

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla

Bc. Lenka Bourová

Diplomová práce

2012

## **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Lenka Bourová**  
Osobní číslo: **D09792**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

#### **Úvod**

- 1. Povinné ručení, jeho význam a rizika**
- 2. Zelená karta v evropském prostředí**
- 3. Analýza pojistného trhu**
- 4. Analýza POV z pohledu cen a rizik**
- 5. Nové přístupy a využití povinného ručení v praxi**


#### **Závěr**

Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucího  
Rozsah pracovní zprávy: 50 - 60 stran  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:  
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Alexander Chlaň, Ph.D.  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky  
Datum zadání diplomové práce: 30. listopadu 2011  
Termín odevzdání diplomové práce: 23. května 2012

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2011

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 11. 2012

Lenka Bourová

## **ANOTACE**

Práce se zaměřuje na otázku pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla. Analyzuje pojistný trh a povinné ručení v tomto segmentu z pohledu cen a rizik. V závěru objasňuje návrhy jak změnit a využít povinné ručení v praxi.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

pojistný trh, povinné ručení, analýza, cena, riziko

## **TITLE**

Liability insurance for losses and damages caused by a car

## **ANNOTATION**

The thesis is focused on the question of liability for losses and damages caused by a car. It analyses the insurance market and liability insurance in this segment from the point of view of prices and risks. In conclusion, it explains proposals how to change and use liability in practice.

## **KEYWORDS**

insurance market, liability, analysis, price, risk

## OBSAH

<b>Úvod.....</b>	<b>8</b>
<b>1 Povinné ručení, jeho význam a rizika.....</b>	<b>10</b>
1.1 Význam pojišťovnictví.....	10
1.2 Formy a druhy pojištění .....	11
1.3 Zákon o pojistné smlouvě .....	11
1.4 Směrnice o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění 2009/103/ES.....	12
1.4.1 První motorová směrnice .....	13
1.4.2 Druhá motorová směrnice .....	14
1.4.3 Třetí motorová směrnice .....	14
1.4.4 Čtvrtá motorová směrnice .....	14
1.4.5 Pátá motorová směrnice .....	15
1.5 Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (dále jen Zákon o povinném ručení) .....	15
1.5.1 Základní pojmy .....	16
1.5.2 Limity plnění .....	18
1.5.3 Výjimky z povinného ručení .....	18
1.6 Česká kancelář pojistitelů.....	19
1.6.1 Činnost ČKP a členové ČKP.....	19
1.7 Garanční fond.....	21
1.8 Hraniční pojištění .....	21
1.9 Informační středisko pro poškozené .....	23
<b>2 Zelená karta v evropském prostředí.....</b>	<b>24</b>
2.1 Základní charakteristika .....	24
2.2 Vzory zelené karty .....	25
2.3 Státy s platností zelené karty .....	25
2.4 Černá Hora a Kosovo .....	26
2.4.1 Černá Hora .....	26
2.4.2 Kosovo .....	27
2.4.3 Vstup bez Zelené karty .....	27
<b>3 Analýza pojistného trhu.....</b>	<b>28</b>
3.1 Česká asociace pojišťoven .....	28
3.2 Struktura pojistného trhu.....	29
3.3 Vztah HDP a pojistného trhu .....	31

3.4 Předepsané pojistné .....	33
3.5 Počet smluv a počet pojištěných vozidel.....	35
3.6 Nehody osobních automobilů.....	38
3.6.1 Struktura nehod podle zranění.....	40
3.6.2 Struktura nehod podle objemu motoru vozidla .....	40
3.6.3 Struktura nehod podle roku výroby vozidla .....	41
3.6.4 Struktura nehod podle jednotlivých měsíců .....	43
3.6.5 Struktura nehod podle druhu komunikace.....	44
3.6.6 Struktura nehod v obci a mimo obec .....	45
3.6.7 Struktura nehod podle regionu .....	45
3.6.8 Struktura nehod podle věku řidiče.....	47
3.7 Nepojištěná vozidla .....	48
3.8 Shrnutí analýzy pojistného trhu.....	51
<b>4 Analýza POV z pohledu cen a rizik .....</b>	<b>54</b>
4.1 Analýza produktů jednotlivých pojišťoven z pohledu cen.....	55
4.1.1 Analýza internetových srovnávačů .....	57
4.1.2 Porovnání základních cen POV .....	59
4.1.3 Připojištění služeb .....	64
4.1.4 Porovnání cen POV a vybraných služeb .....	67
4.2 Analýza produktů jednotlivých pojišťoven z pohledu rizik .....	70
4.2.1 Bonus/malus .....	70
4.2.2 Riziko dle věku řidiče .....	73
4.2.3 Riziko dle místa bydliště pojistníka .....	73
4.2.4 Riziko dle objemu a výkonu motoru .....	73
<b>5 Nové přístupy a využití povinného ručení v praxi.....</b>	<b>75</b>
<b>Závěr.....</b>	<b>79</b>
<b>POUŽITÁ LITERATURA .....</b>	<b>82</b>
<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>87</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>88</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>90</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>91</b>

## Úvod

Počet vozidel na pozemních komunikacích meziročně roste. V r. 2007 bylo v České republice 6,8 mil. registrovaných vozidel a k 31. 12. 2011 už 7,4 mil. automobilů, tedy o 600 tisíc vozidel více. [1] S postupným rozvojem automobilismu a techniky vůbec se zvyšuje i riziko, které takový provoz společně provází. Majitelé vozidel jsou mobilnější, ale také čelí denně nebezpečnějším situacím, které mohou vyústit dopravní nehodou se způsobením škody na majetku, na zdraví a na životech. Z tohoto důvodu je nutno regulovat provoz na pozemních komunikacích, zejména vznik škod, ke kterým v souvislosti s provozem vozidel dochází a jejich eliminaci. Mít vozidlo, být jeho provozovatelem, znamená mít také velkou zodpovědnost.

V této souvislosti je velmi důležitá také právní úprava problematiky, která řeší odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla a v České republice je zastřešována Zákonem č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tento zákon specifikuje, že se jedná o pojištění povinné smluvní. Vlastník vozidla je povinen pojištění uzavřít, může si ovšem zvolit pojistitele dle vlastního výběru a chrání v první řadě poškozené. Sekundárně chrání i škůdce, který vysokou náhradu škody nehradí nárazově sám, ale prostřednictvím pojistitele a je tak chráněn před finančně nepříznivým dopadem vzniku škody. U nás se častěji setkáme se zkráceným a vžitým názvem povinné ručení. I když se jedná o povinné smluvní pojištění, ne všechna vozidla jsou pojištěna. V r. 2011 bylo registrováno 7,4 mil. automobilů, pojištěných vozidel však bylo k 31. 12. 2011 o cca 600 tis. méně. [1] Aby došlo k výrazné eliminaci nepojištěných vozidel, byl založen výše jmenovaným zákonem garanční fond, který hradí škody způsobené nepojištěnými a nezjištěnými vozidly a zároveň sankčně postupuje proti neplátcům povinného ručení.

Na trhu se setkáváme ještě s produktem havarijního pojištění, které je založeno na principu dobrovolnosti a závisí pouze na majiteli, zda si toto pojištění sjedná. Havarijní pojištění chrání majitele pojištěného vozidla, pokud si škodu způsobí neúmyslně sám, popř. pokud mu je škoda způsobena krádeží automobilu nebo živelní událostí. Tomuto pojištění se práce nevěnuje.

Předmětem diplomové práce je především zanalyzovat pojistný trh povinného ručení, a to z hlediska nabízených produktů, cenových nabídek a dalších přidáných hodnot ze strany pojistitelů. Zároveň budou analyzována rizika, která s problematikou pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla velmi úzce souvisí.



Cílem práce je zjistit, jaký produkt povinného ručení při zadání konkrétních parametrů určitého vozidla je pro klienta nejlevnější. Na základě zjištěných skutečností budou učiněna doporučení pro možnosti úprav a změn v celém segmentu.

# 1 Povinné ručení, jeho význam a rizika

## 1.1 Význam pojišťovnictví

Pojišťovnictví je odvětvím, které je nepostradatelné pro kvalitní fungování a úspěšné rozvíjení tržních mechanismů. Tento sektor je nepostradatelný jak pro firmy, tak pro soukromé osoby a obyvatele. Všichni mohou utrpět škody i výrazných rozsahů, a pokud by neměli dostatečnou pojistnou ochranu, mohly by dané škody vést k obrovským problémům někdy až existenčního typu.

Pojišťovnictví je tedy velice důležitým odvětvím tržní ekonomiky. Jedná se o nevýrobní sektor, jehož úkolem a zaměřením je především pojistná ochrana. Zároveň také tvorba pojistných rezerv, jejich správa a následné užití. Z ekonomického hlediska ho lze tedy charakterizovat jako vytváření finanční rezervy sloužící k úhradě potřeb nebo škod, které vzniknou pojištěným z nahodilých událostí. Tato finanční rezerva se vytváří z prostředků pojištěných subjektů tedy z pojistného, které je cenou za poskytování pojistné ochrany. Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví upravuje činnosti v pojišťovnictví a podmínky jejich provozování včetně státního dozoru. Pojišťovací činnost znamená přebírání pojistných rizik na základě uzavřených pojistných smluv a plnění z nich, přičemž součástí pojišťovací činnosti je:

- uzavírání pojistných smluv,
- správa pojištění,
- poskytování plnění z pojistných smluv,
- finanční umístění aktiv (investování prostředků technických rezerv),
- uzavírání smluv se zajišťovnami o zajištění závazků z pojistných smluv,
- zábrannou činnost, tj. předcházení vzniku škod a zmírňování jejich následků
- likvidace pojistných událostí – dokumentace škod
- poskytování asistenčních služeb [2]

## 1.2 Formy a druhy pojištění

Podle právní skutečnosti, na jejímž základě pojištění vzniklo, se rozeznávají tyto formy pojištění:

- smluvní – vzniká na základě smlouvy,
- zákonné – zvláštní forma pojištění, která je v našem právním řádu užitá pouze pro pojištění odpovědnosti organizace za škodu při pracovním úrazu nebo nemoci z povolání

Smluvní pojištění se dále dělí na:

- pojištění smluvní dobrovolné, kdy uzavření smlouvy je ponecháno na vlastním rozhodnutí účastníků,
- pojištění povinné obligatorní, k jehož vzniku vede zákonem uložená povinnost uzavřít pojistnou smlouvu, např. pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

## 1.3 Zákon o pojistné smlouvě

Velmi úzce se zákonem o pojišťovnictví souvisí Zákon č. 378/2007 Sb., o pojistné smlouvě. Tento zákon definuje smlouvu jako smlouvu o finančních službách, ve které se pojistitel zavazuje v případě vzniku nahodilé události poskytnout ve sjednaném rozsahu plnění a pojistník se zavazuje platit pojistiteli pojistné. Dále sděluje, co všechno musí pojistná smlouva obsahovat a jakou musí mít formu.

Nedílnou součástí každé pojistné smlouvy jsou všeobecné pojistné podmínky, které vymezují obsah pojistného vztahu. Pojistná smlouva se musí na pojistné podmínky odvolat a pojistník musí být se zněním pojistných podmínek seznámen. Buď jsou podmínky ke smlouvě připojeny, nebo jsou pojistníkovi ještě před uzavřením pojistné smlouvy sděleny.

Všeobecné pojistné podmínky musí nejméně obsahovat:

- vymezení pojistné události, ze které vzniká právo na plnění pojistitele,
- rozsah a splatnost pojistného plnění,
- stanovení způsobu placení pojistného a určení jeho výše,
- způsob, jakým se pojištěný v případě pojištění osob podílí na zisku pojišťovny.

Každý pojistitel musí vypracovat zejména vlastní všeobecné pojistné podmínky, případně zvláštní nebo doplňkové pojistné podmínky pro uzavírání pojistných smluv. [2]

Protože je práce věnována povinnému ručení musí v tomto případě pojistná smlouva obsahovat vždy:

- určení pojistitele a pojistníka a údaje o vozidle,
- dobu trvání pojištění,
- limit pojistného plnění,
- výši pojistného, jeho splatnost a způsob jeho placení,
- formu a místo oznámení škodné události; je-li pojištění odpovědnosti provozováno formou dočasného poskytování služeb, adresu bydliště nebo místa podnikání, anebo sídlo škodního zástupce.

Jestliže v době uzavření pojistné smlouvy nejsou známy některé údaje o vozidle, které však neznemožňují jeho identifikaci, sdělí je pojistník pojistiteli ve lhůtě, kterou pojistitel určí, nejpozději však do 15 dnů ode dne uzavření pojistné smlouvy. Změnu údajů týkajících se pojistníka a vozidla oznámí pojistník pojistiteli do 15 dnů ode dne, kdy k této změně došlo. [3]

#### **1.4 Směrnice o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění 2009/103/ES**

Práce je zaměřena na konkrétní druh pojištění a to na pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla. Vstupem do EU se zavázala ČR společně s ostatními zeměmi vycházet z jednotlivých právních aktů tohoto společenství a zpracovávat je do vlastní legislativy. Jedním z těchto právních aktů je i výše uvedená Směrnice (dále jen „Směrnice EK“), která řeší danou problematiku v rámci EHP.

Směrnice EK je legislativním aktem EU, který upravuje pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla. Tlak na sbližování právních předpisů členských států EU je dán zejména pohybem vozidel na stále širším teritoriu a tím i růst rizik pro poškozené. Snahou EU je proto zlepšovat dlouhodobě systém pojištění odpovědnosti v členských zemích, řešení nehod v jiném členském státě a pohodlí poškozených při uplatňování svých nároků. V dané problematice došlo v průběhu let k vydání několika směrnic, které danou oblast postupně harmonizují a které se promítly i do naší právní úpravy.

Směrnice EK nabyla účinnosti dne 16. září 2009. Účelem Směrnice je ucelit právní úpravu obsaženou ve směrnicích číslo 72/166/EEC ze dne 24. dubna 1972, 84/5/ECC ze dne 30. prosince 1983, 90/232/EEC ze dne 14. května 1990, 2000/26/EC ze dne 16. května 2000

a směrnice číslo 2005/14/EC ze dne 11. května 2005, jež byly postupně vydány Evropským společenstvím za účelem zvyšování ochrany práv osob provozující motorová vozidla. Uvedené směrnice jsou přiblíženy v samostatných podkapitolách.

Směrnice EK tedy nahrazuje uvedené předešlé právní akty a to v plném znění se zachováním jejich obsahu. Se vstupem Směrnice EK v účinnost pozbyly účinnosti tyto předešlé právní akty a jejich obsah je v plném znění v nové Směrnici EK. Je tedy jednoznačné, že Směrnice žádné zásadní změny nepřinesla, zachovává všechna pravidla předchozích směrnic i lhůty pro jejich provedení. Byla vydána pouze za účelem sjednocení a ucelení právních předpisů EU.

Klade především důraz na důležitost pojištění pro evropské občany, ať už jsou pojištěnými osobami nebo poškozenými dopravní nehodou. Dále akcentuje skutečnost, že toto pojištění má vliv i na volný pohyb osob a vozidel v rámci Společenství, a proto by mělo být hlavním cílem v oblasti finančních služeb posílení a konsolidace motorových vozidel.

Jednotná úprava pojištění výrazně usnadňuje realizaci svobody fyzicky se volně pohybovat na území jednotlivých členských států a předchází diskriminaci občanů jiných členských států Společenství. Není tedy možné omezit pohyb motorových vozidel a klást přehnané podmínky na pojištění pro vstup motorového vozidla do jiného členského státu, jak by se mohlo dít, pokud by jednotná úprava neexistovala. Směrnice má i antidiskriminační zaměření, kdy jsou stanoveny podmínky pro kontrolu pojištění vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území třetí země a vstupují na území členského státu, kde probíhá kontrola z jiného členského státu. Obecně mají členské státy od těchto kontrol upustit, nicméně mohou provádět namátkové kontroly pojištění, nejsou-li tyto kontroly diskriminační a pouze je-li celkově kontrola zaměřena výlučně na ověřování pojištění. [4]

#### **1.4.1 První motorová směrnice**

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 72/166 EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění nazývána také jako první motorová směrnice, usnadnila zejména v rámci silničního provozu v mezinárodním měřítku odbourání kontroly pojištění odpovědnosti s možností namátkových kontrol. Členské státy měly povinnost zajistit, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklá stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním. Jako mezinárodní doklad o existenci pojištění slouží zelená karta, kterou se řidič v rámci mezinárodního provozu prokazuje.

Statutu zelené karty se věnuji dále v samostatné kapitole. Národní legislativa byla také oprávněna v právní úpravě vyčlenit některé vlastníky vozidel z povinného ručení, za předpokladu, že nároky poškozených osob budou uspokojeny jiným subjektem než pojistitelem. V ČR toto plnění poskytuje Ministerstvo financí a výjimka je dána vozidlům IZS. [5]

#### **1.4.2 Druhá motorová směrnice**

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 84/5 EHS, nazývána také jako druhá motorová směrnice, stanovila v zájmu ochrany poškozených zejména min. limity pojistného plnění na 350 000 ECU u škod na zdraví na každého poškozeného a 100 000 ECU při škodách na majetku na nehodu bez ohledu na počet poškozených, popř. 500 000 ECU na jednu nehodu bez ohledu na počet obětí nehody. Každý členský stát byl zavázán ke zřízení subjektu, jehož úkolem bude poskytovat náhradu škody minimálně do výše povinného pojištění pro případ věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost. [5]

#### **1.4.3 Třetí motorová směrnice**

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 90/232/EHS, nazývána jako třetí motorová směrnice, měla zásadní vliv v tom, že pojištění odpovědnosti z provozu vozidel pokrývalo na základě jednoho pojistného celé území EU a na základě jediného pojistného zaručovaly pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy v každém členském státě, popř. pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy v členském státě, ve kterém má vozidlo své obvyklé stanoviště, pokud je této druhá uvedená pojistná ochrana vyšší. [5] Povinné pojistné krytí bylo rozšířeno na škody na zdraví všech cestujících kromě řidiče vozidla odpovědného za nehodu. [6]

#### **1.4.4 Čtvrtá motorová směrnice**

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES, nazývána jako čtvrtá motorová směrnice, zřídila institut škodního zástupce. Tento zástupce má zabezpečit poškozeným jednodušší dosažení odškodnění v případě, kdy při jejich pobytu v některém z členských států mimo jejich bydliště, utrpí v důsledku dopravní nehody škodu na zdraví nebo na majetku. Jeho úkolem je usnadnit poškozeným získat informace nezbytné k uplatnění svých přímých nároků na náhradu škody proti pojišťovně, resp. u jejích škodních zástupců. Směrnice také zavedla přímý nárok poškozeného vůči pojišťovně škůdce. Směrnice také zavedla přímý

nárok poškozeného vůči pojišťovně škůdce. Tyto požadavky měly být do právních úprav členských států včleněny do 20. 1. 2003 a v ČR tuto významnou novelu provedl zejména zákon č. 47/2004 Sb. [7]

#### **1.4.5 Pátá motorová směrnice**

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES, nazývána jako pátá motorová směrnice, navýšila minimální limity pojistného plnění, a to u škod na zdraví na částku 1 000 000 EUR na každého poškozeného nebo bez ohledu na počet poškozených na částku 5 000 000 EUR a u věcných škod na částku 1 000 000 EUR bez ohledu na počet poškozených. Bylo stanoveno pětileté období, v němž se státy musely limitům přizpůsobit s tím, že do 30 měsíců musí dosáhnout 50% úrovně limitů. Směrnice současně zakázala spoluúčast poškozené osoby v případě věcných škod způsobených nepojištěnými vozidly z důvodu nespravedlivého snížení ochrany poškozených osob. [8]

Tato Směrnice měla být provedena členskými státy do 11. 6. 2007, v ČR byla provedena zákonem č. 137/2008 s nabytím právní moci 1. 6. 2008. [9]

#### **1.5 Zákon č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (dále jen Zákon o povinném ručení)**

V ČR došlo přijetím zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla o změně některých souvisejících zákonů k významnému posunu v oblasti povinného ručení a k přiblížení pojištění evropským standardům. Zákon o povinném ručení nabyt účinnosti 1. 1. 2000. Především byl celý systém změněn ze zákonného na povinně smluvní a byl tak otevřen volný trh s pojistnými produkty. Nový zákon v plné míře reflektoval sjednocující pravidla komunitárního práva a novelizacemi a vydáním doplňujících vyhlášek plně obsahuje zásady Směrnice EK.

Přijetím tohoto zákona byl zahájen proces přizpůsobování systému podmínkám EU a skončil monopol České pojišťovny na provozování tohoto pojištění. Sjednávat pojištění mohly pojišťovny, které vlastnily licenci pro poskytování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. O přidělení licencí rozhodovalo Ministerstvo financí. Do srpna 2008 byla státem zachována ještě cenová regulace stanovením min. a max. sazeb. Min. sazby stanovovala Česká kancelář pojistitelů pro jednotlivé skupiny vozidel na základě spotřebitelských cen nebo na základě škodního průběhu podle toho, který z těchto ukazatelů byl vyšší. Pojišťovny mohly své sazby navýšit max. o 30 % nad hodnotu min. pojistného a za

každý rok bezeškodního průběhu mohla klientovi připsat bonus 5 %. Tyto sazby musely pojišťovny respektovat. Pravdou zůstává, že pojišťovny neměly k dispozici dostatečně dlouhé časové řady škodních průběhů, podle kterých by stanovily své sazby pojistného. Od srpna 2002 již sazby pojistného regulovány nejsou a pojišťovny si je stanovují samy na základě vlastních stanovených kritérií, které jsou analyzovány v bodu 4 této práce.

Ochrana poškozených při dopravních nehodách je považována za společensky závažnou, proto je toto pojištění provozováno jako pojištění povinné. Kryje rizika související se skutečností, že pojištěný subjekt může způsobit svojí činností škody jinému subjektu, a to škody na zdraví a na životě, finanční škody nebo škody na majetku, za které poškozenému odpovídá.

„Povinné“ znamená, že toto pojištění musí uzavřít každý majitel motorového vozidla v ČR a pokud tuto zákonnou povinnost nesplní, hrozí mu pokuta až do výše 20 000 Kč a zákaz řízení motorových vozidel až na jeden rok. „Ručení“ představuje záruku, že z pojistky bude poskytnuta náhrada škody, která je způsobena při provozu motorového vozidla vlastním zaviněním. [10]

Zákon o povinném ručení ve svém znění upravuje:

- Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla,
- zřízení České kanceláře pojistitelů, její právní postavení, organizaci a předmět činnosti

### 1.5.1 Základní pojmy

**Vozidlo** - silniční vozidlo, zvláštní vozidlo, trolejbus, za vozidlo se nepovažuje vozík pro invalidy, potahové vozidlo a nemotorové vozidlo tažené nebo tlačené pěší osobou, jízdní kolo a koloběžka, pokud nejsou schváleny jako druh vozidla motocykl.

**Tuzemské vozidlo** - vozidlo, které podléhá registraci silničních vozidel vedené podle zvláštního právního předpisu (dále jen „evidence vozidel“), nebo vozidlo, které nepodléhá evidenci vozidel a je ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm nebo místem podnikání na území ČR nebo právnické osoby se sídlem na území ČR anebo vozidlo, které bylo odesláno do České republiky z jiného členského státu, je-li ČR státem cílového určení, a to po dobu 30 dnů počínaje dnem, kdy kupující osoba vozidlo převzala, i když vozidlo nebylo v ČR registrováno.



**Cizozemské vozidlo** - vozidlo, které je vybaveno cizí státní poznávací značkou, nebo vozidlo, které není vybaveno cizí státní poznávací značkou a je ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm nebo místem podnikání mimo území ČR anebo právnické osoby se sídlem mimo území ČR.

**Pojistitel** - pojišťovna, která je podle zvláštního právního předpisu oprávněna provozovat na území ČR pojištění odpovědnosti.

