištění odpovědnosti za škodu: (historie a současnost)*. Online. Právo. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-061-3

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Dotazníkové šetření

PŘÍLOHA A: Dotazníkové šetření

Dotazník – pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR

Vážení respondenti,

jmenuji se Tereza Moravcová a jsem studentkou 2. ročníku navazujícího magisterského studia na Fakultě ekonomicko-správní Univerzity Pardubice.

Tento dotazník je součástí mé diplomové práce na téma „Analýza situace na pojistném trhu v ČR v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“, cílem dotazníku je shromáždit data potřebná pro praktickou část mého výzkumu.

Dotazník je anonymní a jeho vyplnění zabere přibližně 2-3 minuty. Vaše odpovědi budou použity výhradně pro účely této diplomové práce.

Tento dotazník je určen pro respondenty, kteří vlastní nebo provozují osobní automobil a mají uzavřenou smlouvu o povinném ručení.

Předem děkuji za Váš čas!

Údaje o vozidle

1) Jaký typ osobního automobilu vlastníte?

- Malý osobní vůz (hatchback/městské auto) – např. Škoda Fabia, VW Polo, Hyundai i20
- Střední osobní vůz (sedan/liftback) – např. Škoda Octavia, VW Passat
- Kombi – např. Škoda Octavia Combi, Ford Focus Combi
- SUV/crossover – např. Škoda Karoq, Škoda Kodiaq, Hyundai Tuscon, Dacia Duster
- Pick-up/ užitkové vozidlo – např. Toyota Hillux, VW Transporte, VW Caddy, Ford Ranger
- Jiné – uveďte

2) Jaký je rok výroby Vašeho vozidla? – Uveďte prosím jen číselnou odpověď (např. 2010)

- _____ (otevřená odpověď)

3) Jaký je objem motoru Vašeho vozidla (v litrech)?

- 1.0
- 1.1
- 1.2
- 1.3
- 1.4
- 1.5
- 1.6
- 1.8
- 1.9
- 2.0
- 2.2
- 2.3

- 2.4
- 2.5
- 2.7
- 2.8
- 3.0+

Historie a zkušenosti

- 4) Kolik let máte řidičský průkaz? – Uved'te prosím jen číselnou odpověď (např.10)**
 ○ _____ (otevřená odpověď)
- 5) Kolik nehod jste měl/a za posledních 5 let?**
- 0
 - 1
 - 2
 - 3+

Údaje o pojistné smlouvě

- 6) Jaká je roční cena Vašeho povinného ručení? – V případě, že nevíte konkrétní částku, uveďte prosím co nejbližší částku (např. 3400 bez mezer)**
 ○ _____ (otevřená odpověď)
- 7) Jaký typ povinného ručení máte?**
- základní
 - rozšířené (např. pojištění skel, vyšší limity plnění,..)
- 8) Jaké faktory ovlivnily Vaši volbu povinného ručení? – Vyberte prosím jen hlavní faktor**
- cena
 - úroveň krytí
 - doporučení od známých
 - zkušenosti s pojišťovnou

Demografické a geografické údaje

- 9) Jaký je Váš věk? – Uved'te prosím jen číselnou odpověď**
 ○ _____ (otevřená odpověď)
- 10) Jaké je Vaše pohlaví?**
- Žena
 - Muž
 - Jiné
- 11) Typ místa Vašeho bydliště?**
- Velké město (nad 100 000 obyvatel)
 - Středně velké město (10 000 až 100 000 obyvatel)
 - Menší město (2 000 až 10 000 obyvatel)
 - Malá obec/vesnice (do 2 000 obyvatel)

Zdroj: vlastní zpracování