**Pojistník** - ten, kdo uzavřel s pojistitelem smlouvu o pojištění odpovědnosti.

**Pojištěný** - ten, na jehož odpovědnost za škodu se pojištění odpovědnosti vztahuje.

**Poškozený** - ten, komu byla provozem vozidla způsobena škoda a má právo na náhradu škody.

**Škodná událost** - způsobení škody provozem vozidla.

**Kancelář pojistitelů** - profesní organizace sdružující pojišťovny, které jsou v určitém státě oprávněny provozovat pojištění odpovědnosti.

**Orgán evidence** - správní orgán, který vede evidenci vozidel.

**Zelená karta** - mezinárodní osvědčení prokazující skutečnost, že k vozidlu byla uzavřena smlouva o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v tomto osvědčení.

**Území, na kterém má vozidlo obvyklé stanoviště**

- území státu, jehož státní poznávací značkou nebo jinou registrační značkou je vozidlo opatřeno, bez ohledu na to, zda uvedená značka je trvalá nebo dočasná,
- území státu, v němž značka přidělená vozidlu pojistitelem nebo jiná rozlišovací značka byla vydána, jestliže vozidlo nepodléhá evidenci vozidel, ale na vozidle je umístěna značka přidělená pojistitelem nebo jiná rozlišovací značka, která je obdobou státní poznávací značky,
- území státu, v němž má vlastník nebo spoluvlastník vozidla bydliště, jestliže se pro takové vozidlo nevyžaduje ani registrační značka ani značka přidělená pojistitelem nebo jiná rozlišovací značka, která je obdobou státní poznávací značky,
- území státu, ve kterém došlo ke škodné události, jestliže se jedná o vozidlo bez státní poznávací značky, přestože mělo být takovou značkou opatřeno, nebo o vozidlo se státní poznávací značkou či jinou registrační značkou, která

neodpovídá nebo přestala odpovídat vozidlu, a to v případech poskytnutí plnění podle § 24 odst. 2 písm. b). [3]

### 1.5.2 Limity plnění

Limity pojistného plnění, které jsou stanoveny zákonem o povinném ručení, definují nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události. Musí být uvedeny v pojistné smlouvě samostatně a musí odpovídat:

- nejméně 35 mil. Kč při způsobené škodě na zdraví nebo usmrcením na každého zraněného nebo usmrceného včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění,
- nejméně 35 mil. Kč při způsobené škodě vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, odcizením věci - pokud fyzická osoba pozbyla schopnost ji opatrovat a ušlý zisk bez ohledu na počet poškozených, převyšuje – li součet nároků uplatněných více poškozenými limit pojistného plnění uvedený v pojistné smlouvě, pojistné plnění se každému z nich snižuje v poměru tohoto limitu k součtu nároků všech poškozených [3]

### 1.5.3 Výjimky z povinného ručení

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu podle tohoto zákona nemá:

- řidič cizozemského vozidla, který je držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě, nebo vozidla, jehož pojištění odpovědnosti na území ČR je zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu,
- složka integrovaného záchranného systému pro všechna vozidla neužívaná k podnikání a zařazená do průběžně aktualizované přílohy poplachového plánu integrovaného záchranného systému kraje,
- Bezpečnostní informační služba pro jí provozovaná vozidla, Ministerstvo obrany pro vozidla provozovaná Vojenským zpravodajstvím a Ministerstvo vnitra pro vozidla provozovaná Úřadem pro zahraniční styky a informace a pro vozidla útvarů Policie České republiky pověřenými vyšetřováním podle zvláštního právního předpisu a obec pro vozidla provozovaná jednotkami sborů dobrovolných hasičů obce. [3]

## **1.6 Česká kancelář pojistitelů**

Zákon o povinném ručení zřizuje Českou kancelář pojistitelů (dále jen „ČKP“), jež vystupuje jako profesní organizace pojistitelů poskytujících pojištění, tedy pojišťoven, stanovuje rozsah jejich pravomocí a konkretizuje jejich činnost.

ČKP funguje jako právnická osoba, zapsaná do obchodního rejstříku. Mezi její hlavní činnosti patří správa garančního fondu. Tento fond je rovněž zřízený zákonem o povinném ručení a kumuluje finanční prostředky získané především z povinných a pravidelných příspěvků pojistitelů. Tyto finanční prostředky jsou dále používány k náhradě škod při nestandardních situacích. Dohled nad výkonem činnosti ČKP a nad správou garančního fondu vykonává Česká národní banka, která disponuje sankčními prostředky vůči ČKP a to v případě zjištění špatného postupu v činnosti ČKP. Sankce mají primárně formu uložení povinnosti k nápravě, pokud nedojde ke splnění, pak následuje sankce finanční, tedy pokuta, může být stanovena až do výše 10 mil. Kč. O vzniku a zániku členství pojistitelů v ČKP rozhoduje Česká národní banka.

ČKP zároveň spolupracuje s obdobnými profesními organizacemi členských států Evropské unie i jiných států, zpracovává statistiky a obecně zabezpečuje plnění úkolů souvisejících se správou pojištění. [10]

### **1.6.1 Činnost ČKP a členové ČKP**

Činnost je dána působností ČKP, kterou vymezuje Zákon o povinném ručení ve svých ustanoveních pro tyto oblasti:

- správa garančního fondu a poskytování pojistných plnění z garančního fondu,
- správa prostředků technických rezerv zákonného pojištění,
- provozování hraničního pojištění a informačního střediska,
- plnění úkolů v souvislosti s členstvím v Radě kancelářů (systém zelené karty) včetně realizace dohod s kanceláři pojistitelů cizích států,
- spolupráce se státními orgány v oblasti pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- vedení evidencí a statistik pro účely pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- podílení se na předcházení škodám v silničním provozu a pojistným podvodům v pojištění motorových vozidel,

- zpracování údajů o dopravních nehodách od Policie ČR. [11]

Členství v ČKP vzniká právní mocí rozhodnutí České národní banky, kterým bylo „tuzemskému“ pojistiteli uděleno povolení k provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, nebo dnem zahájení činnosti v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla na území České republiky pojišťovnou z jiného členského státu Evropského hospodářského prostoru. Členové kanceláře ručí za její závazky v poměru podle výše svých příspěvků a za tím účelem jsou povinni tvořit technické rezervy, a to k závazkům, ke kterým nemá ČKP vytvořena odpovídající aktiva.

Ve vztahu k těm, kteří odpovídají za škodu způsobenou nezjištěným vozidlem nebo vozidlem bez pojištění odpovědnosti, má ČKP právo na náhradu toho, co za povinné osoby plnila.

Shromáždění členů, které je jedním z orgánů ČKP, přísluší určovat výši ročních a mimořádných příspěvků členů. Tento příspěvek se určuje pevnou částkou za vozidlo uvedené v pojistné smlouvě nebo procentuálním podílem z předepsaného pojistného. [3]

ČKP má v současné době 14 členů:

- DIRECT Pojišťovna, a.s.
- Generali pojišťovna, a.s.
- Hasičská vzájemná pojišťovna, a.s.
- CHARTIS EUROPE S.A., pobočka pro Českou republiku
- Allianz pojišťovna, a.s.
- AXA pojišťovna, a.s.
- Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
- Česká pojišťovna, a.s.
- ČSOB Pojišťovna, a.s. člen holdingu ČSOB
- Kooperativa pojišťovna, a.s.
- Slavia pojišťovna, a.s.
- Triglav pojišťovna, a.s. Vienna Insurance Group
- UNIQA pojišťovna, a.s.
- Wüstenrot pojišťovna, a.s.

Nejnovější informace uvádějí, že s platností od 25. 6. 2012 DIRECT Pojišťovna, a.s. nesjednává nové pojistné smlouvy a uzavřela strategickou spolupráci s UNIQA pojišťovnou, a.s.

### **1.7 Garanční fond**

Tento fond je tvořen:

- příjmy z příspěvků nepojištěných (počet dnů x sazba za každý den nepojištění od 20 Kč do 300 Kč - v závislosti na druhu vozidla + náklady na jeho uplatnění a vymáhání),
- úhradami postižných pohledávek,
- příspěvky členů,
- příjmy z pojistného za hraniční pojištění,

příjmy z pojistného přijatého z titulu zákonného pojištění. [11]

Ve vztahu k poškozeným, tj. těm, kterým byla provozem vozidla způsobena škoda a mají nárok na plnění podle zákona o povinném ručení, poskytuje ČKP prostřednictvím garančního fondu plnění za škodu způsobenou provozem vozidla:

- za kterou odpovídá nezjištěná osoba; při škodě na věci nebo ušlém zisku pouze tehdy, pokud současně s touto škodou byla poškozenému způsobena i závažná škoda na zdraví a pokud věcná škoda nebo ušlý zisk přesáhl 10 000 Kč,
- bez pojištění odpovědnosti,
- tuzemského pojištěného u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škodu,
- cizozemského pojištěného hraničním pojištěním,
- cizozemského, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území ČR povinnost uzavřít hraniční pojištění,
- náhradního plnění podle § 24a a 24b Zákona o povinném ručení. [3]

### **1.8 Hraniční pojištění**

Jedná se o krátkodobé pojištění odpovědnosti z provozu cizozemského vozidla a je nutné jej uhradit, pokud řidič nemá platnou zelenou kartu, popř. nebyla-li sjednána dohoda rozšiřující platnost pojistné ochrany v tuzemsku na jiné zúčastněné země. Patří sem tedy ty země, které se nezúčastní systému zelených karet vůbec, popř., s jejichž národní kanceláří není uzavřena smlouva. Řidič je v tomto případě povinen zakoupit pojištění odpovědnosti

vztahující se k dané zemi přímo na hranicích. Pojistnou smlouvu uzavírá řidič cizozemského vozidla přímo s ČKP a délka jeho trvání je minimálně 15 dní, jakmile je zaplacen pojištění, které je většinou nevýhodnější než pojištění běžné, vystaví ČKP řidiči doklad o zaplacení (zelenou kartu s vyznačenou platností), který se řidič v případě nutnosti musí prokázat Policii ČR. Bez platného hraničního pojištění nelze vozidlu umožnit provoz po veřejných komunikacích v České republice.

Hraniční pojištění se vztahuje na způsobení škody provozem cizozemského vozidla, k němuž došlo na území ČR nebo na území jiného členského státu Evropské unie nebo některého jiného státu Evropského hospodářského prostoru nebo Švýcarska. Hraniční pojištění se sjednává na pojistnou dobu 15 dní, a pokud uzavřeno nebylo, i když k tomu byl řidič zavázán, je povinen zaplatit ČKP pojištění odpovídající trojnásobku pojištění, které mělo být na dobu pobytu vozidla na území ČR zaplacen, nejméně však 10 000 Kč.

Pro názornost je v tabulce č. 1 shrnuto standardní pojištění hraničního pojištění, v případě neuzavřeného hraničního pojištění, i když provoz vozidla je tímto pojištěním podmíněn, je ve všech položkách jeho hodnota navýšena o 10 000 Kč. [12]

Tabulka č. 1 Sazby pojištění za hraniční pojištění v (Kč) platné od 1. 1. 2011

Skupina vozidel	Sazby pojištění v Kč	
	15 ti denní pojištění sazba	
	Mimo soutěže	Motoristické soutěže
Dvoukolové motorové vozidlo a motorová tříkolka	3 000	4 500
Osobní automobil do celkové hmotnosti 3 500 kg	6 500	13 000
Ostatní motorová vozidla (nákladní vozidla, tahače, autobusy)	10 000	20 000
Přívěsy nad 750 kg a návěsy	2 200	x

Zdroj: ČKP [13]

V r. 2011 zprostředkovala uzavírání smluv hraničního pojištění pojišťovna Kooperativa v rámci sítě vlastních poboček na 21 prodejních místech. Počet uzavřených smluv v porovnání s předchozím rokem klesl o 23 % (z 60 na 46), přičemž hrubé předepsané pojištění kleslo o 14 % (z 351 tis. Kč na 303 tis. Kč)

V r. 2011 se počet pojištěných vozidel zvýšil z 6,63 mil. ks v r. 2010 na 6,76 mil. Na nárůstu se kromě zvýšení počtu registrovaných vozidel i nadále podílelo pojišťování dosud nepojištěných vozidel, především v důsledku průběžného odesílání výzev k úhradě příspěvku

nepojištěných garančním fondem, včetně navazující spolupráce s inkasními společnostmi. [11]

### **1.9 Informační středisko pro poškozené**

Toto středisko zahájilo svoji činnost 1. 5. 2004, současně se vstupem ČR do Evropské unie a provozuje ho ČKP na základě Zákona o povinném ručení.

Jeho hlavní funkcí je:

- zjišťovat,
- uchovávat,
- poskytovat vybrané údaje o
  - pojištění odpovědnosti vozidel registrovaných na území ČR,
  - škodních zástupců jmenovaných pojistiteli, kteří mají oprávnění provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v ČR pro území ostatních členských států Evropského hospodářského prostoru.

Údaje týkající se vozidel registrovaných v ostatních členských státech Evropského hospodářského prostoru, než je ČR, zjišťuje ČKP prostřednictvím informačních středisek těchto členských států.

Prostřednictvím informačního střediska mohou oprávněné osoby, které mají nárok na náhradu škody v důsledku dopravní nehody, zjišťovat údaje potřebné pro navázání kontaktu s pojistitelem vozidla škůdce, jeho škodním zástupcem, korespondenčním partnerem nebo dalším kompetentním subjektem. [14]

## 2 Zelená karta v evropském prostředí

### 2.1 Základní charakteristika

Zelená karta je jediným mezinárodně uznávaným dokladem o existenci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tato karta automaticky platí ve všech státech Evropského hospodářského prostoru a ve státech stanovených prováděcí vyhláškou Ministerstva dopravy. Umožňuje řidiči příslušného vozidla:

- prokázat, že má v pořádku pojištění odpovědnosti,
- vstup a provoz vozidla na území cizího státu bez nutnosti uhradit finanční částky jinak požadované tamními orgány za hraniční pojištění. Seznam všech států je uveden v příloze č. 1.

Díky zelené kartě nemusí řidič platit zahraniční pojištění a v cizině jejím předložením dokládá, že pojištění odpovědnosti má v pořádku. Dříve byla zelená karta vydána k pojištění jako bonus navíc určený pro zahraničí. Od 1. 1. 2009 tento doklad musí mít řidič vozidla vždy při sobě a to i na území ČR. [15]

Pokud řidič vozidla nevlastní zelenou kartu vůbec, jednoznačně z toho vyplývá, že nemá uzavřené povinné ručení. Pokud v tomto případě používá veřejné pozemní komunikace, čeká ho pokuta, která se pohybuje v rozmezí od 5 000 Kč až do výše 40 000 Kč. Pokud řidič vozidla má uzavřené povinné ručení a nemá tuto kartu u sebe, při potřebě jejího prokázání může obdržet pokutu v rozmezí od 1 500 Kč do 3 000 Kč, v blokovém řízení mu může být uložena pokuta ve výši do 1 500 Kč. [3]

Zelenou kartu je možno vystavit i opakovaně. Při cestě do zahraničí musí mít každý řidič vozidla u sebe nejen její originál, ale i duplikát. Ten si totiž v případě havárie ponechá tamější policie. Duplikát i s originálem obdrží každý řidič od své pojišťovny, u které má pojištěno svoje vozidlo v rámci povinného ručení.

Mimořádně vydává zelenou kartu i Ministerstvo financí a to k vozidlům provozovaným Bezpečnostní informační službou, Vojenským zpravodajstvím a Úřadem pro zahraniční styky.

Po zániku povinného ručení nebo v případě přerušení tohoto pojištění je pojistník povinen bez zbytečného odkladu odevzdat zelenou kartu pojistiteli. [3]



## 2.2 Vzory zelené karty

Podle novelizované směrnice ČKP, kterou se upravují pravidla pro vydávání a vyplňování zelené karty, je od února 2012 platný její nový vzor. Od 1. 2. 2012 se totiž stala novým členem Rady kancelářů Národní Kancelář Černé Hory, a proto došlo k aktualizaci vzoru zelených karet.

Obrázek č. 1: Vzor zelené karty

1. MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ POJIŠTŮVACÍ KARTA  
1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD  
1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

2. Vydána z pověření ČESKÉ KANCELÁŘE POJIŠTITELŮ, PRAHA  
2. Issued under the authority of ČESKÁ KANCELÁŘ POJIŠTITELŮ, PRAHA

3. PLATNÁ - VALID

OD FROM			DO TO		
Day	Month	Year	Day	Month	Year

(Obě data včetně)  
(Both Dates inclusive)

4. Číslo zelené karty  
Serial and Policy Numbers

CZ /0014/

5. Střih poznámek pro ČR (pokud se v ČR nepoužívá podrobná informace)  
Registration No. (or if none) Chassis or Engine No.

6. Druh a typ vozidla  
Category and make of Vehicle

Tato karta není platná v zemích, jejichž název je zrušen. - This card is not valid in Countries for which the relevant box has been cancelled.

A	B	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	I	IRL
IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	S	SK	SLO	CH	AL	AND
BG	BH	BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RO	SCG	TN	TR	UA	

7. Jméno a adresa pojistníka (nebo uživatele vozidla) - Name and Address of the Policyholder (or User of the vehicle)

8. Tato karta byla vydaná (jméno a adresa pojistitele)  
This Card has been issued by (Name and address of insurer)  
UNQA pojišťovna, a.s.  
Evropská 136, 160 12 Praha 6

9. Podpis za pojistitele  
Signature of Insurer

Zdroj: [www.povinnavybavanacesty.cz/zelená-karta-info](http://www.povinnavybavanacesty.cz/zelená-karta-info)

První strana zelené karty na obr. č. 1 obsahuje rozeznávací značky států, které jsou členy Rady kancelářů. Podmínkou platnosti zelené karty v každé zemi je, aby její rozeznávací značka nebyla v této rubrice přeškrtnuta.

## 2.3 Státy s platností zelené karty

a) členské státy EHP:

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

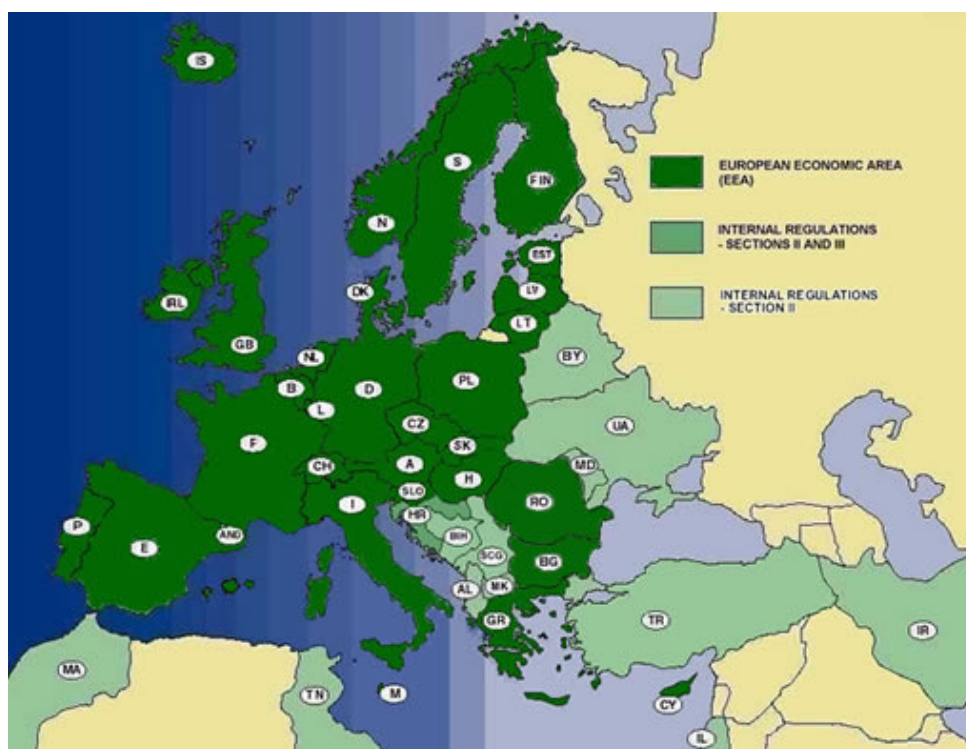
b) další státy stanovené prováděcí vyhláškou Ministerstva financí:

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

Protože ČKP uzavřela prováděcí dohody se všemi členy Rady kanceláří, zelená karta umožňuje vstup i na území těchto států, které nejsou uvedeny v prováděcí vyhlášce MF za předpokladu, že jejich rozeznávací značka není přeškrtnuta. V seznamu států v prováděcí vyhlášce MF však tyto státy uvedeny nejsou, a proto je na rozhodnutí pojistitele – člena ČKP, zda pojištění odpovědnosti na území těchto států rozšíří nebo ne. Jedná se o tyto země: Bělorusko, Írán, Izrael, Moldavsko, Maroko, Rusko (s účinností od 1. 1. 2009), Tunisko. [15]

Pro přehlednější představu je zobrazena mapa se zapojenými zeměmi do systému zelené karty.

Obrázek č. 2: Mapa zemí systému zelené karty



Zdroj: [http://www.baar.ro/en/en\\_mapof\\_green\\_card\\_system.html](http://www.baar.ro/en/en_mapof_green_card_system.html)

## 2.4. Černá Hora a Kosovo

### 2.4.1 Černá Hora

Od 1. 2. 2012 se stala novým členem Rady kanceláří Národní Kancelář Černé Hory. Jak již bylo zmíněno, v této souvislosti došlo k aktualizaci vzoru zelených karet včetně

přechodného období. Zelené karty vydané v původním formátu (s nepřeškrtnutým označením „SRB“, bez uvedené mezinárodní poznávací značky Černé Hory „MNE“) budou po dobu přechodného období příslušné úřady Černé Hory akceptovat. Bude umožněn vjezd vozidlům s takovou kartou na území Černé Hory.

Pokud by řidič vozidla byl donucen i přesto, že předloží platnou zelenou kartu s nepřeškrtnutým označením "SRB" (viz výše), zaplatit za vstup na území Černé Hory hraniční pojištění, může se následně obrátit na ČKP, která poté požádá národní Kancelář Srbska o vrácení takto zaplaceného hraničního pojištění. Žádost o vrácení platby za hraniční pojištění je však možné podat pouze bude-li řádně doloženo, že klient zdejší pojišťovny měl platnou zelenou kartu, komu (na jakém hraničním přechodu) a v jaké výši a za jaké vozidlo platil hraniční pojištění. [15]

#### **2.4.2 Kosovo**

Pro území Kosova neplatí žádné zelené karty a ani jiné doklady podobného charakteru. Při vstupu na toto území se od řidičů všech cizozemských vozidel vyžaduje doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, platný pro území Kosova. Tento doklad lze získat pouze uzavřením hraničního pojištění, jehož sazby pojistného a pojistné podmínky byly určeny UNMIK. Toto hraniční pojištění odpovědnosti lze uzavřít na určených hraničních přechodech Kosova prostřednictvím pojistitelů pověřených UNMIK a jeho územní platnost se vztahuje pouze na území Kosova. [15]

#### **2.4.3 Vstup bez Zelené karty**

Dohody o Interních Pravidlech, kdy jsou smluvní vztahy Kanceláří pojistitelů založeny na předpokladu existence pojistného krytí v systému zelených karet, umožňují vstup vozidla na území cizího státu bez předložení zelené karty.

Avšak i přesto je nutné mít zelenou kartu s sebou, a to pro případ namátkové silniční kontroly, během níž může být její předložení požadováno. Nepředložení zelené karty může být při takové silniční kontrole v navštívené zemi různě sankcionováno. Přehled členských států Rady kanceláří, s nimiž ČKP uzavřela dohody v systému zelených karet, je v samostatné příloze č. 1.

### 3 Analýza pojistného trhu

Pro analýzu pojistného trhu jsem čerpala nejvíce informací z České asociace pojišťoven (dále jen ČAP). Asociace je zájmovým sdružením komerčních pojišťoven. Vzhledem k tomu, že podíl členských pojišťoven ČAP na celkovém předepsaném pojistném v ČR je 98 %, jsou údaje poskytované tímto sdružením dostatečné k přehlednosti o vývoji na pojistném trhu v ČR. [16]

Podle dostupných informací především z Výroční zprávy za r. 2011 asociace sdružuje 30 řádných členů (seznam viz příloha č. 2) a 3 členy se zvláštním statutem - AIDA česká sekce Mezinárodního sdružení pro pojistné právo, Exportní garanční a pojišťovací společnost, a.s. a ČKP, které byl věnován samostatně bod 1.3. Pro vytvoření úplného pohledu, je celkový počet tuzemských pojišťoven na našem trhu 35 a zároveň 18 poboček zahraničních pojišťoven. [17]

Časové řady v jednotlivých grafech jsou odlišné z důvodu různé evidence dat znázorňovaných údajů. Některé údaje nebylo možno dohledat, protože v r. 2011 došlo ke změně metodiky vykazování údajů a nebyly všechny údaje zpětně přepočítány. Vzhledem k tomu, že větší vypovídací hodnotu mají řady s delším časovým obdobím, byla data a grafy zpracovány z dostupných informací.

#### 3.1 Česká asociace pojišťoven

Asociace působí na českém trhu již od r. 1994 jako zájmové sdružení komerčních pojišťoven. Jejím posláním je:

- zastupovat, hájit a prosazovat zájmy členských pojišťoven a jejich klientů ve vztahu k orgánům státní správy, legislativě a dalším subjektům,
- podporovat zájmy českého pojistného trhu vůči EU, spolupracovat se zahraničními asociacemi a institucemi a podporovat rozvoj pojišťovnictví a pojistného trhu v ČR.

Mezi hlavní úkoly asociace patří:

- zpracovávat připomínky k právním předpisům týkajícím se pojišťovnictví, pojištění nebo jiných zájmů pojišťoven a prosazovat nezbytné úpravy, české i evropské legislativy,
- vytvářet nástroje zábrany škod a pojistných podvodů,

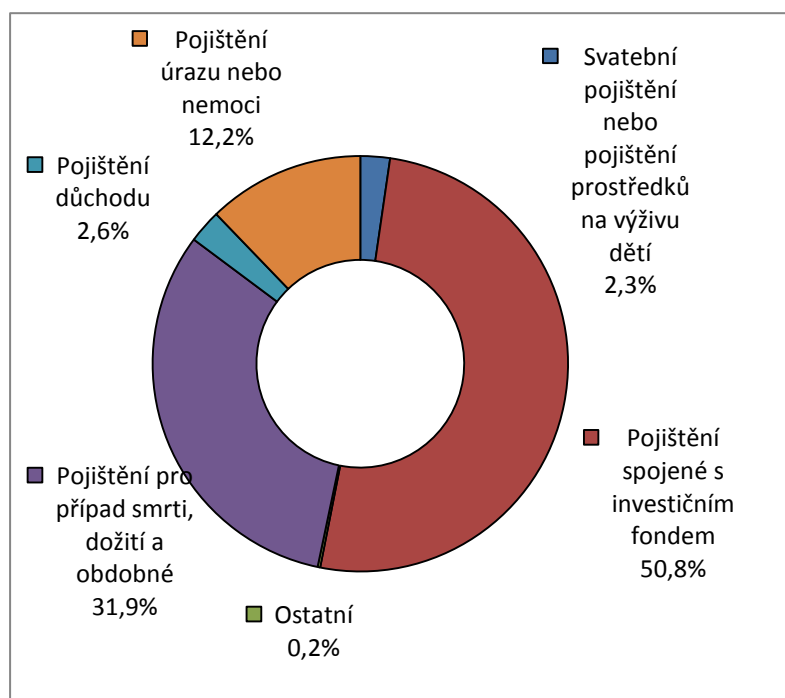
- sjednocovat pravidla a postupy členů v oblasti technické, informační i statistické,
- vytvářet informační nástroje pro veřejnost a objektivně a srozumitelně informovat o vývoji pojistného trhu, pojistných produktech a novinkách,
- přispívat k odborné informovanosti členů a zabezpečovat vzdělávání,
- vytvářet pravidla etického chování v pojišťovnictví,
- působit při odstraňování rozporů mezi členy asociace a dbát na dodržování zásad.

[17]

### 3.2 Struktura pojistného trhu

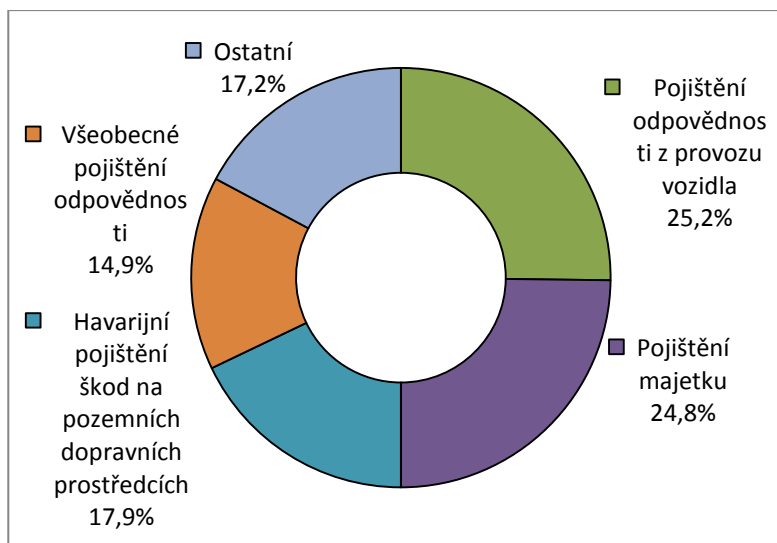
Základní rozdělení pojistného trhu je na segment životního pojištění a neživotního pojištění. Obrázky č. 3 a 4 zobrazují detailní strukturu těchto segmentů. [17]

Obrázek č. 3: Struktura životního pojištění



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

Obrázek č. 4: Struktura neživotního pojištění

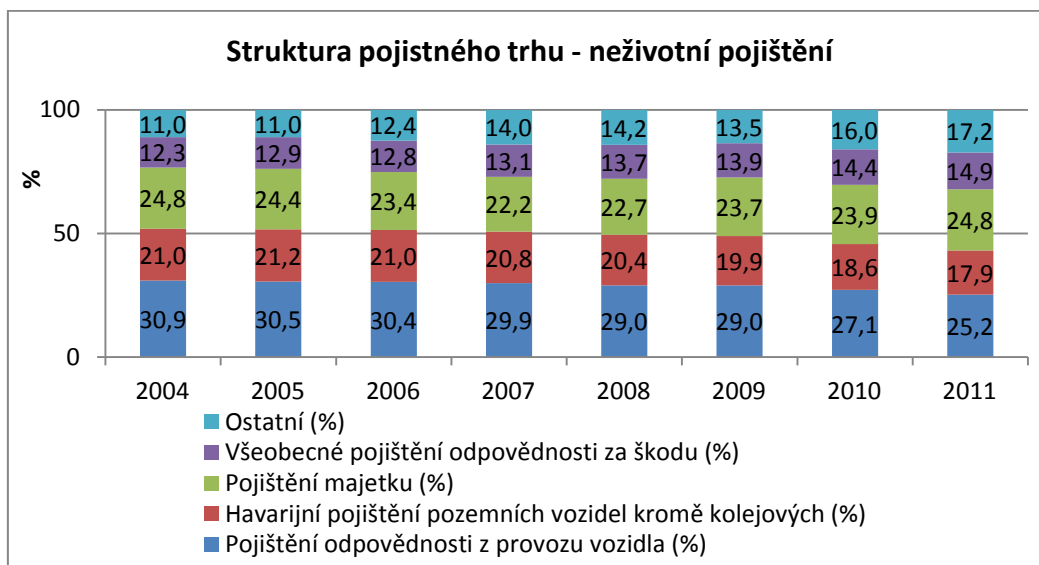


Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

Z obrázku č. 4 je vidět, že pojištění odpovědnosti z provozu vozidel má největší podíl na trhu neživotního pojištění. Společně s havarijním pojištěním zahrnují necelou polovinu celého segmentu. Neživotní pojištění se podílí na celkovém trhu 53,6 % a životní pojištění 46,4 % <sup>VZ ČAP</sup> Tento poměr je poněkud odlišný od srovnání s vyspělými ekonomikami evropských zemí, kde je poměr 60:40 ve prospěch životního pojištění.

Vzhledem k tomu, že je práce cílena na povinné ručení, které je součástí segmentu neživotního pojištění, je v obrázku č. 5 graficky znázorněn vývoj struktury neživotního pojištění v letech 2004 – 2011.

Obrázek č. 5: Struktura pojistného trhu – neživotní pojištění



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

Graf vypovídá o postupném poklesu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla společně s havarijním pojištěním. Od r. 2008 se zvyšuje podíl pojištění majetku i všeobecné odpovědnosti za škodu.

Ladislav Bartoníček, prezident ČAP ve Výroční zprávě říká: „*Pro český pojišťovací sektor byl r. 2011 velkou výzvou. Po mnoha letech růstu pojistného trhu došlo poprvé v moderní historii k jeho mírnému poklesu. Celkové předepsané pojistné 30 členských pojišťoven ČAP se v průběhu roku snížilo o 0,6 %, tedy o zhruba 860 mil. Kč. Celkem tak členové asociace vybrali na pojistném téměř 150 miliard Kč.*“ [17]

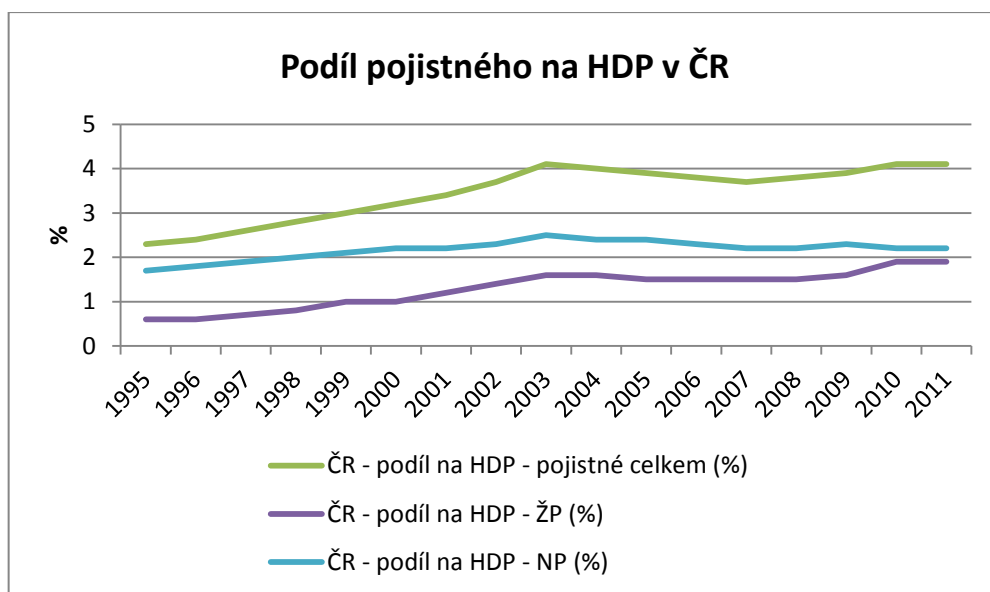
Dále p. Bartoníček uvádí: „*Celkový pokles trhu neživotního pojištění o 1,3 mld. Kč byl v r. 2011 způsoben především výrazným poklesem předepsaného pojistného u pojištění vozidel konkrétně u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a to o více než 9 %. A to přesto, že počet pojištěných vozidel roste. Při stávající cenové úrovni je tento segment na hranici ekonomické únosnosti, respektive v mnoha případech již za ní. V tomto kontextu se jeví jako velmi podstatný fakt, že i přes cenový pokles neustále narůstají náklady na pojistná plnění a stále roste i průměrná výše škody. Zejména se to týká škod na zdraví, které se za posledních 10 let zdvojnásobily.*“ [17]

Z uvedeného lze tedy konstatovat, že na trhu povinného ručení dochází k boji o klienty pouze nízkými cenami. Pokud se tato situace v brzké době nezmění, tedy nedojde ke zdražení pojistného, může nastat situace, kdy pojišťovny nebudou mít dostatek prostředků pro hrazení škod.

### **3.3 Vztah HDP a pojistného trhu**

Význam pojišťovnictví lze porovnávat z hlediska jeho váhy v ekonomice poměřované podílem pojistného na HDP – tzv. propojištěností. Změny tohoto ukazatele samozřejmě závisejí i na vývoji HDP. Tento vývoj v ČR a v EU je zachycen na obrázcích č. 6 a 7.

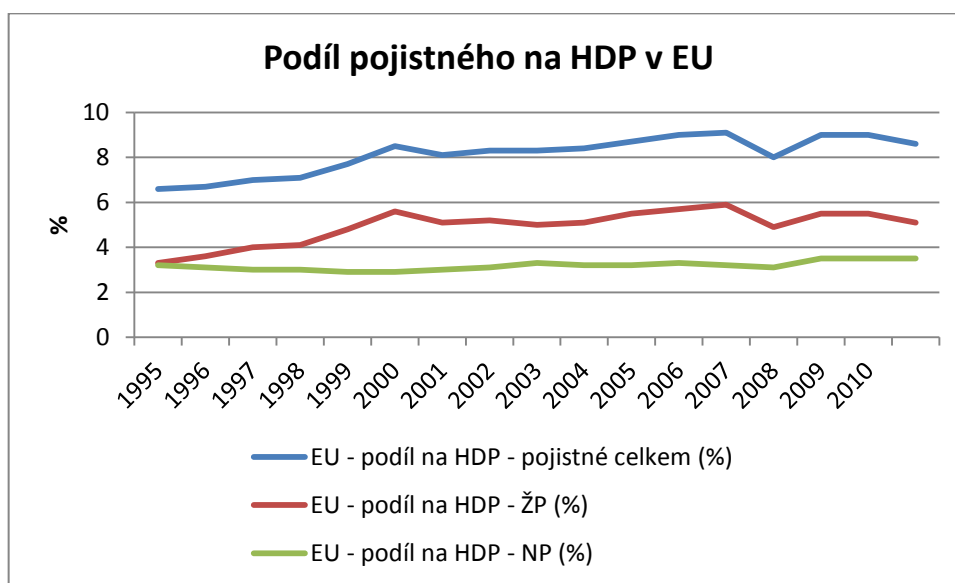
Obrázek č. 6: Podíl pojistného na HDP v ČR



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

Z obrázku č. 6 je vidět, že podíl pojistného na HDP od r. 2007 pravidelně roste. Dle podkladů z ČAP je pravidelný meziroční nárůst o cca 1 % bod. V r. 2011 zůstává přibližně na stejné úrovni r. 2010 a jeho podíl na HDP je 4,1 %. Zároveň lze říci, že tento stav je především způsoben životním pojištěním, které roste v celé časové řadě. I když podíl neživotního pojištění na HDP klesá a začíná se přibližovat podílu životního pojištění, stále je jeho podíl vyšší.

Obrázek č. 7: Podíl pojistného na HDP v ČR



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP



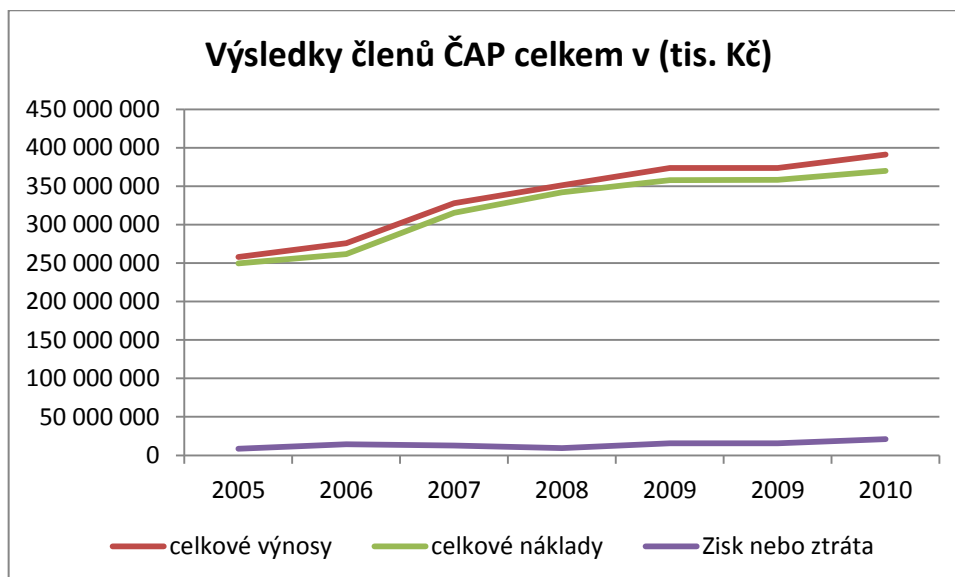
Porovnání se zeměmi EU je zachyceno v obrázku č. 7. Tento graf zachycuje zcela stejný vývoj a je z něho viditelné, že podíl pojistného na HDP je výrazně vyšší v porovnání s ČR. Zároveň je vidět, že poměr mezi podílem životního a neživotního pojištění je v porovnání s vývojem v ČR zcela opačný, tedy podíl životního pojištění na HDP je vyšší než podíl neživotního pojištění a že podíl celkového pojistného na HDP kopíruje zcela křivku podílu životního pojištění na HDP.

Vzhledem k tomu, že se v ČR začínají realizovat reformy penzijního a zdravotního systému, je velký předpoklad, že dojde k obratu podílu neživotního a životního pojištění i u nás. Dle informací p. Bartoníčka mají komerční pojišťovny širokou nabídku vhodných pojistných produktů, aby mohly tuto tržní příležitost využít.

### 3.4 Předepsané pojistné

Pro zachycení vývoje pojistného trhu v ČR jsem využila výsledky členů ČAP. Jedná se o výnosy, náklady a zisk jednotlivých členů, které zobrazuje obrázek č. 8. V r. 2011 došlo k metodickým úpravám ve vykazování statistik ČAP. Do předepsaného pojistného je nově započítávána jedna desetina jednorázově placeného životního pojištění, proto je vývoj zachycen do r. 2010.

Obrázek č. 8: Výnosy a náklady členů ČAP

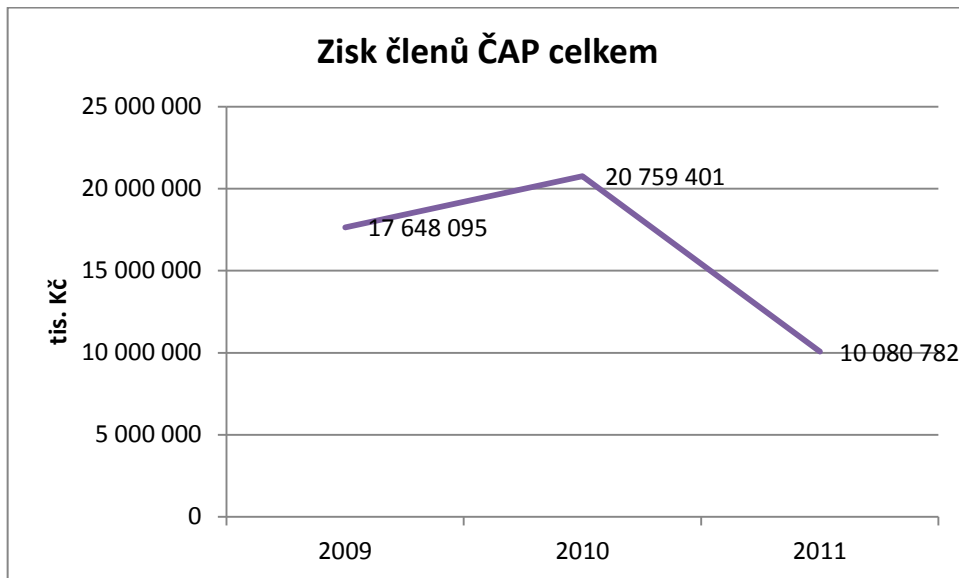


Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

Z grafu je viditelné, že vývoj nákladů kopíruje i vývoj výnosů. Zisk členů se pohybuje v mírně rostoucí křivce. Avšak dle nově vykázaných údajů za r. 2011 a k nim přepočteným

údajům za léta 2010 a 2009 podle nové metodiky, došlo k výraznému poklesu zisku. Tento vývoj je zachycen na obrázku č. 9.

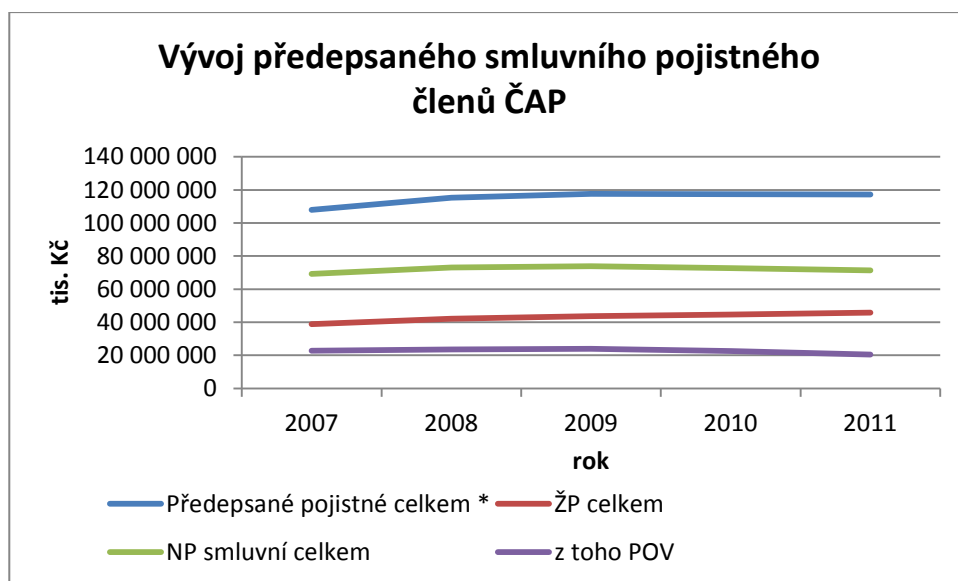
Obrázek č. 9: Zisk členů ČAP



*Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP*

Základní informaci o vývoji pojistného trhu vykazují údaje o celkovém předepsaném smluvním pojistném a předepsaném pojistném v životním a neživotním pojištění. Jejich vývoj je zachycen v obrázku č. 10. Od r. 2010 dochází k poklesu celkového předepsaného pojistného. Předepsané životní pojištění stále roste. Z 36% podílu na celkovém předepsaném pojistném v r. 2007 na 39% podíl v r. 2011. Naopak předepsané pojistné v neživotním pojištění od r. 2007 klesá a jeho podíl se snižuje z 64 % v r. 2007 na 61% podíl v r. 2011. Protože je tato práce věnována především problematice povinného ručení, je v grafu pro komplexnost celkového pohledu zaznamenán i vývoj předepsaného pojistného povinného ručení. Od r. 2009 dochází k jeho postupnému poklesu.

Obrázek č. 10: Vývoj předepsaného smluvního pojistného členů ČAP



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

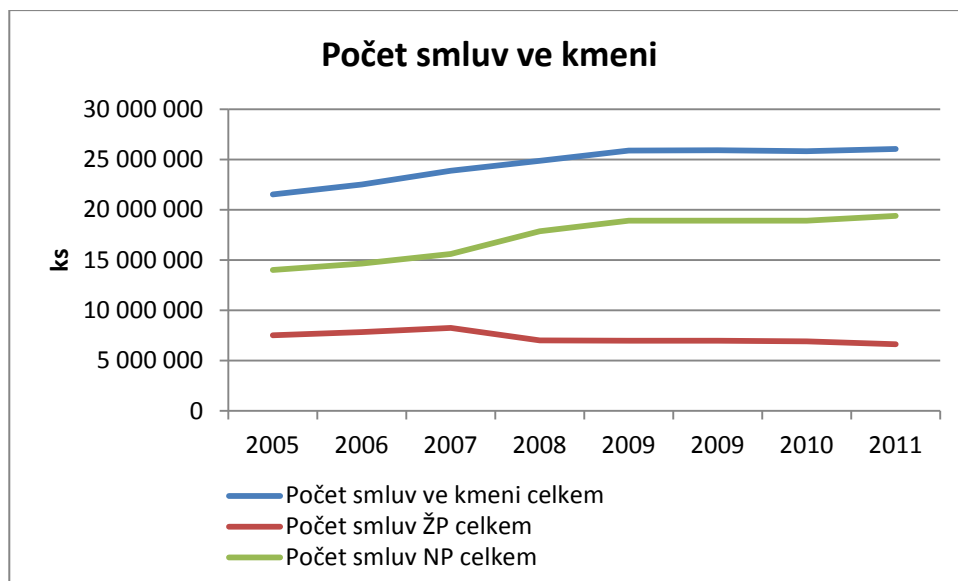
Postupně se projevuje stále vyšší poptávka po životním pojištění, ale vzhledem k tomu, že stále je na českém pojistném trhu vyšší podíl neživotního pojištění, kopíruje jeho pokles i pokles celkového předepsaného pojistného. Vývoj pojistného v neživotním pojištění zase kopíruje pokles v povinném ručení. Tedy dochází stále ke snižování cen pojistného za povinné ručení. Tento pokles je způsoben bojem pojišťoven na trhu o klienty povinného ručení s nízkou cenovou nabídkou. Této problematice bude věnován samostatný bod diplomové práce.

### 3.5 Počet smluv a počet pojištěných vozidel

Dalším zajímavým atributem pro identifikaci pojistného trhu je i hodnota vypovídající o počtu smluv ve kmeni členských pojišťoven. Vývoj je zachycen na obrázku č. 11.

Z dat je evidentní pokles počtu smluv s životním pojištěním a naopak poměrně výrazný nárůst smluv s neživotním pojištěním. To ovšem upravuje předešlé shrnuté informace. Ukazuje se, že v neživotním pojištění se snižuje výše předepsaného pojistného, ale zároveň dochází k výraznému nárůstu počtu evidovaných smluv u jednotlivých pojišťoven, z čehož vyplývá, že dochází ke snižování pojistného. U životního pojištění je efekt opačný.

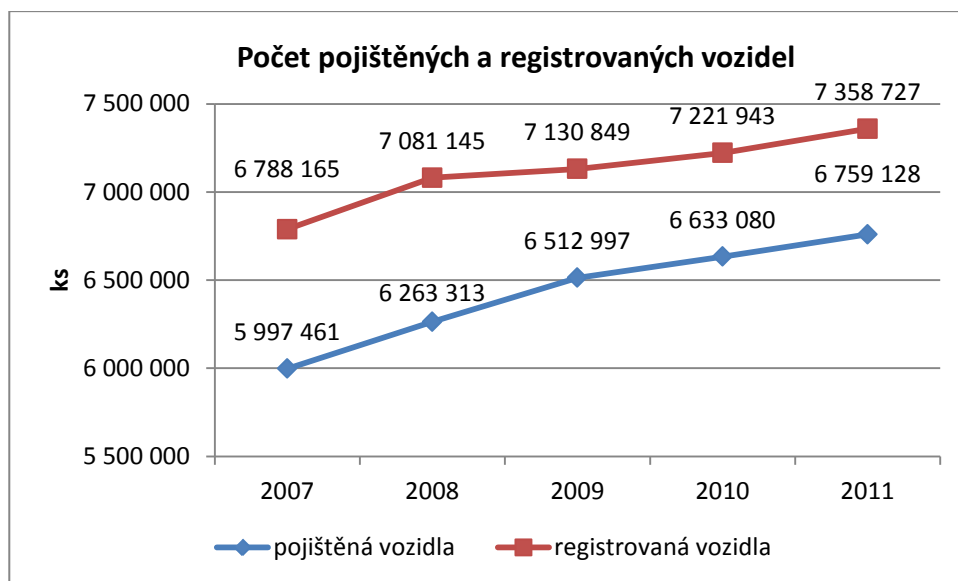
Obrázek č. 11: Počet smluv ve kmeni pojišťoven



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

Dalším prvkem, který ovlivňuje pojistný trh povinného ručení je počet evidovaných a počet pojištěných vozidel. Data byla převzata z údajů databáze ČKP. Vývoj zobrazuje obrázek č. 12. Od r. 2005 do r. 2009 docházelo průměrně k meziročnímu nárůstu pojištěných vozidel o cca 270 tis., v letech 2009 – 2011 o cca 110 tis. Počet vozidel pohybujících se na pozemních komunikacích tedy stále roste.

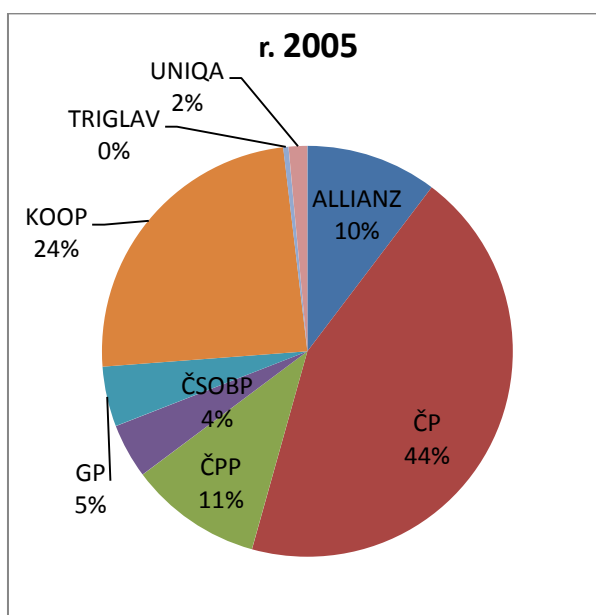
Obrázek č. 12: Vývoj počtu pojištěných a registrovaných vozidel



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

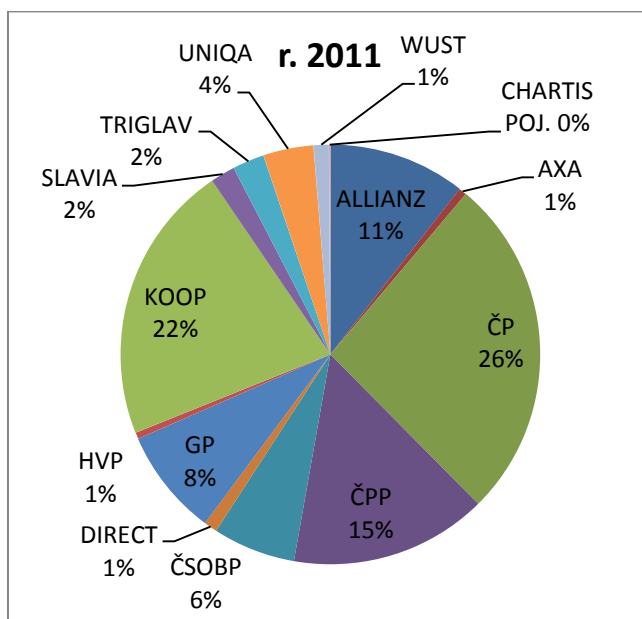
Počet pojištěných vozidel v databázi ČKP podle jednotlivých členských pojišťoven zachycují obrázky č. 13 a 14. Mezi 3 největší pojišťovny na základě počtu evidovaných smluv povinného ručení patří ČP, Kooperativa a ČPP. V průběhu 8 let se však změnila i pojišťovny působící na tomto trhu. V r. 2005 vykazovaly informace o počtu pojištěných vozidel na trhu povinného ručení 8 pojišťoven (Allianz, ČP, ČPP, ČSOB Pojišťovna, Generali, Kooperativa, Triglav a Uniq). V r. 2012 jich působí na trhu celkem 14.

Obrázek č. 13: Počet pojištěných vozidel v r. 2005



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

Obrázek č. 14: Počet pojištěných vozidel v r. 2011



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČAP

V r. 2006 vykazala svoji činnost na trhu povinného ručení Wüstenrot, v r. 2007 vstoupila pojišťovna DIRECT, v r. 2008 AXA, HVP, SLAVIA, Dolnorakouská pojišťovna a CHARTIS pojišťovna. Od r. 2010 nevykazuje svoji činnost Dolnorakouská pojišťovna. V létě letošního roku omezila svoji činnost pojišťovna DIRECT.

Jedničkou v počtu pojištěných vozidel byla v r. 2005 ČP a zůstává jedničkou na trhu i v současné době avšak s výrazně nižším podílem na trhu. Její podíl klesl o celých 18 %. V portfoliu ČP bylo v r. 2011 zákonně pojištěno cca 1,8 mil. vozidel. Počty porovnávat nemůžeme, protože počet vozidel stále roste, zároveň se však i navýšil počet pojišťoven, mezi které se počet aut rozptýlil. I podíl druhé v pořadí pojišťovny v průběhu těchto let poklesl. Pojišťovna Kooperativa snížila svůj celkový podíl o 2 %. V r. 2011 evidovala 1,5 mil. smluv s POV. Naopak pojišťovna s třetím největším podílem – ČPP svůj podíl na trhu v průběhu těchto let o 4 % navýšila a v r. 2011 evidovala 1 mil. smluv povinného ručení.

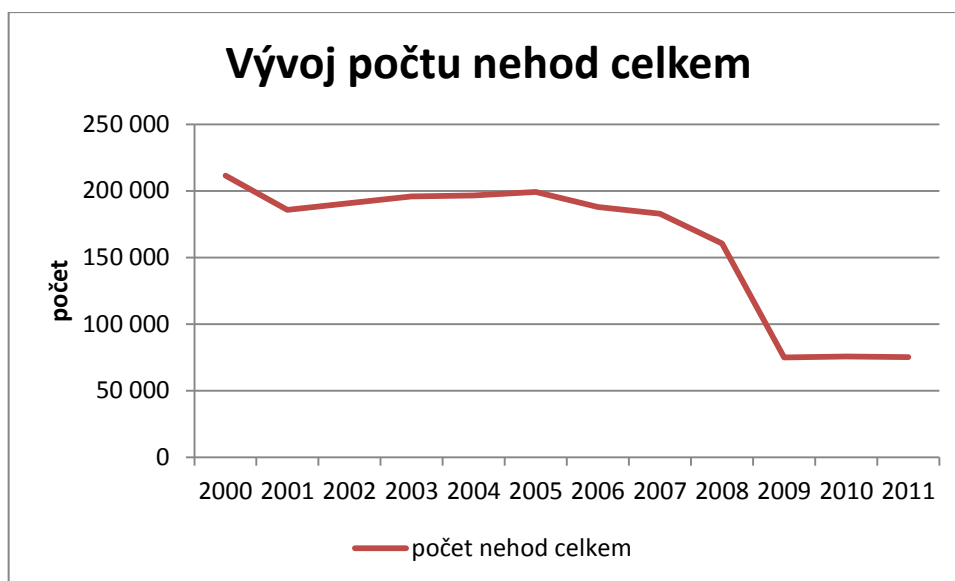
V dynamice let 2011/2010 všechny společnosti zaevidovaly nárůst s výjimkou ČP, HVP a Generali pojišťovny, které zaznamenaly pokles. Je nutno poznamenat, že 3 největší pojišťovny v podílu počtu pojištěných vozidel na celkovém počtu pojištěných vozidel ve svém objemu zahrnují více než 60 % všech pojištěných vozidel. Největší dynamiku zaznamenaly mezi lety 2011 a 2010 společnosti AXA a SLAVIA, a to o necelých 20 %.

### **3.6 Nehody osobních automobilů**

Velmi úzce je s problematikou trhu povinného ručení spojena evidence a sledování dopravních nehod. Data byla čerpána z Policie ČR a jejího prezidia.

Vývoj počtu nehod od r. 2000 do r. 2011 zachycuje obrázek č. 15. Křivka má od r. 2005 klesající charakter a její trend poklesu je výrazně intenzivnější od r. 2009. Důvodem je změna min. částky na škodu, kdy je nutno nehodu hlásit Polici ČR (zvýšení na 100 000 Kč). Graf vypovídá o poklesu počtu nehod, ale vzhledem k tomu, že se měnily v průběhu těchto let hodnoty výše škod, kdy není nutno hlásit nehodu Policii ČR, ztrácí zcela svoji vypovídací hodnotu.

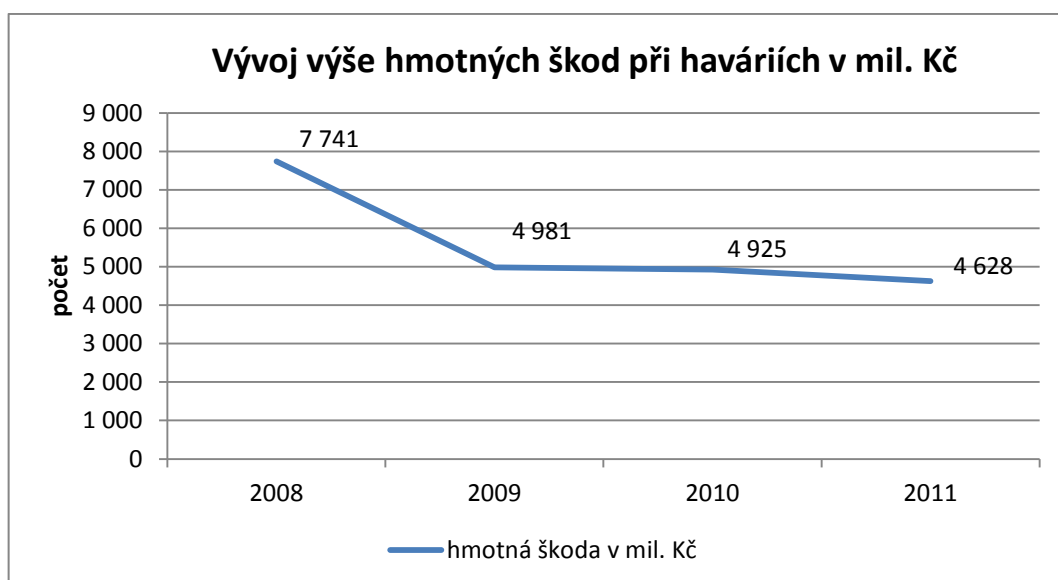
Obrázek č. 15: Vývoj počtu nehod celkem



Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

Ze stejného důvodu jako u vývoje počtu nehod je zkreslený údaj i o vývoji škod při haváriích. Vyšší škody v r. 2008 jsou způsobeny nižší hodnotou škody pro případ hlášení havárie Policii ČR. Skutečná situace má však opačný vývoj. Pojišťovny neposkytly potřebná data pro porovnání.

Obrázek č. 16: Vývoj výše hmotných škod při haváriích

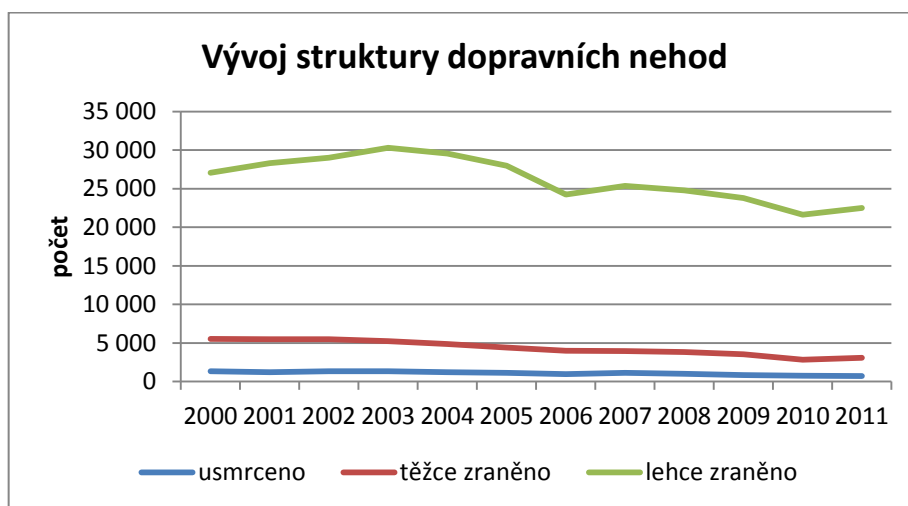


Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

### 3.6.1 Struktura nehod podle zranění

Nehody mají kromě dopadů na výši hmotných škod dopady také na počet usmrcených osob, těžce zraněných a lehce zraněných. Jejich vývoj je zachycen na obrázku č. 17. Počet usmrcených poklesl za uvedených 12 let na 53 %, kdy bylo evidováno v r. 2011 707 smrtelných nehod a v r. 2000 1 336 osob. Mnohem větší vliv na trh povinného ručení z důvodu vyplacení náhrad poškozeným na zdraví má počet těžce zraněných, kterých bylo v r. 2011 evidováno 3 092 a 22 519 lehce zraněných. Finanční dopady jsou nejvýraznější u těžce zraněných, kdy jsou poškozeným vyplaceny doživotně trvalé následky a ušlý zisk.

Obrázek č. 17: Vývoj struktury dopravních nehod



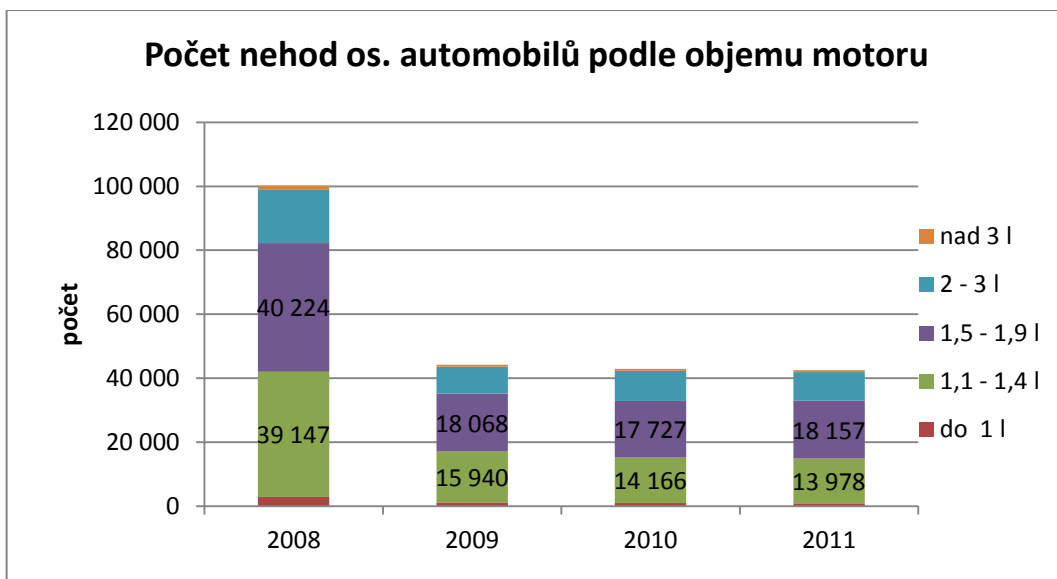
Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

### 3.6.2 Struktura nehod podle objemu motoru vozidla

Mezi rizika pro povinné ručení jednoznačně patří objem motoru vozidel. Následující obrázek zachycuje grafický vývoj počtu nehod od r. 2008 podle objemu motoru vozidel. Počet nehod s objemem 1,1 – 1,4 l má cca shodný podíl nehod jako objem vozidel s objemem 1,5 – 1,9 l. Počet usmrcených při těchto nehodách je zachycen na obrázku č. 19. Ovšem při poměru počtu usmrcených k počtu nehod v jednotlivých kategoriích podle objemu motoru je nejrizikovější skupina do 1 l. Druhou nejvíce rizikovou skupinou z tohoto pohledu je skupina do 1,4 l. Mohly by to být tedy nejrizikovější skupiny osobních vozidel, ale nelze s tím zcela souhlasit, protože v těchto kategoriích je evidováno i nejméně vozidel. Potřebná data ve vztahu k registrovaným vozidlům, která by měla největší vypovídací hodnotu, jsem neměla k dispozici.

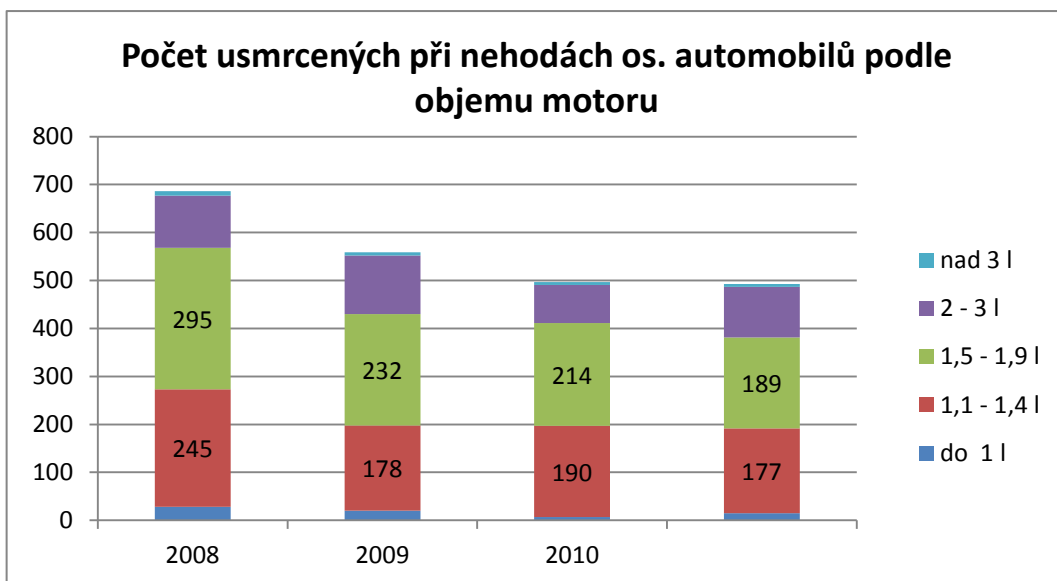


Obrázek č. 18: Počet nehod os. automobilů podle objemu motoru



Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

Obrázek č. 19: Počet usmrcených při nehodách os. automobilů podle objemu motoru

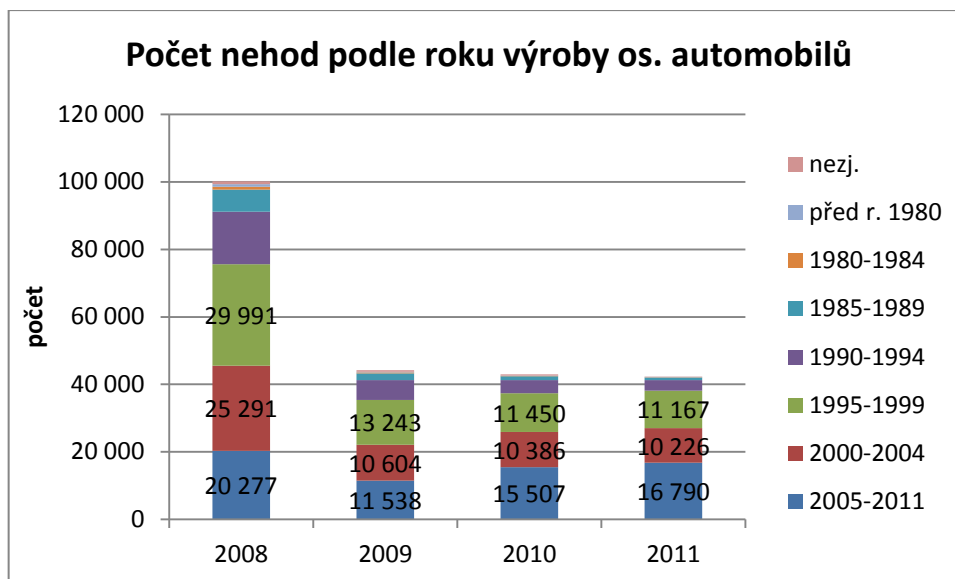


Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

### 3.6.3 Struktura nehod podle roku výroby vozidla

Vliv na pojistný trh má i stáří vozidla a to opět z pohledu počtu nehod. Obrázek č. 20 zachycuje podíl vozidel podle jednotlivých let výroby. Evidentně nejsilnější skupinou jsou v posledních dvou letech vozidla s lety výroby 2005 – 2011. Tedy lze konstatovat, že se jedná o nová vozidla. Nedokážu kvalifikovaně posoudit, zda je to tím, že je i těchto vozidel nejvíce registrovaných nebo proto, že jsou mnohem výkonnější než starší vozidla.

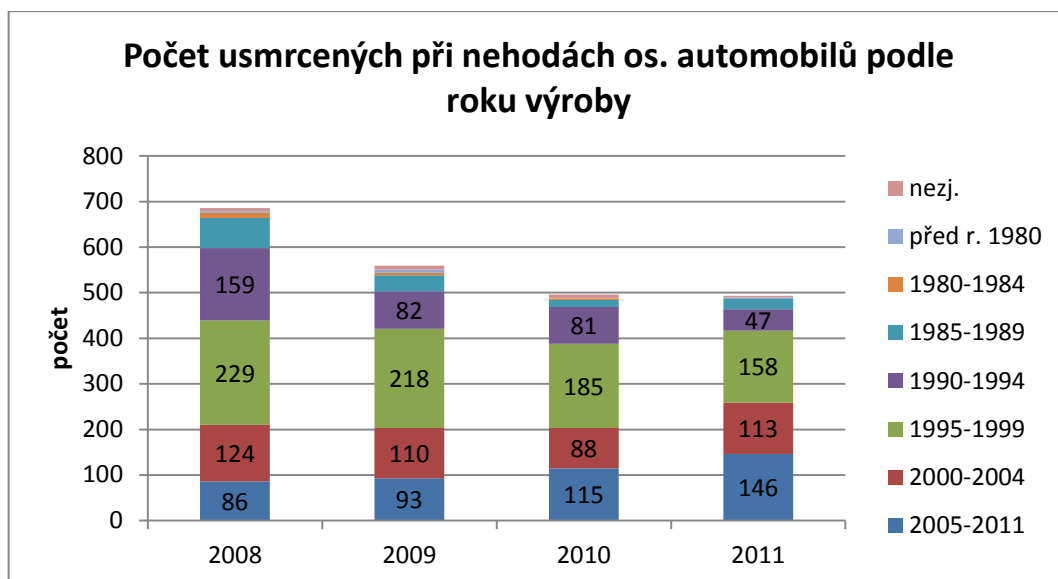
Obrázek č. 20: Počet nehod podle roku výroby os. automobilů



Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

Závislost počtu usmrcených při nehodách osobních automobilů podle jejich roku výroby je zobrazen na obrázku č. 21. Na rozdíl od počtu nehod je největší počet usmrcených u vozidel s rokem výroby 1995 – 1999. Tedy jednoznačně u těch starších. Dle mého názoru se jedná tedy o rizikovější skupinu. Protože nevím, jaké je u těchto dvou skupin porovnání hmotných škod, vyhodnocuji skupinu vozidel s lety výroby 1995 – 1999 za rizikovější.

Obrázek č. 21: Počet usmrcených při nehodách os. automobilů podle roku výroby



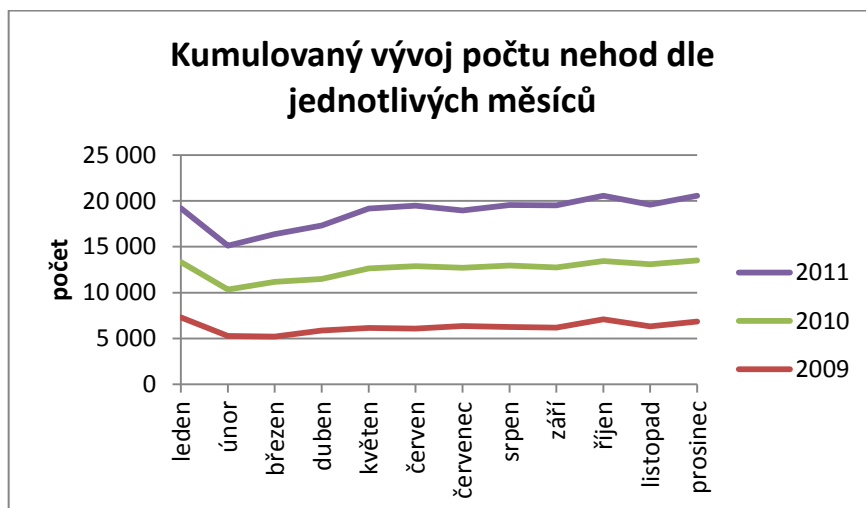
Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

### 3.6.4 Struktura nehod podle jednotlivých měsíců

I časový horizont má vliv na počet nehod. Na obrázku č. 22 je graficky znázorněn kumulovaný vývoj počtu nehod dle jednotlivých měsíců. Nejméně nehod je na přelomu zimy a jara, naopak nejvíce nehod je v létě a v říjnu.

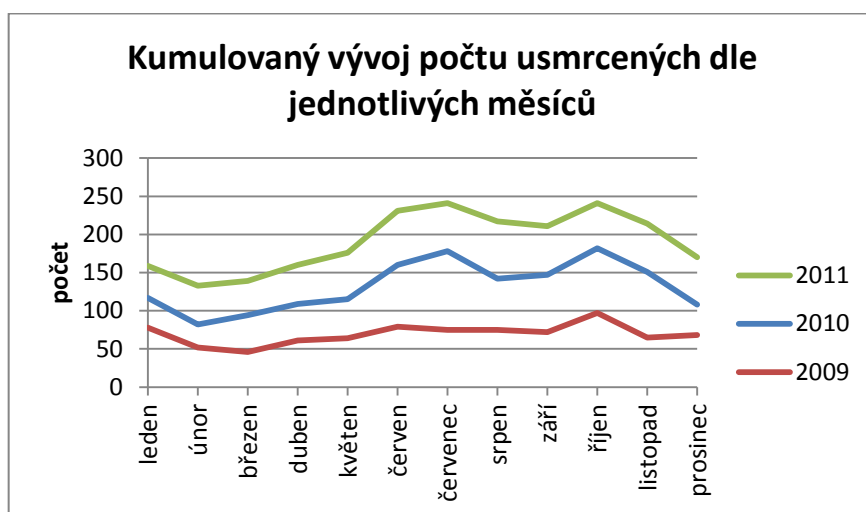
Dá se říci, že křivky mají v průběhu všech 3 let stejný průběh a to i v kumulovaném vývoji počtu nehod i počtu usmrcených na obrázku č. 23. Nejvíce usmrcených je v měsíci říjnu, což je spojeno se zhoršením počasí, kdy někteří nemají ještě vozidla připravena na zimní provoz a podceňují tak nevyzpytatelné klimatické podmínky.

Obrázek č. 22: Kumulovaný vývoj počtu nehod dle jednotlivých měsíců



Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

Obrázek č. 23: Kumulovaný vývoj počtu usmrcených dle jednotlivých měsíců

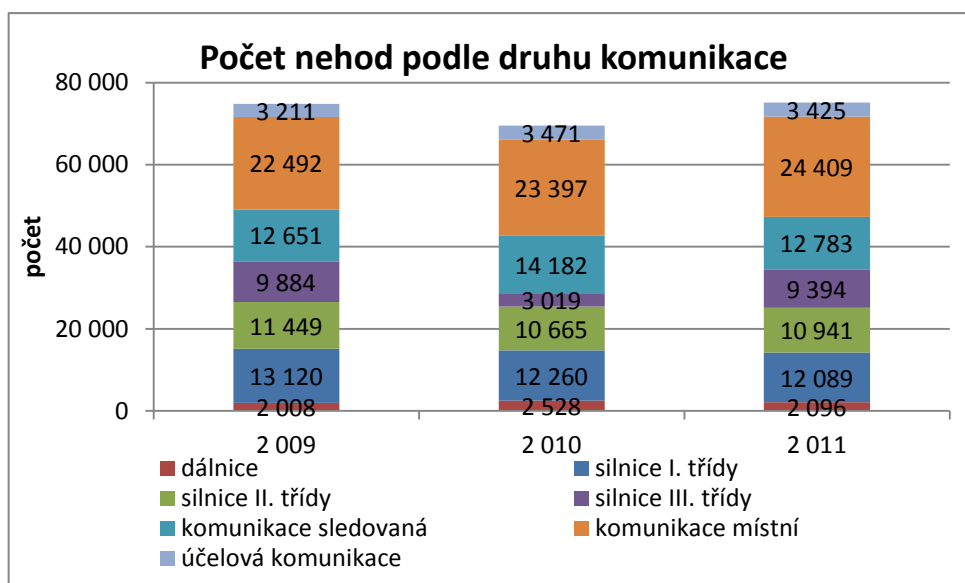


Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

### 3.6.5 Struktura nehod podle druhu komunikace

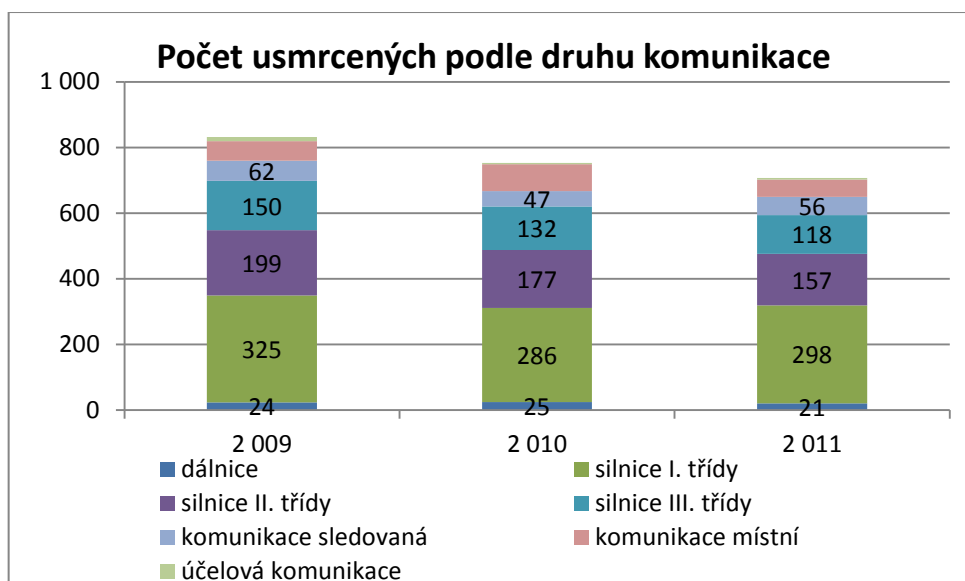
Obrázek č. 24 zachycuje strukturu počtu nehod podle druhu komunikace, z kterého absolutně převažují nehody na místních komunikacích, avšak největší počet usmrcených je na komunikacích I. třídy. Strukturu počtu usmrcených v závislosti na druhu komunikace znázorňuje obrázek č. 25. Lze tedy říci, že nejvíce náhrad v majetkových škodách bude na místních komunikacích a v souvislosti se smrtí na silnicích I. třídy.

Obrázek č. 24: Počet nehod podle druhu komunikace



Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

Obrázek č. 25: Počet usmrcených podle druhu komunikace

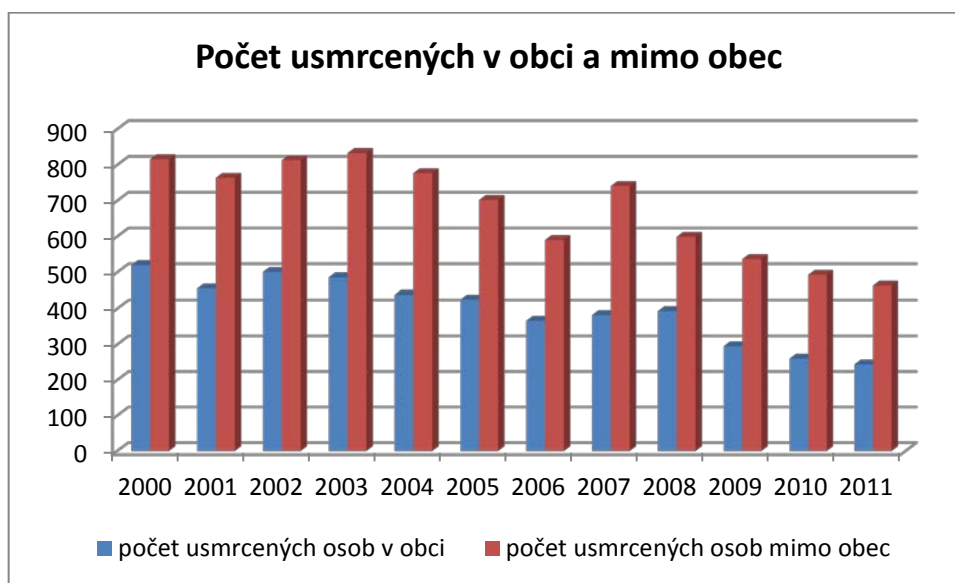


Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

### 3.6.6 Struktura nehod v obci a mimo obec

Více než 60 % smrtelných nehod se stane mimo obec. Což dokazuje, že řidiči skutečně jsou v obci obezřetnější a na výsledku se podílí výrazně nižší rychlost. Data jsou graficky znázorněna na obrázku č. 26.

Obrázek č. 26: Počet usmrcených v obci a mimo obec

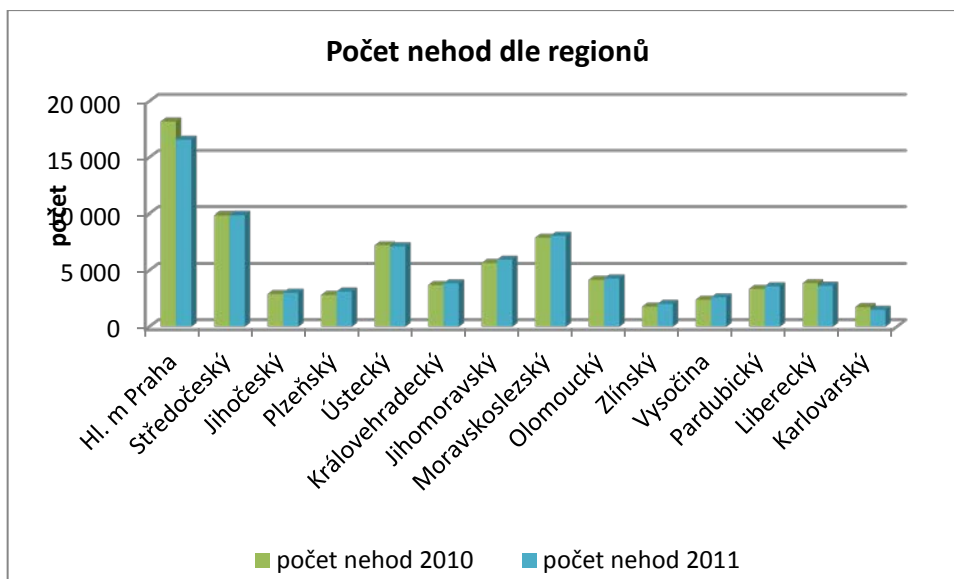


Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

### 3.6.7 Struktura nehod podle regionu

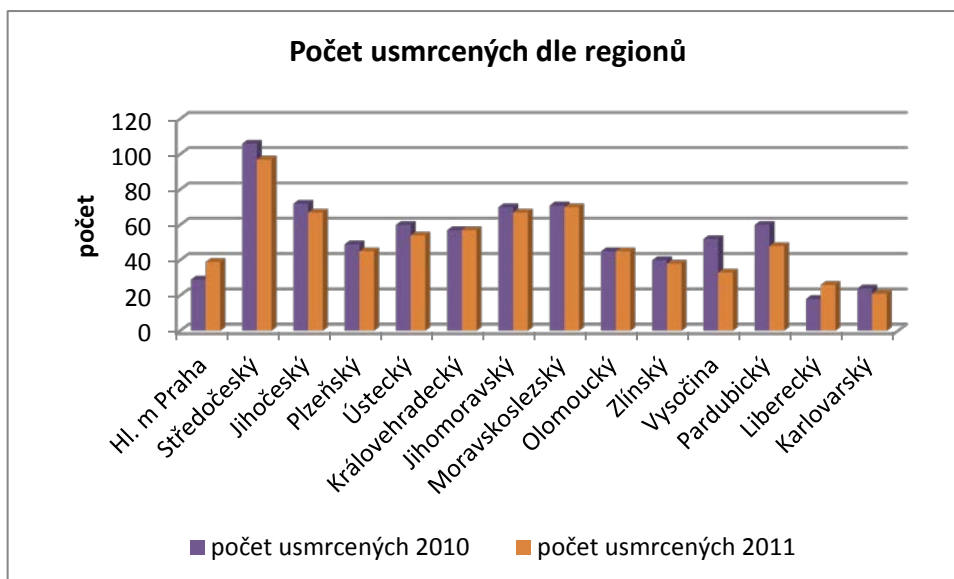
Do r. 2009 byly nehody registrovány na základě tehdejších územních celků (kraje byly jinak rozděleny), proto jsou zobrazeny údaje za poslední 2 roky. Z obrázku č. 27 jednoznačně vyplývá, že nejvíce nehod je evidováno na území Prahy, která je z tohoto pohledu nejvíce riziková. Z regionů je nejvíce rizikovým Středočeský kraj, následován Moravskoslezským a Ústeckým krajem. Počet evidovaných nehod v jednotlivých regionech byl v r. 2011 vyšší než v r. 2010.

Obrázek č. 27: Počet nehod dle regionů



Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

Obrázek č. 28: Počet usmrcených dle regionů



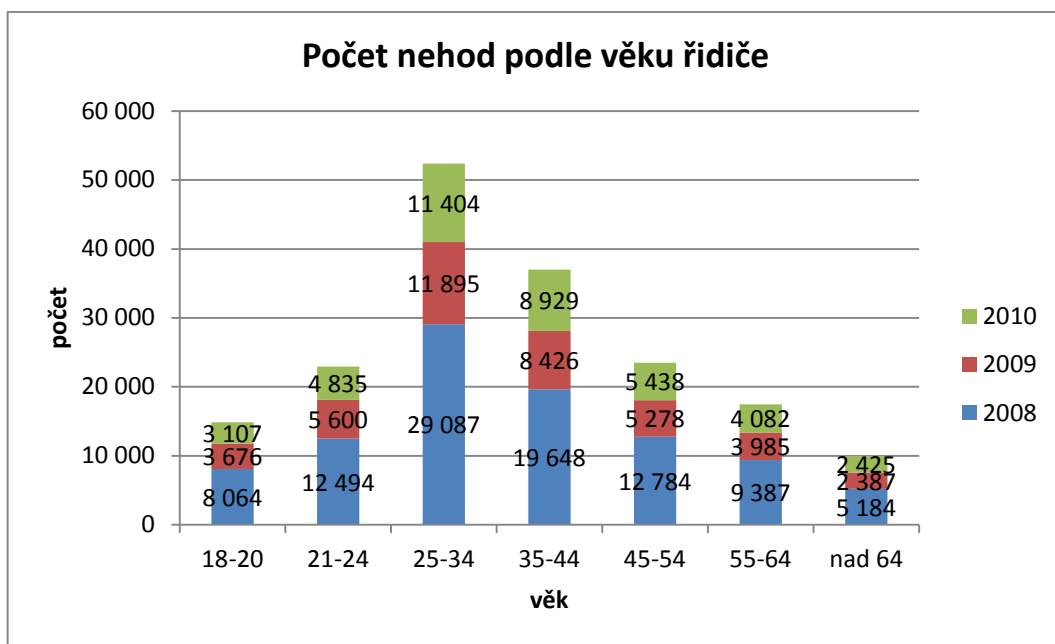
Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

Na obr. č. 28 je znázorněn vývoj počtu usmrcených dle jednotlivých regionů. Z grafu vyplývá, že největší riziko smrti je ve Středočeském kraji. Ovšem když spočítáme poměr mezi počtem usmrcených a počtem nehod, je největší procento mrtvých v Jihočeském kraji (více než 2 %), jako druhý rizikový region z tohoto pohledu je Zlínský kraj s poměrem 1,9 %.

### 3.6.8 Struktura nehod podle věku řidiče

Z obrázku č. 29 je jednoznačně viditelné, že nejvíce nehod způsobují řidiči ve věku od 25 do 34 let, jako další věková skupina řidičů ohrožující bezpečnost silničního provozu jsou řidiči ve věku od 35 do 44 let. V grafu není uveden r. 2011, protože v tomto roce je na rozdíl od věku řidičů uveden ve zprávě Policie ČR věk usmrcených.

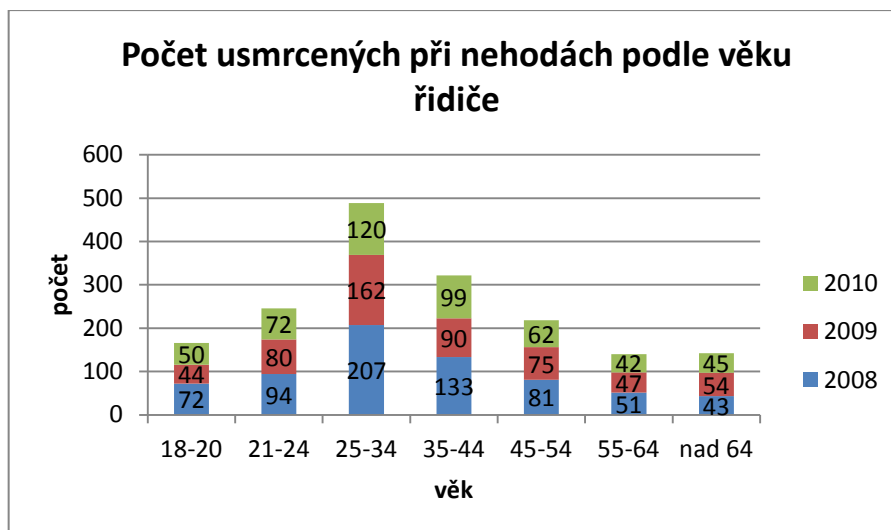
Obrázek č. 29: Počet nehod podle věku řidiče



Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

Stejný výsledek je zobrazen na obrázku č. 30 i u počtu usmrcených způsobených řidiči kategorizovaných podle věku. Nejvíce smrtelných nehod v letech 2008 - 2010 způsobili řidiči ve věku 25 - 34 let a jako druhá riziková kategorie je věková skupina řidičů od 35 do 44 let. I v tomto případě nejsou zahrnuta data za r. 2011, protože ve zprávě byl uveden věk usmrcených a ne věk řidičů. Ovšem při poměru počtu usmrcených k počtu nehod je nejvíce rizikovou skupinou věk do 20 let, kdy v r. 2011 bylo 1,9 % nehod způsobených těmito řidiči smrtelných. Tato věková skupina je následována věkovou skupinou nad 64 let. Vinou seniorů bylo z počtu nehod jimi způsobenými celkem 1,4 % nehod smrtelných.

Obrázek č. 30: Počet usmrcených při nehodách podle věku řidiče

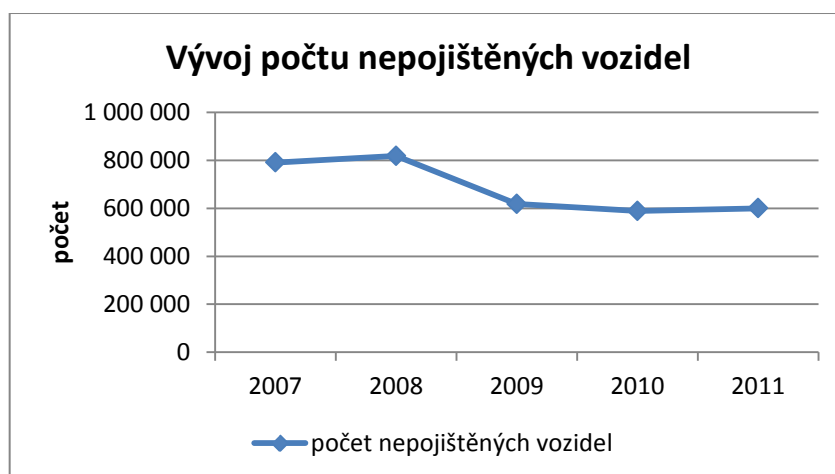


Zdroj: vlastní zpracování z dat Policejního prezidia ČR

### 3.7 Nepojištěná vozidla

Pro komplexnost pohledu na trh nehod osobních vozidel je zpracován i pohled na nepojištěná vozidla. Vývoj počtu registrovaných vozidel a počtu pojištěných vozidel je zaznamenán na obrázku č. 12. Jejich rozdílem získáme informace o nepojištěných vozidlech a jejich vývoj je zaznamenán na obrázku č. 31. Počet nepojištěných vozidel se v posledních 2 letech pohybuje na úrovni cca 600 tis.

Obrázek č. 31: Vývoj počtu nepojištěných vozidel



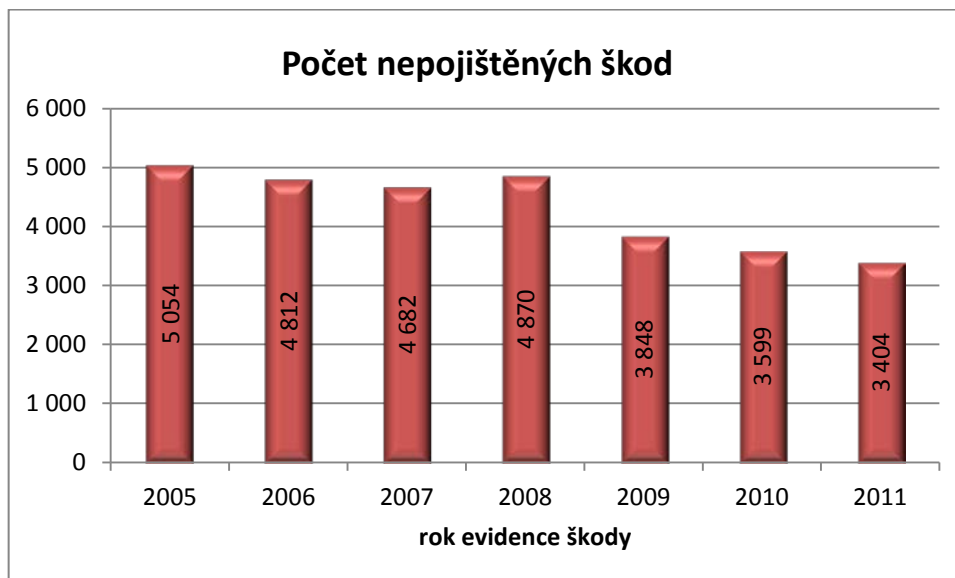
Zdroj: vlastní zpracování z dat ČKP

Dochází ke snižování počtu nepojištěných škod, což je viditelné z obrázku č. 32. Garanční fond, jímž jsou tyto škodní události vypláceny, se intenzivně věnuje postihu



majitelů nepojištěných vozidel. Počet výzev k úhradě příspěvku nepojištěných za poslední 3 roky vystihuje obrázek č. 33. V r. 2011 bylo rozesláno více než 415 tis. výzev.

Obrázek č. 32: Počet nepojištěných škod



*Zdroj: vlastní zpracování z dat ČKP*

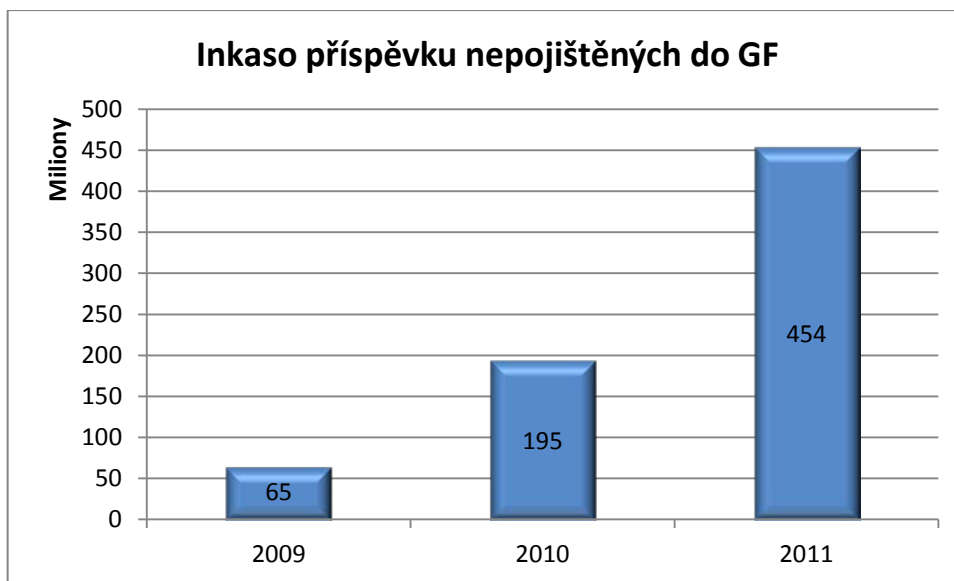
Obrázek č. 33: Počet výzev k úhradě příspěvku nepojištěných do GF



*Zdroj: vlastní zpracování z dat ČKP*

Majitelé nepojištěných vozidel zaplatili na příspěvcích do garančního fondu v r. 2011 více než 454 mil. Kč (viz obrázek č. 34). Inkaso příspěvků nepojištěných však postačuje k aktuálním výplatám nepojištěných škod a zdaleka nepokrývá všechny vzniklé závazky z garančního fondu splatné v budoucnu.

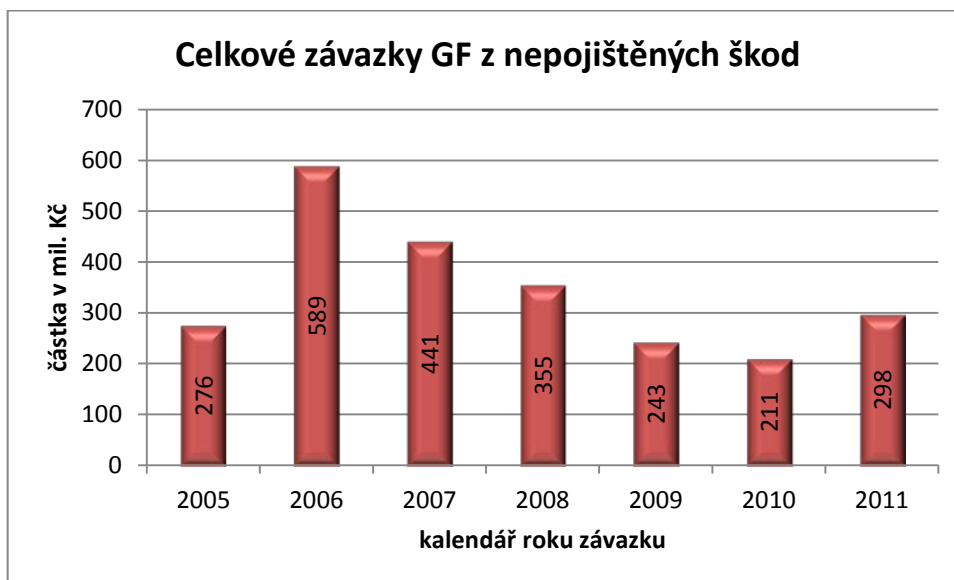
Obrázek č. 34: Inkaso příspěvku nepojištěných do GF



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČKP

Celkové závazky z nepojištěných škod vystihuje obrázek č. 35. Finanční objem nepojištěných škod v r. 2011 byl ve výši 298 506 136 Kč.

Obrázek č. 35: Celkové závazky GF z nepojištěných škod



Zdroj: vlastní zpracování z dat ČKP

Pro představu možné výše škod je v tabulce č. 2 shrnuto 7 nejvyšších nepojištěných škod. Vzhledem k výši závazků je evidentně jednoznačné, že neplatit zákonné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla se skutečně nevyplácí. I přes kontaktování ČKP se mi nepodařilo získat bližší informace alespoň o některé z uvedených škod.

Tabulka č. 2: 7 nejvyšších nepojištěných škod

7 nejvyšších nepojištěných škod	celkový závazek vyplacené plnění + rezerva)	rezerva	plnění
červen 2010	35 079 000	35 079 000	0
prosinec 2005	32 834 616	29 039 770	3 794 846
listopad 2008	31 896 774	29 915 000	1 981 774
červenec 2007	31 768 223	30 374 000	1 394 223
listopad 2005	31 497 236	28 716 000	2 781 236
červen 2007	31 355 775	20 145 000	11 210 775
duben 2011	31 179 485	31 179 485	0

Zdroj: ČKP [1]

### 3.8 Shrnutí analýzy pojistného trhu

Na základě všech výše uvedených skutečností se domnívám, že byl pojistný trh dostatečně zanalyzován a zmapován. Lze shrnout několik základních skutečností, které mají zásadní vliv na vývoj pojistného trhu v oblasti povinného ručení a od kterých by se měla odvíjet cena pojistného v tomto segmentu.

V ceně musí být zahrnuta rizika, která ovlivňují bezpečnost silničního provozu. Na základě analýz nehod lze konstatovat, že není možno registrovat pouze počty nehod, ale především i jejich důsledky, a to jak v hmotné oblasti, tak především v počtu usmrcených a těžce zraněných. Nelze ovšem ani opominout nehody způsobené řidiči nepojištěných vozidel. Tento segment ještě stále zahrnuje dostatečné množství těch nezodpovědných.

Nejvíce nehod a zároveň i usmrcených v posledních letech způsobují řidiči osobních vozidel s objemem motoru do 1,4 l vyrobených v letech 2005 - 2011. Do r. 2009 to byli řidiči vozidel vyrobených v rozmezí let 1995 – 1999. V počtu usmrcených je ale nejvíce riziková skupina vozidel z let 1995 – 1999. Tedy starších vozidel.

Z analyzovaných informací jsem zjistila, že i regiony mají velmi odlišnou nehodovost, a proto určitě i místo bydliště může ovlivnit cenu povinného ručení. Je totiž mnohem větší pravděpodobnost, že řidič, který má bydliště v regionu s vyšší nehodovostí, právě tam může způsobit nehodu. Z pohledu počtu nehod je nejvíce riziková Praha, z pohledu počtu usmrcených Středočeský region, ale z pohledu závislosti počtu usmrcených na počtu nehod v daném regionu, to je Jihočeský kraj.

Velmi zajímavý je poznatek na základě analýzy věku řidičů. Nejvíce nehod způsobují řidiči ve věku 25 - 34 let, za nimiž následují řidiči ve věku 35 – 44 let. Tyto 2 věkové skupiny

způsobují i nejvíce smrtelných nehod, za nimiž jsou hned řidiči ve věku 21 – 24 let. Což jsou velmi mladí nezkušení řidiči. Když se ale na celou situaci podíváme z pohledu vztahu počtu usmrcených na počet nehod v jednotlivých věkových kategoriích, vyjde nám, že nejrizikovější skupinou jsou řidiči vozidel ve věku do 20 let a hned poté nad 64 let. Tito řidiči sice nezpůsobují tolik nehod, ale je při nich hodně smrtelných zranění. Tedy mladí nezkušení řidiči a staří, kteří již nedokážou operativně a velmi rychle reagovat na nestandardní situace v silničním provozu.

Vliv jednotlivých měsíců v průběhu roku by neměl mít vliv na cenu povinného ručení, a to proto, že se jedná o celoroční provoz vozidel. Mohl by mít vliv v případě krátkodobých pojištění. I když nejvíce usmrcených je mimo obec na silnicích I. třídy a nejvíce nehod na místních komunikacích, z celkového pohledu nelze tyto skutečnosti do problematiky zahrnout. Lze s určitostí konstatovat, že každé vozidlo se totiž pohybuje téměř na všech druzích komunikací a to i mezi obcemi.

Z tabulky č. 2 je evidentní až do jakých objemů se mohou škody dostat, což nejsou řády stovek tisíců, ale desítek milionů. Myslím, že osvěta v této souvislosti je velmi malá a málokterý řidič při sjednávání povinného ručení si uvědomuje, jaká je hodnota lidského života nebo hodnota trvalých následků po těžkých zraněních při nehodách. Všichni uživatelé se pouze soustředí, aby cena byla pro ně co nejnižší. Ovšem již i celý pojistný trh začíná bojovat s neúnosnou situací, která spočívá ve velmi nízkých cenách povinného ručení v poměru k výši vyplacených náhrad, které přestávají pokrývat způsobené škody.

Co je pro trh určitě dobré, je množství pojišťoven které na trhu v tomto segmentu působí. Dle předchozích analýz je vidět, že v poslední době klienti odcházejí i od stabilních tradičních společností k novým, výrazně menším pojišťovnám. Ty jim nabízejí zcela odlišné ceny za povinné ručení. Z klientů se začínají stávat, dá se říci „nevěrní zákazníci“, to ovšem souvisí i s celkovou ekonomickou situací ve společnosti a neprojevuje se to pouze v segmentu povinného ručení.

Na základě všech zjištěných informací jsem sestavila tabulku č. 3 největších rizik pro silniční provoz.

Tabulka č. 3: Nejvíce rizikové skupiny pro silniční provoz

<b>Nejrizikovější skupiny pro silniční provoz</b>	
rok výroby vozidla	1995 - 1999
objem motoru vozidla	do 1,4 l
region	Praha, Středočeský kraj, Jihočeský kraj
věk řidičů	18-24, nad 64 let

*Zdroj: vlastní*

## 4 Analýza POV z pohledu cen a rizik

Trh povinného ručení vykazuje za r. 2011 zisk ve výši 10 mld. Kč, avšak mnohem větší vypovídací hodnotu má tzv. kombinované škodní procento. Zisk informuje o podílu předepsaného pojistného a vyplaceného pojistného plnění. Není zcela vhodný pro interpretaci v povinném ručení vzhledem k dlouhodobosti vzniklých závazků ze škod na zdraví. Jak říká RNDr. Petr Jedlička, Ph.D. vedoucí oddělení pojistné matematiky a analýz spol. SUPIN, s.r.o.: *“V takovémto průběžném systému by totiž úhrada v budoucnu splatných nároků z aktuálně vzniklých škod šla k tíži budoucích klientů povinného ručení a tím by v celém systému vznikala systematická deficit.”* [18]

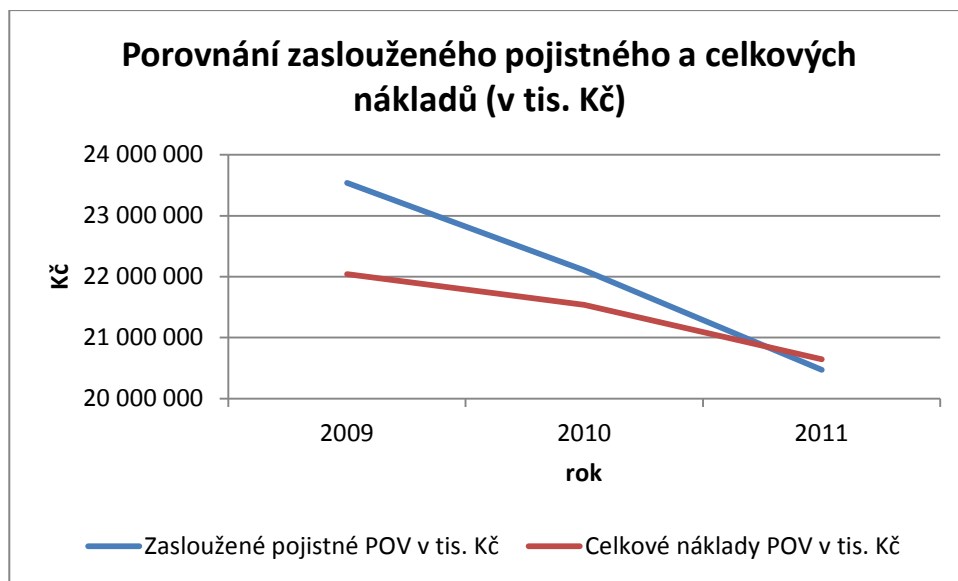
Kombinované škodní procento vyjadřuje podíl mezi zaslouženým pojistným a úhrnem všech nákladů (závazky vůči poškozeným a související náklady na správu, likvidaci, sjednání smluv a administrativu). Za r. 2011, kdy bylo zasloužené pojistné ve výši 20,47 mld. Kč a úhrn všech nákladů ve výši 20,65 mld. Kč, vychází kombinované škodní procento ve výši 101 %. To znamená technickou ztrátu POV celého trhu, ne ztrátu pouze určitých segmentů. Vývoj za poslední 3 roky je zachycen v tabulce č. 4 a obrázku č. 35 a ukazuje, že meziroční nárůsty kombinovaného škodního poměru rostly meziročně v posledních 3 letech o 3 – 4 %.

Tabulka č. 4: Kombinovaný škodní poměr

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	2009	2010	2011
Zasloužené pojistné POV v tis. Kč	23 538 498	22 104 152	20 471 430
Celkové náklady POV v tis. Kč	22 044 800	21 538 355	20 646 539
Kombinovaný škodní poměr	93,65	97,44	<b>100,86</b>

Zdroj: Výroční zpráva ČAP

Obrázek č. 36: Porovnání zaslouženého pojistného a celkových nákladů



Zdroj: Výroční zpráva ČAP

Tuto situaci vystihuje graf na obrázku č. 36. Z grafu je evidentní, že v r. 2011 se výše zaslouženého pojistného dostala již pod hranici celkových nákladů. Petr Jedlička v této situaci ještě uvádí: „V situaci pokračující obnovy dlouhodobě platných smluv za aktuálně nabízené nižší hodnoty pojistného lze očekávat výrazné navyšování kombinovaného škodního procenta, a tím i prohlubování ztráty celého trhu povinného ručení. Jestliže by na celém kmeni pojištěných vozidel byly aplikovány sazby z nově uzavřených smluv roku 2011, stouplo by kombinované škodní procento ze stávajících 101 % na 107 %. U nově uzavíraných smluv v 1. čtvrtletí 2012 bohužel došlo k dalšímu poklesu pojistného a až se tento pokles vlivem obnovy smluv projeví na všech pojištěných vozidlech, bude odhadované kombinované škodní procento vycházet na 113 %.“ [18]

Tento vývoj je tedy z výše uvedeného pro trh povinného ručení velmi alarmující. Pravdou zůstává, že v současné chvíli začínají být tyto informace výrazně medializovány a intenzivně se začíná hovořit o nutnosti zdražování pojistného povinného ručení v r. 2013.

#### 4.1 Analýza produktů jednotlivých pojišťoven z pohledu cen

Pro analýzu porovnání cen povinného ručení byly pevně stanoveny ukazatele konkrétního osobního automobilu. Cílem bylo vyhledat co nejlevnější povinné ručení. K provedení podrobné analýzy byly využity informace dostupné z webových stránek internetových srovnávačů, jednotlivých pojišťoven a informace získané od tiskových

mluvcích a produktových manažerů pojišťovacích společností a především od obchodních pracovníků na základě osobní schůzky.

Byly tedy využity hned 3 prodejní kanály:

- internetové srovnávače a následný nákup prostřednictvím zprostředkovatelů a makléřů,
- online prodej prostřednictvím webových stránek jednotlivých pojišťoven,
- prodej v kamenné pobočce jednotlivých pojišťoven.

Vzhledem k tomu, že tento trh je z cenového hlediska velmi různorodý a jednotlivé produkty v různých limitech obsahují mnoho dalších služeb, rozhodla jsem se porovnat nejdříve základní pojistné, které bylo rozděleno podle výše jednotlivých limitů do 3 základních skupin (nižší, střední a vyšší) a následně jednotlivé možnosti připojištění povinného ručení.

Aby mohly být ceny porovnány, byly všechny společnosti osloveny jednotným zadáním konkrétního osobního automobilu a pojistníka.

#### Informace o vozidle:

druh vozidla – osobní automobil do 3,5 t

způsob užití vozidla – běžný provoz

výrobce vozidla – Renault

model vozidla - Megane Scénic

objem motoru (ccm) - 1870

výkon motoru (kW) – 72

celková hmotnost vozidla (kg) – 1940

rok výroby – 1998

typ paliva – nafta

počet sedadel – 5

orientační cena vozidla (Kč) – 40 000

použití zimních pneumatik – ano

#### Informace o pojistníkovi:

datum narození nebo rok narození - 1972

PSC – 533 12



obec – Kojice  
forma pojistníka – fyzická osoba  
svobodný – ne  
lékař – ne  
tělesně postižený – ne

#### Ostatní informace

Klient ČSOB pojišťovny – ano  
Klient Allianz pojišťovny – ano  
Klient Slavia pojišťovny – ne  
Klient Wüstenrot pojišťovny – ne  
Dítě v autě – ano  
Bonus důvěra 3 roky – ne  
Frekvence placení – roční  
Způsob platby - bankovní převod  
Délka předchozího pojištění – 0  
Počet zaviněných událostí – 0

Vzhledem k tomu, že jednotlivé pojišťovny segmentují svoje klienty z různých hledisek, nebyly všechny informace u všech pojišťoven využity. Segmentaci klientů je věnována samostatná kapitola 4.2.

#### **4.1.1 Analýza internetových srovnávačů**

Celkem bylo osloveno 9 internetových srovnávačů: epojisteni.cz, iruceni.cz, klikpojisteni.cz, mpojisteni.cz, pojistenivozuonline.cz, porovnani-online.cz, srovnovac.cz, Top-Pojisteni.cz a Topsrovnani.cz. Jejich podrobná analýza je v příloze č. 3. Všechny oslovené srovnávače využily k cenové nabídce informace: druh vozidla, způsob užití vozidla, objem motoru, výkon motoru, datum narození pojistníka, PSČ místa bydliště s výběrem obce, forma pojistníka, délka předchozího pojištění a počet zaviněných nehod. Lze tedy z toho usuzovat, že se jedná o kritéria, která ovlivňují cenu všech pojišťoven a patří mezi základní informace k segmentaci klientů a tvorby cen pojišťoven.

Další důležitou informací pro převážnou část srovnávačů byla informace o výrobci, modelu a hmotnosti vozidla. Výjimečně byla využita informace o typu paliva, počtu sedadel, orientační ceně vozidla, použití zimních pneumatik, a zda je klient svobodný. Z důvodu

případných slev některé srovnávače využily ke stanovení ceny informací o klientovi, zda je držitelem ZTP a ZTP/P průkazu, lékařem, klientem ČSOB Pojišťovny, Allianz pojišťovny, Slavia pojišťovny a Wüstenrot pojišťovny. Některé pojišťovny totiž svým věrným klientům (více uzavřených smluv) a postiženým klientům poskytují slevu, která pozitivně ovlivňuje výslednou cenu povinného ručení.

Některé společnosti zvýhodňují pojistníky, kteří převáží ve vozidle dítě, protože tito řidiči jezdí na komunikacích bezpečněji. Při důsledné analýze bylo zjištěno, že společnosti, které tuto informaci využívají, mají stanovenou různou horní hranici věku dítěte (12, 15, 18).

Pojišťovací firmy zároveň poskytují různé slevy např. za frekvenci plateb a způsob platby pojistného. Roční platby jsou vždy nejlevnější, buď je na ně poskytnuta sleva, nebo platby s vyšší frekvencí mají přírážku k ceně. Na výši celkové ceny má i vliv způsob platby. Platby inkasem nebo trvalým příkazem k úhradě jsou cenově výhodnější než platba složenkou, ke které je většinou stanovena přírážka.

ČPP společně s pojišťovnami Kooperativa a Slavia zvýhodňují klienty, kteří se dopředu zaváží k bezeškodnému průběhu na dobu 24 nebo 36 měsíců před uzavřením pojistné smlouvy. Pokud klient způsobí škodu, musí cenové zvýhodnění společností vrátit.

Vzhledem k tomu, že se zadávací informace na jednotlivých portálech vzájemně odlišovaly, lze předpokládat, že ne všechny cenové nabídky pokrývají všechny možnosti pro stanovení ceny výsledného pojistného. Nejvíce informací pro stanovení ceny využily srovnávače mpojisteni.cz, pojistenivozuonline.cz, porovnani-online.cz, Top-Pojisteni.cz a ePojisteni.cz. Tyto srovnávače vyhodnotily nabídky většího množství pojišťoven oproti ostatním.

Provedenou analýzou bylo potvrzeno, že ne všechny pojišťovny informace internetovým srovnávačům v současné době poskytují. Cenové nabídky Allianz pojišťovny, pojišťoven Generali, Uniqa, Kooperativa, ČP a ČPP se v analýze produktů neobjevily vůbec nebo zcela výjimečně. Jedná se však o největší hráče na trhu neživotního pojištění s celkovým podílem 77 % za r. 2011. Zůstává tedy otázkou, zda není narušena tržní konkurence.

#### 4.1.2 Porovnání základních cen POV

Celková analýza je zpracována v samostatné příloze č. 4. Limity jsou vždy stanoveny v mil. Kč. První hodnota uvádí max. hodnotu při škodě na zdraví a druhá hodnota vypovídá o max. hodnotě škody na věcech a ušlém zisku.

Základní rozdělení pro porovnání cen proběhlo ve třech skupinách:

- s nižším limitem plnění - 35/35 a 35/44,
- středním limitem plnění nad 35/35 do 100/100,
- vyšším limitem plnění 100/100 a více.

Současně s cenovou analýzou byla provedena i analýza služeb, které jsou zahrnuty v ceně pojistného jednotlivých nabízených produktů a tedy s výslednou cenou úzce souvisí. Především u vyšších limitů plnění je v ceně základního pojistného zahrnuta široká škála různých připojištění, která je nutno v ostatních případech připojistit samostatně nebo je není možno k povinnému ručení připojistit vůbec. Tato analýza je podrobně zpracována v příloze č. 5.

##### a) nižší limit plnění

Základní limit plnění 35/35, 40/40 nebo 35/44 poskytují svým klientům všechny pojišťovny a v ceně mají zahrnuty základní asistenční služby a převážně i služby právní ochrany. Některé pojišťovny, jako Uniqa, Allianz a SLAVIA nabízí v této kategorii i více produktů. Navzájem se odlišují službami, které jsou v ceně povinného ručení zahrnuty.

Nejvíce služeb v ceně základního pojistného zahrnuje ČSOB Pojišťovna a to: základní asistenci i v Evropě, přímou likvidaci - vyřízení škody s cizí pojišťovnou, úrazové pojištění řidiče s limitem 100 000 Kč, pojištění osobních věcí řidiče s limitem 5 000 Kč, pojištění osobních věcí rodinných příslušníků do 5 000 Kč. Limit označuje max. možnou náhradu od pojišťovny v případě prokázané škody.

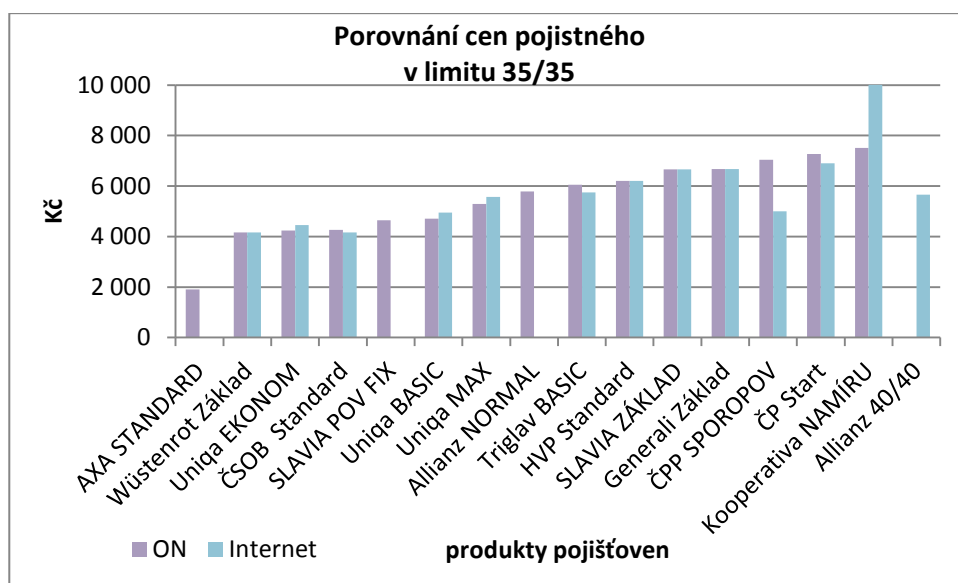
Nejlevnější cenu povinného ručení v kategorii nižšího limitu plnění nabízí pojišťovna AXA, a to ve výši 1 899 Kč. Uvedená cena byla analyzována na 4 internetových srovnávacích i v rámci osobní návštěvy pobočky. Společnost totiž poskytuje 50 % bonus pro řidiče ve věku nad 30 let, kteří v předchozích 5 letech neměli žádnou nehodu – evidovanou v rámci databáze ČKP. To ovšem znamená, pokud řidič nebyl nikdy pojistníkem a způsobil přitom nehodu, je evidován jako klient s bezeškodní minulostí a to určitě není zcela v pořádku.

Max. cena byla zjištěna na internetovém srovnávači mpojisteni.cz ve výši 13 280 Kč u pojišťovny Generali. Rozdíl mezi min. a max. cenou (AXA a Generali) je tedy velmi výrazný, a přitom v sobě oba produkty nezahrnují žádný rozdíl ve službách. Uvedená max. cena byla v rámci internetových srovnávačů uvedena pouze na 1 portálu, a proto ji můžeme porovnat pouze s cenou získanou prostřednictvím online nákupu pojišťovny Generali a prostřednictvím osobní návštěvy této pojišťovny. V rámci obou prodejních kanálů byla nabídka ceny této pojišťovny výrazně nižší a to ve výši 6 671 Kč, což je cena poloviční.

Z uvedeného je tedy evidentní, že internetové srovnávače nemusí zahrnovat všechny aspekty ovlivňující výslednou poptávanou cenu. Průměrná cena v celé kategorii byla 5 389 Kč a z provedené analýzy vyplývá, že celkem 8 produktů z 16 má cenu nižší než je průměrná cena pojistného. Porovnání cen je graficky znázorněno na obrázku č. 37.

V grafu je zahrnuto porovnání získaných cenových nabídek na základě osobních návštěv a online poptávek prostřednictvím webových stránek jednotlivých pojišťoven, protože internetové srovnávače velkou část produktů v rámci svých nabídek neevidovaly.

Obrázek č. 37: Porovnání cen základního pojistného v limitu 35/35



Zdroj: vlastní data na základě osobních návštěv a online poptávky

Z grafu vyplývá, že ceny na základě online poptávky jsou mírně nižší než ceny na základě osobní návštěvy. Rozdíl však není nijak výrazný. Výjimkou je nabídka pojišťovny Kooperativa. Na obchodní návštěvě (ON) byla ve výsledné ceně zahrnuta obchodní sleva pobočky ve výši 25 %. Na webových stránkách pojišťovny Allianz nebylo možno online zpracovat cenovou poptávku, online služby poskytuje Allianz Direct, ale v jiných limitech

plnění oproti standardně nabízeným produktům této pojišťovny. U pojišťovny AXA nelze uzavřít online povinné ručení vůbec. Specifickým produktem je i produkt pojišťovny SLAVIA POV FIX, u kterého se nesleduje bonus pojistníka, ale jen věk – min. 21 let a předchozí průběh pojištění. Tento produkt nelze online uzavřít.

I když online poptávky zahrnují online slevy v rozmezí 5 – 15 % a tento prodejní kanál má nižší náklady na zpracování, nabídky na základě osobních návštěv jsou velmi srovnatelné nebo nižší. Klient má jistotu, že v produktu je vše zahrnuto. Z jednání odchází s uzavřenou smlouvou i zelenou kartou. Při online uzavření jsou klientům do druhého dne zasílány zelené karty a smlouvy k podpisu. Převažuje však stále konzervativní přístup českých obyvatel.

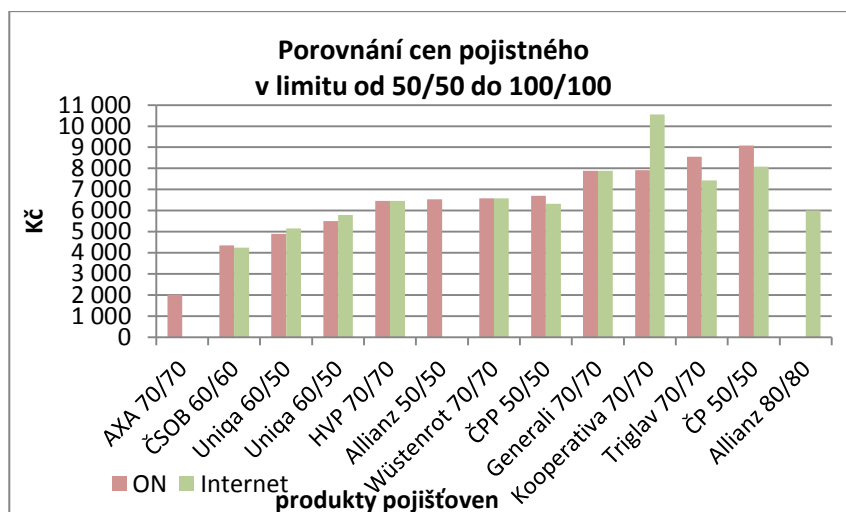
## b) střední limit plnění

V této kategorii jsou zahrnuty limity plnění 50/50, 60/50, 60/60 a 70/70. Zde se již jedná o rozdíly v limitech plnění a to až o 20 mil. Kč. I v této kategorii jsou zastoupeny všechny pojišťovny svými produkty s výjimkou pojišťovny SLAVIA.

Nejnižší cenu povinného ručení nabídla společnost AXA ve výši 2 014 Kč, a to jak na základě osobní návštěvy, tak i prostřednictvím 7 internetových srovnávačů.

Max. cena v této kategorii byla zjištěna prostřednictvím internetového srovnávače mpojisteni.cz ve výši 15 936 Kč u produktu společnosti Generali. To odpovídá stejné situaci jako v kategorii s nižším limitem plnění. Průměrná cena v rámci celé kategorie je 6 304 Kč. Celkovou analýzu zachycuje graf na obr. č. 38.

Obrázek č. 38: Porovnání cen základního pojistného v limitu od 50/50 do 100/100



Zdroj: vlastní data na základě osobních návštěv a online poptávky

Vývoj situace je velmi obdobný jako v nižší kategorii, tedy i že online poptávku nelze zpracovat u pojišťovny AXA a pojišťovna Allianz umožňuje online uzavření povinného ručení prostřednictvím Allianz Direct, ale s jinými limity plnění.

Nejlevnější produkt však zahrnuje i velmi vysoké plnění v rámci této kategorie. I zde totiž platí, že společnost AXA poskytuje 50 % bonus pro řidiče ve věku nad 30 let, kteří v předchozích 5 letech neměli žádnou nehodu – evidovanou v rámci databáze ČKP. Velmi zajímavé je, že produkt ČP s limitem plnění 50/50 je druhým nejdražším produktem. Ve svém plnění zahrnuje i úrazové pojištění řidiče s limity 100 000 Kč úraz / 200 000 Kč trvalé následky. Tyto služby zahrnuje i produkt ČSOB Pojišťovny a pojišťovny Triglav, jejichž pojistné limity jsou vyšší než limity ČSOB Pojišťovny.

Jednotlivé produkty této kategorie zahrnují v ceně základního pojistného i velké množství služeb, které se jinak připojišťují samostatně. Jsou zpracovány v samostatné příloze č. 5.

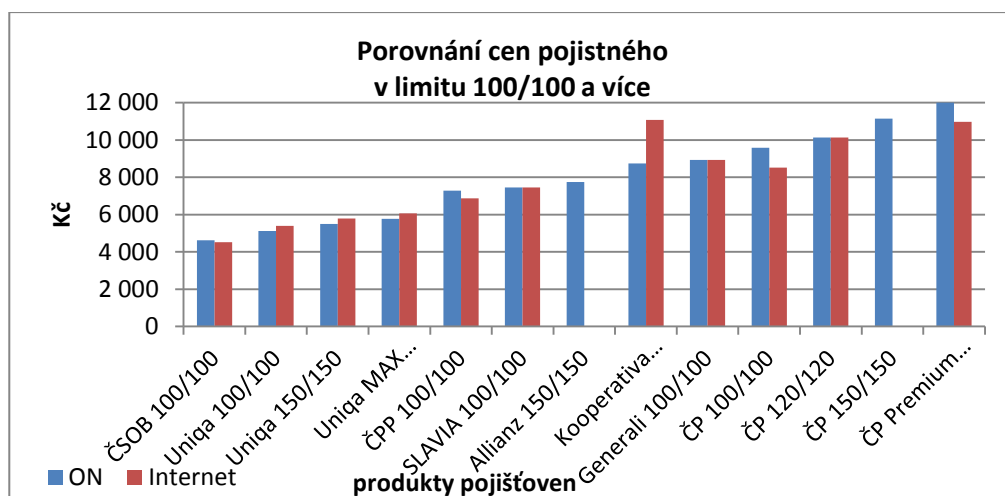
Nejvíce služeb v ceně pojistného zahrnují ČSOB Pojišťovna a pojišťovna TRIGLAV. Pojišťovna ČSOB s limitem plnění 60/60 zahrnuje v ceně základní asistenční služby i v Evropě, přímou likvidaci, což znamená vyřízení škody s cizí pojišťovnou, dále úrazové pojištění řidiče s limitem 200 000 Kč, pojištění osobních věcí řidiče s limitem 10 000 Kč a pojištění osobních věcí rodinných příslušníků s limitem 10 000 Kč.

Pojišťovna Triglav s limitem plnění 70/70 zahrnuje v ceně rozšířené asistenční služby, úrazové pojištění řidiče s limity 100 000 Kč na smrt, 200 000 Kč na trvalé následky úrazu, 50 000 Kč na tělesné poškození, dále pojištění právní ochrany s limitem 30 000 Kč, pojištění zavazadel s limitem 5 000 Kč a střet se zvířeti s limitem 10 000 Kč.

### **c) vyšší limit plnění**

V této kategorii jsou zahrnuty limity plnění 100/100, 120/120 a 150/150. Jedná se již o velmi vysoké hodnoty pojistných limitů a jednotlivé produkty zahrnují v ceně pojistného velký rozsah služeb. Pojišťovny AXA, HVP, Triglav a Wüstenrot v této kategorii nenabízí žádný produkt. Naopak ČP a Uniqa nabízí produkty 3. Z toho lze usoudit, že se zaměřují na klienty, kteří požadují být mnohem více zabezpečeni proti škodným událostem a nabízejí ve svých službách další přidané hodnoty. Podrobná analýza služeb je zpracována v samostatné příloze č. 5.

Obrázek č. 39: Porovnání cen základního pojistného v limitu nad 100/100



Zdroj: vlastní data na základě osobních návštěv a online poptávky

Nejlevnější cenová nabídka byla získána prostřednictvím portálu mpojisteni.cz ve výši 4 393 Kč u produktu ČSOB Pojišťovny. Na základě osobní návštěvy byla ve výši 4 630 Kč a online poptávkou na webových stránkách pojišťovny 4 516 Kč. Nejdražší cenová nabídka 18 866 Kč byla získána stejně jako v předchozích kategoriích u pojišťovny Generali. Opět se jedná o velmi výrazný rozsah mezi min. a max. částkou. Na základě osobních návštěv a online poptávky pojišťoven byl rozsah od 4 516 Kč do 12 042 Kč. Podrobná analýza je zpracována v příloze č. 4 a graficky znázorněna na obrázku č. 39.

U produktů ČP jsou nabídky online cenově výhodnější oproti nabídkám na základě obchodních návštěv. V rámci osobní návštěvy mi byl nabídnut speciální bonus v rámci rodiny, převod bonusu manžela ve výši 55 %. Do porovnání cen nebyl zahrnut, ale velmi výrazně by ceny v jednotlivých kategoriích ovlivnil. Převádění bonusů umožňují i jiné pojišťovny jako např. pojišťovna Allianz nebo Wüstenrot. Vzhledem k tomu, že z tohoto pojištění jsou hrazeny škody na vozidle poškozeného, mělo by jít především o kvalitu řidiče. Z toho důvodu by nemělo být umožněno převádět bonusy v rámci rodinných příslušníků. Tato služba neumožní zkvalitnění řidičských schopností jednotlivců a naopak může negativně ovlivnit bezpečnost silničního provozu.

Závěrem lze tedy konstatovat, že jednotlivé nabídky jsou těžko srovnatelné. Některé produkty, především ty s vyšším limitem, zahrnují široký rozsah služeb v ceně pojistného. Každá společnost samozřejmě zahrnuje odlišné služby. Některé služby lze i připojistit samostatně. Rozdíly mezi min. a max. částkou v jednotlivých kategoriích byly velmi výrazné a ceny se prolínaly i v rámci rozsahu všech limitů. Tzn., že min. částky produktů s vyššími

limity plnění byly nižší než max. částky produktů s nižšími limity plnění. Např. cena produktu ČSOB Pojišťovny s limitem plnění 100/100 byla na základě analýzy cenově výhodnější než 11 produktů pojišťoven v kategorii s nižším limitem plnění a všechny produkty pojišťoven se středními limity plnění s výjimkou pojištění pojišťovny AXA. Dalším důležitým aspektem je, že pojištění ČSOB Pojišťovny s limitem 100/100 v ceně pojistného zahrnuje ještě množství dalších služeb, které je nutno k pojištění v kategorii s nižším limitem plnění samostatně připojistit. Při rozhodování o ceně pojistného není tedy vhodné se orientovat pouze podle limitů plnění, ale především podle potřeb klienta. Jedinou výjimkou je pojištění AXA, jehož cena je skutečně nejnižší, avšak nezahrnuje žádné přidané hodnoty.

Proto je potřeba zanalyzovat i služby, které lze samostatně připojistit a doplnit provedenou analýzu cen ještě cenami pevně stanovených připojištění a následně vyhodnotit cenové nabídky.

#### **4.1.3 Připojištění služeb**

Samostatně připojistit k povinnému ručení lze několik služeb, jako např. skla, zavazadla, osoby ve vozidle, střet se zvěří či živel.

Některé pojišťovny umožňují připojistit i náhradní vozidlo po dobu opravy vozidla po havárii. Toto pojistné se vztahuje na určitou dobu stanovenou v pojistné smlouvě (5 – 20 dní) či max. denní limity (500 – 1 200 Kč) anebo max. celkové limity (10 000 – 50 000 Kč). Pojišťovny HVP, Slavia, Uniqa a Wüstenrot tuto službu mají zahrnutou pouze v havarijním pojištění, nelze ji tedy k povinnému ručení připojistit.

Pojišťovny Allianz, ČP a ČSOB Pojišťovna umožňují klientům připojistit i odcizení vozidla a to s různou úrovní spoluúčasti. Tzn., že pojistník se podílí na celkové škodě stanoveným procentem ve smlouvě, zbytek hradí pojišťovna. Pojišťovna Uniqa zahrnuje tuto službu u vybraných produktů již v základním pojistném. Ostatní pojišťovny nabízejí tuto službu pouze jako součást havarijního pojištění.

Pojišťovna Kooperativa dokonce umožňuje pojistit i vozidlo proti ztrátě jeho hodnoty.

#### **Připojištění skla**

Podrobná cenová analýza je shrnuta v samostatné příloze č. 6. Pojišťovny umožňují připojistit čelní sklo a v převážné většině všechna skla (čelní i obvodová) s výjimkou střešních skel. Limity plnění se pohybují v rozmezí od 3 000 do 200 000 Kč. Základní hranice společná pro všechny pojišťovny je do 10 000 Kč, přičemž min. limit pojistného plnění je



3 000 Kč. Max. hodnotu pojistného plnění 200 000 Kč nabízí pouze společnost Uniqa. Min. cenu pojistného s limitem do 3 000 Kč zahrnuje v cenové nabídce pojišťovna Generali ve výši 490 Kč a max. cenu ČP ve výši 900 Kč. Min. cenu s limitem plnění do 10 000 Kč nabízí pojišťovna AXA ve výši 540 Kč a max. cenu ve výši 1 950 Kč pojišťovna Uniqa. V rámci připojištění skel nabízí jednotlivé pojišťovny různé míry spoluúčasti (5 – 20 % nebo min. částku 500 Kč).

#### Připojištění zavazadel

Tuto službu neumožňují současně s povinným ručením pojistit pojišťovny Generali, HVP a Wüstenrot. Opět se jedná samostatně o velmi neporovnatelné položky, protože každá společnost má zavazadla pojištěna za jiných podmínek. Např. pouze poškození při havárii, jiné společnosti i v rámci odcizení, poškození, vandalismu, i v střechním boxu. Uniqa umožňuje pojistit i zavazadla pro profesionály (technika pro výkon povolání - měřicí přístroje, nářadí).

Max. limity plnění se pohybují v rozmezí od 5 000 Kč do 100 000 Kč. S ročním pojistným od 50 Kč do 8 000 Kč v závislosti na limitu plnění a různou mírou SÚ (0 – 5 %, min. 500 Kč). Podrobná analýza je uvedena v příloze č. 7.

#### Připojištění osob ve vozidle

Toto připojištění umožňují všechny společnosti. Jedná se o jedno ze základních hledisek, na které by měl pojistník při pojištění myslet, jde totiž o bezpečnost osob ve vozidle. Společnosti ho nabízejí jako samostatné připojištění řidiče či jako připojištění všech sedadel dle technického průkazu vozidla. Vzhledem k tomu, že se jedná o základní hledisko, některé pojišťovny zahrnují omezené varianty i v základním pojistném povinného ručení. Podmínky mají stanoveny pojišťovny odlišně a to ve variantách: stanovení max. limitu pro trvalé následky, pro případ smrti či pro případ tělesného poškození následkem úrazu nebo limitu na dobu nezbytného léčení. Dále některé řeší denní odškodné pouze v nemocnici, jiné i po dobu nezbytného léčení. ČP nabízí jako službu i připojištění denního odškodného pracovní neschopnosti a hospitalizace při dlouhodobé nemoci. Z uvedeného výčtu je opět evidentní, že cenové porovnání není smysluplné, protože každá společnost zohledňuje jiné varianty.

Min. pojistné nabízí ČP ve výši 100 Kč a jedná se o pojištění řidiče s limitem 100 000 Kč smrt / 200 000 Kč trvalé následky, max. pojistné nabízí také ČP a to ve výši 2 688 Kč, vztahuje se na všechna sedadla s limitem 400 000 Kč smrt / 800 000 Kč trvalé následky / 80 000 Kč na dobu nezbytného léčení. Analýza je zpracována v samostatné příloze č. 8.

### Připojištění střetu se zvěří

Společnosti AXA, ČSOB Pojišťovna, Triglav, Uniqa a Wüstenrot nenabízejí ve svém portfoliu služeb, které je možno připojistit k povinnému ručení, připojištění střetu se zvěří ani zvířetem. Naopak pojišťovny - Allianz, ČP a Generali toto připojištění mají zahrnuto v základním pojistném povinného ručení u některých produktů. Klienti HVP a SLAVIA pojišťovny si mohou připojistit pouze střet se zvěří, klienti zbývajících pojišťoven mají v připojištění zahrnuto i střet s hospodářskými a domácími zvířaty. Zároveň je v této analýze zahrnuto i prokousání kabelů, hadiček nebo odhlučení motoru. Cenová analýza je v samostatné příloze č. 9.

Max. limity plnění se pohybují v intervalu od 25 000 Kč do 100 000 Kč. Míra spoluúčasti je u tohoto připojištění velmi různorodá a to od 0 Kč do 10 000 Kč či od 1 do 10 %. Min. roční cena je 89 Kč s limitem plnění 25 000 Kč, ale jedná se pouze o pojištění poškození zaparkovaného vozidla zvířetem (prokousání kabelů, hadiček nebo odhlučení v motoru) a nabízí ho pojišťovna Generali. Max. cenu má ve svém sazebníku ČPP u limitu plnění do 100 000 Kč ve výši 1 950 Kč. Ovšem jedná se o balíček služeb přírodních rizik, který zahrnuje živelní událost, přímý střet se zvířetem i poškození plastových částí v prostoru motoru vozidla zvířetem - především kunou.

### Připojištění živlu

Živel mají společnosti definovány ve svých pojistných podmínkách různě. V převážné většině se jedná především o škody způsobené vichřicí, krupobitím, úderem blesku, povodní, požárem nebo pádem stromu. Opět některé pojišťovny vůbec nenabízí možnost tohoto připojištění k povinnému ručení. Patří mezi ně AXA, HVP, Triglav, SLAVIA a Wüstenrot. Pojišťovny Allianz, ČP a Uniqa mají u některých vybraných produktů povinného ručení toto připojištění zahrnuto již v základní ceně, jedná se především o produkty s vyššími limity plnění.

Max. limity plnění pro pojistné události se pohybují v rozmezí od 25 000 Kč do 1 000 000 Kč. Min. připojištění nabízí v limitu do 25 000 Kč pojišťovna Kooperativa za 228 Kč a max. připojištění nabízí ve svém sazebníku ČPP u limitu plnění do 100 000 Kč ve výši 1 950 Kč. Ovšem jedná se opět o balíček služeb přírodních rizik, který zahrnuje živelní událost, přímý střet se zvířetem i poškození plastových částí v prostoru motoru vozidla zvířetem - především kunou. Pokud bychom eliminovali tento balíček služeb, tak max.

pojistné nabízí pojišťovna Kooperativa, a to za 444 Kč s max. limitem plnění 1 000 000 Kč. Podrobná analýza je uvedena v samostatné příloze č. 10.

#### Balíčky služeb

ČPP, pojišťovna Kooperativa a Uniqa mají ve svém portfoliu i balíčky služeb, které zahrnují více připojištění společně za zvýhodněnou cenu. Analýza je zpracována v příloze č. 11.

#### **4.1.4 Porovnání cen POV a vybraných služeb**

Na základě analyzovaných údajů lze konstatovat, že společnosti, které nabízejí v základním pojistném povinného ručení nižší ceny, v mnoha případech neumožňují samostatně k povinnému ručení připojistit další služby a nabízejí je pouze jakou součást havarijního pojištění. Byla tedy provedena ještě doplňující analýza, kdy k cenové analýze povinného ručení na základě osobní návštěvy kamenných poboček pojišťoven byly doplněny ceny za připojištění.

##### Vybrané služby 1:

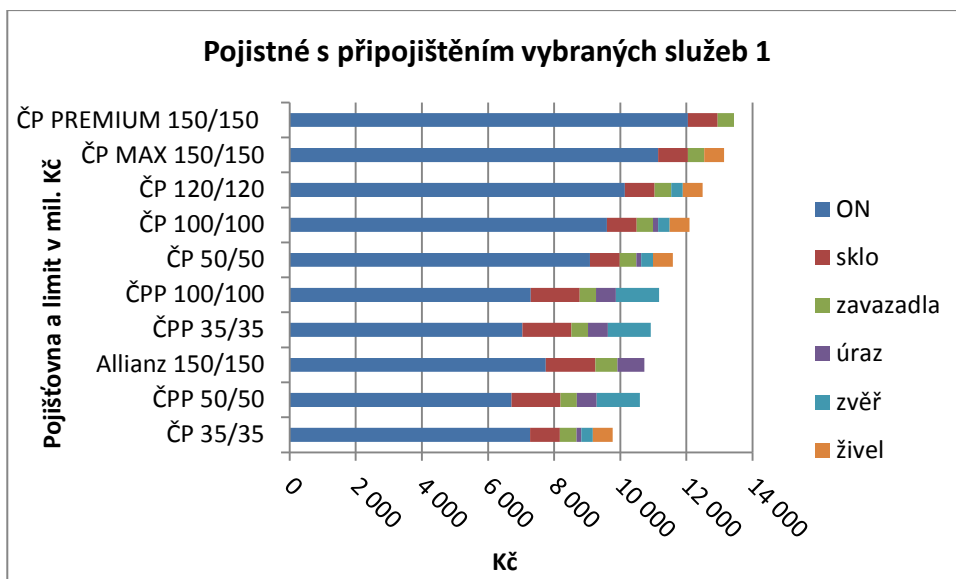
- všechna skla do limitu 6 000 Kč,
- zavazadla do 5 000 Kč,
- úrazové pojištění min. spolucestujících ve vozidle s limity 100 000 Kč smrt/100 000 Kč trvalé následky úrazem,
- střet se zvěří s limitem do 25 000 Kč a
- živel s limitem do 50 000 Kč.

Uvedené hodnoty byly zvoleny vzhledem ke stáří a hodnotě vozidla.

Podrobné informace jsou analyzovány v příloze č. 12. U služeb, které nebyly možné připojistit je uvedeno x, u služeb, které byly součástí základního pojistného nebo balíčků služeb je uvedena 0, proto se ani v grafu barevně nezobrazí všechny služby.

Ze všech 42 produktů všech pojišťoven ve všech limitech plnění, tedy nižších, středních i vyšších, splňovalo podmínky zadání pouze 10 pojistných produktů, tedy 24 %.

Obrázek č. 40: Pojistné s připojištěním vybraných služeb 1



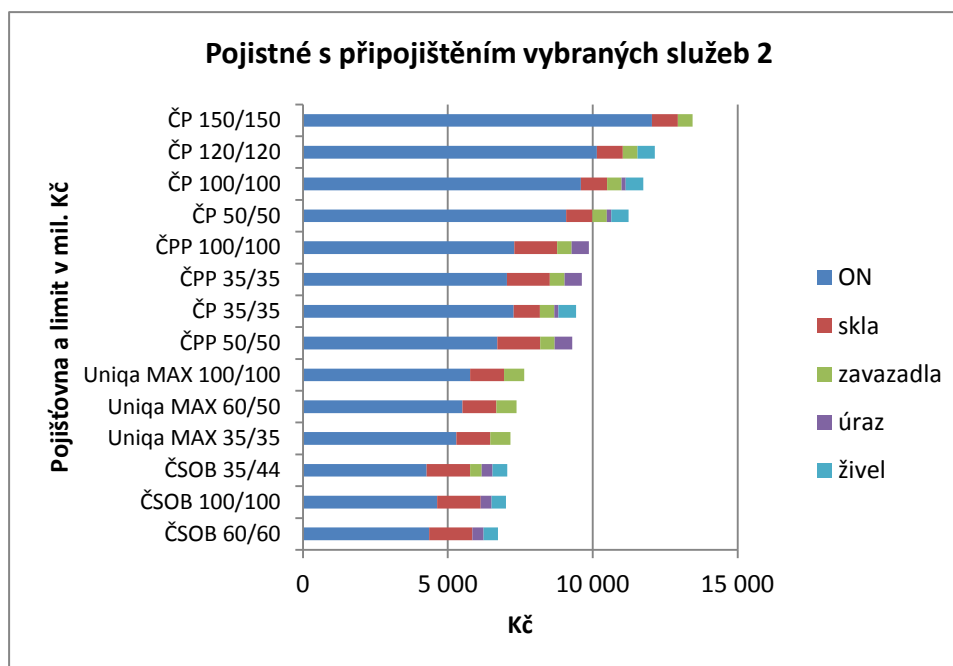
Zdroj: vlastní data na základě osobních návštěv a dat z Internetu

Uvedeným podmínkám vyhovovaly pouze produkty ČP, ČPP a pojišťovny Allianz. Nejlevnější cena byla u produktu ČP s limitem plnění 35/35 a to v celkové výši 9 772 Kč, druhá nejlevnější cena byla u produktu ČPP s limitem plnění 50/50 v celkové výši 10 588 Kč a třetí nejlevnější cena byla u produktu Allianz pojišťovny s limitem plnění 150/150 v celkové výši 10 724 Kč. Zde již stojí za zvážení nevýrazný rozdíl ceny u produktu ČPP a Allianz s trojnásobným limitem plnění. Z grafu na obrázku č. 40 je zároveň viditelné, které služby jednotlivé produkty obsahují v základním pojistném.

#### Vybrané služby 2:

- všechna skla do limitu 6 000 Kč,
- zavazadla do 5 000 Kč,
- úrazové pojištění min. spolucestujících ve vozidle s limity 100 000 Kč smrt/100 000 Kč trvalé následky úrazem,
- živel s limitem do 50 000 Kč.

Obrázek č. 41: Pojistné s připojištěním vybraných služeb 2



Zdroj: vlastní data na základě osobních návštěv a dat z Internetu

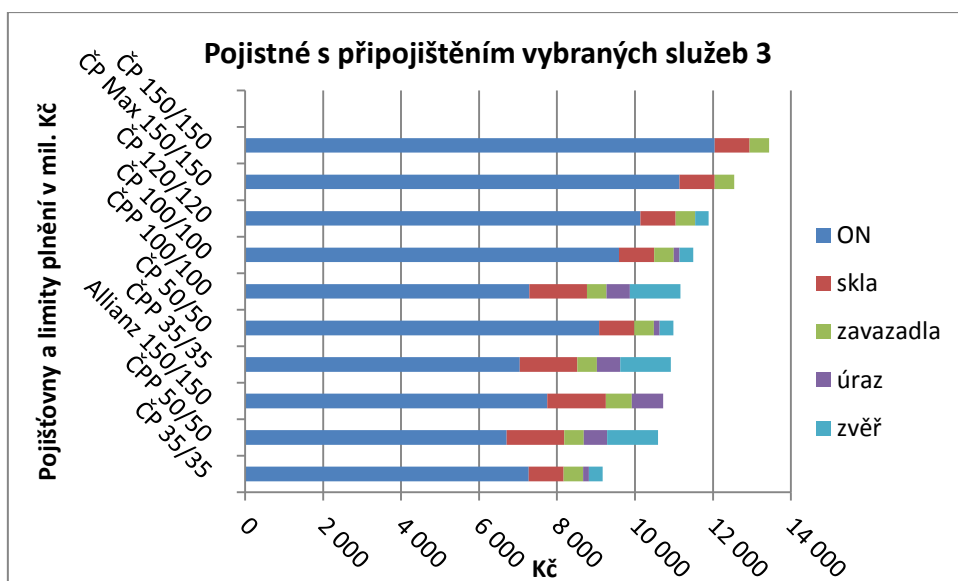
V tomto zadání došlo k eliminaci služby střetu se zvířeti a hned vyhovovalo mnohem více produktů – celkem 14, což je 58 %. Kromě ČP také produkty pojišťovny ČPP, ČSOB Pojišťovny a Uniqy. Jednoznačně nejlevnější byly produkty ČSOB Pojišťovny a to v limitech 60/60 – 6 727 Kč, 100/100 – 7 008 Kč a teprve poté 35/44 – 7 046 Kč. Nejdražším produktem byl produkt ČP s limitem 150/150 ve výši 13 442 Kč. Výsledek analýzy je zobrazen na obrázku č. 41.

Na závěr jsem ještě porovnála základní pojistné povinného ručení bez připojištění živlu. Úvahou pro toto zadání bylo, že živeli nemůže řidič nikdy ovlivnit a mělo by být tedy součástí pouze havarijního pojištění.

### Vybrané služby 3:

- všechna skla do limitu 6 000 Kč,
- zavazadla do 5 000 Kč,
- úrazové pojištění min. spolucestujících ve vozidle s limity 100 000 Kč smrt/100 000 Kč trvalé následky úrazem,
- střet se zvířeti s limitem do 25 000 Kč.

Obrázek č. 42: Pojistné s připojištěním vybraných služeb 3



Zdroj: vlastní data na základě osobních návštěv a dat z Internetu

Tomuto zadání vyhovují produkty stejných pojišťoven jako při porovnání služeb 1. Je zde navíc produkt ČPP s limitem 35/35 i pořadí třech nejlevnějších produktů je stejné. Nejnížší cena je vyhodnocena u produktu ČP 35/35 ve výši 9 172 Kč, dále u produktu ČPP 50/50 ve výši 10 588 Kč a třetí nejlevnější cenu nabídl produkt Allianz 150/150 ve výši 10 724 Kč. Druhý a třetí produkt se cenově liší pouze o 136 Kč, avšak limit plnění je opět trojnásobný. Výsledek analýzy je zachycen na obrázku č. 42.

Závěr tedy zní, že nejlevnější povinné ručení po započítání cen vybraných služeb dle potřeb klientů není to, které je nejlevnější v základním pojistném a velmi často obsahuje ještě vyšší limity plnění. Také lze z výše uvedeného konstatovat, že se nejvíce na potřeby klienta zaměřují společnosti ČP, ČPP, Allianz a ČSOB Pojišťovna.

#### 4.2 Analýza produktů jednotlivých pojišťoven z pohledu rizik

Na základě různých rizik pojišťovny segmentují svoje klienty. A podle toho následně stanovují ceny za jednotlivé produkty. Každá pojišťovna segmentuje svoje klienty na základě jiných hledisek. Některá hlediska pro stanovení výsledné ceny zvažují společně.

##### 4.2.1 Bonus/malus

Primárním hlediskem, které zohledňují všechny společnosti je bonus a malus. Obě tato hlediska jsou největším motivačním prvkem pro řidiče, protože nejvíce ovlivňují cenu

pojistného povinného ručení. Pojišťovny se touto motivací podílejí na zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

Bonus je sleva za bezeškodní průběh pojištění (tedy za jízdu bez nehod). Za každých 12 měsíců bez nehody pojistník získá slevu z pojistného (zpravidla 5 %).

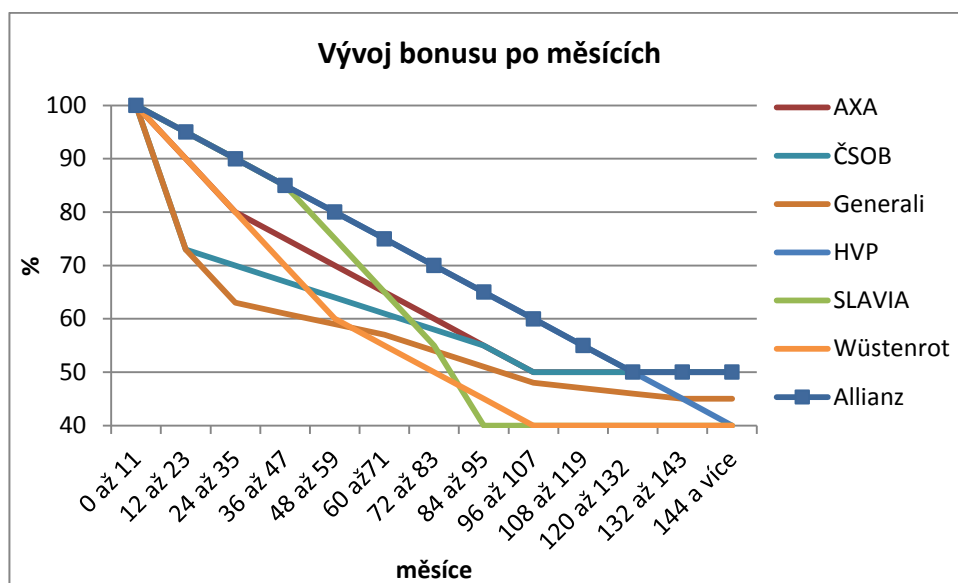
Malus je naopak přírážka k pojistnému za každou pojistnou událost, při které došlo k plnění pojišťovnou. Následně dojde buď ke snížení slevy z ceny pojištění ( bonusu) nebo pokud se řidič dostane „do mínusu“, se navýší cena základního pojistného.

Bonus/malus se ovšem nevztahuje na řidiče jako osobu, ale na pojistníka uvedeného v pojistné smlouvě. Což není zcela ideální. Např. pokud nehodu způsobí řidič půjčeným vozidlem a dojde k pojistnému plnění pojišťovnou, bonus je snížen pojistníkovi, tedy osobě, která v době nehody ve vozidle vůbec nebyla, nehodu nezpůsobila a bude jí navýšeno pojistné.

Pojišťovny mají přesně stanovený rozsah bonusu a malusu ve všeobecných pojistných podmínkách a je počítán za měsíce řízení bez pojistné škody od počátku r. 2000. Od doby, kdy byl liberalizován trh povinného ručení.

Na základě těchto údajů byla provedena analýza jednotlivých pojišťoven, která je zachycena na obrázku č. 43.

Obrázek č. 43: Vývoj bonusu po měsících



Zdroj: Všeobecné pojistné podmínky pojišťoven

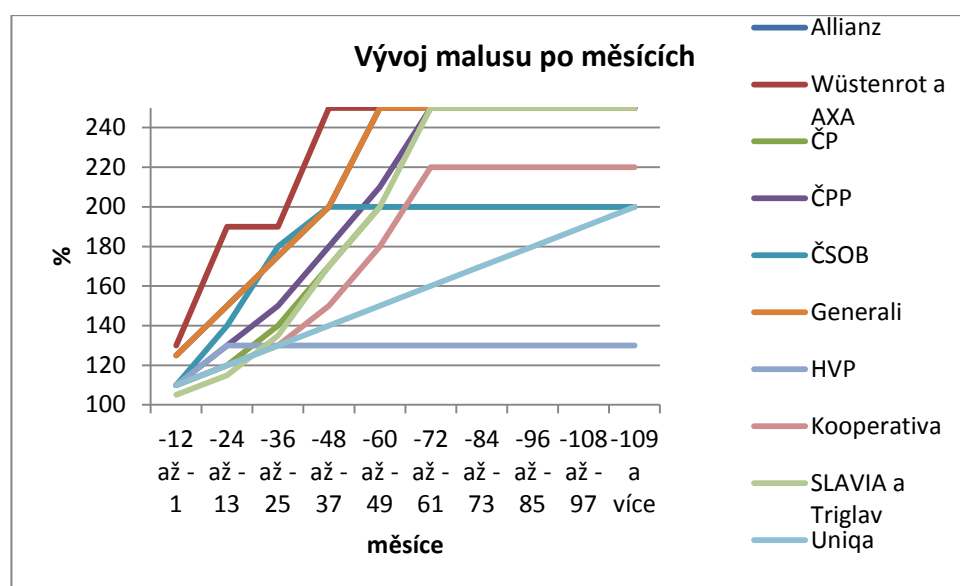
Pro všechny pojišťovny je základnou 0 – 11 měsíců beze škody. Po 12 – ti měsících beze škody již mají klienti nárok na slevu. Každá společnost má tento systém nastaven různě.

V převážné většině společnosti nabízejí slevu 5 % za každý rok beze škody, ČSOB Pojišťovna a Generali již po 1. roce nabízejí bonus ve výši 27 %. V prvních letech je tedy nejvíce loajální k řidičům společnost Generali, která již po 4 letech nabízí bonus ve výši 41 %. Max. bonus, a to ve výši 60 %, mohou získat pouze klienti HVP po více než 144 měsících, pojišťoven SLAVIA a Triglav již po 83 měsících a spol. Wüstenrot po 95 měsících.

Stejný vývoj jako je zachycen u spol. Allianz mají i spol. ČP, ČPP, Kooperativa a Uniq. Křivka pojišťovny SLAVIA je shodná i pro pojišťovnu Triglav.

Nejpřísnější ke svým klientům jsou spol. AXA a Wüstenrot, které již v období – 37 až – 48 měsíců klientům zdražují základní pojistné 2,5 krát. Naopak nejmínějším je ke svým klientům HVP, která od – 13 měsíců poskytuje konstantní malus a to pouze ve výši 130 % základního pojistného. Lze tedy konstatovat, že klienti se špatnou historií škod mají nejpříznivější výhled na dobrou cenu právě u této pojišťovny. Přímou úměrou má malus nastavena společnost Uniq. Vývoj je zachycen na obrázku č. 44.

Obrázek č. 44: Vývoj malusu po měsících



Zdroj: Všeobecné pojistné podmínky pojišťoven

Pokud pojistník způsobí škodu, pojišťovny mu za ni odečítají v systému bonus a malus 12 (SLAVIA), 24 (Allianz, AXA, ČPP, Generali, Kooperativa, Triglav a Wüstenrot) nebo 36 měsíců (ČP, ČSOB, HVP a Uniq). I zde je tedy přístup pojišťoven individuální. Z tohoto úhlu pohledu je tedy nejvíce loajální pojišťovna SLAVIA.



#### **4.2.2 Riziko dle věku řidiče**

S výjimkou společnosti Kooperativa všechny pojišťovny segmentují svoje klienty podle věku řidiče. Analýza je shrnuta v příloze č. 13. Společnosti Allianz, SLAVIA a Triglav neposkytly v této souvislosti informace, protože je mají klasifikovány jako obchodní tajemství. Na základě online zadávání informací do dotazníku ke kalkulaci ceny však byla informace o věku klienta mezi základními. Z toho tedy vyplývá, že svoje klienty také segmentují podle věku.

Každá společnost má rozdělení dle věku odlišné. Nejvíce rozčleněnou věkovou segmentaci má ČSOB Pojišťovna, která svoje klienty dělí do 8 kategorií (do 21 let, 22 - 24, 25 - 26, 27 - 29, 30 - 34, 35 - 39, 40 - 44, 45 a více let). Ostatní pojišťovny nesegmentují tak detailně, mají rizikovější mladé řidiče, ale hranice pro kvalitnější řidiče již u nich není tak přísná. V globálu lze konstatovat, že nad 30 let pojišťovny již klasifikují dobrého řidiče.

#### **4.2.3 Riziko dle místa bydliště pojistníka**

I v tomto případě pojišťovny Allianz, SLAVIA a Triglav neposkytly informace, protože je mají klasifikovány jako obchodní tajemství. Avšak při online zadávání informací do dotazníku ke kalkulaci ceny povinného ručení byla informace o místě trvalého bydliště klienta u Allianz a Triglav mezi základními. Pojišťovny Kooperativa a SLAVIA svoje klienty dle místa bydliště nesegmentují. Podrobná analýza je zpracována v příloze č. 14 a z ní jednoznačně vyplývá, že nejrizikovější pro všechny jsou obyvatelé Prahy. S tím samozřejmě souvisí největší počet havárií, který byl analyzován ve 3. kapitole. Jediná společnost Uniqa má v této skupině zařazeno i město Brno. Toto riziko má nejvíce rozsegmentováno opět ČSOB Pojišťovna a to dost detailně (od 1 000, do 10 000, do 20 000, do 40 000, nad 40 000 a Prahu). Dle získaných informací Uniqa přihlíží zároveň k regionům dle nehodovosti a tuto informaci využívá jako další segmentační nástroj.

#### **4.2.4 Riziko dle objemu a výkonu motoru**

V převážné většině společnosti segmentují svoje klienty podle objemu motoru vozidla. Vychází to z historie, kdy ČP byla vlastníkem kompletního kmene tohoto pojištění. Nehody tehdy byly sledovány dle objemu motoru. Ukázalo se však, že to není zcela postačující. Auta s dieslovým motorem mají totiž při stejném objemu motoru jako auta s benzinovým motorem nižší výkon. ČSOB Pojišťovna a AXA v současné době segmentují klienty podle výkonu vozidla a pojišťovna Wüstenrot zohledňuje obě hlediska současně. Podrobná analýza je

zpracována v samostatné příloze č. 15. ČPP a Uniqa zohledňují ve svých segmentech i elektromotory. Všechny společnosti mají toto riziko velmi rozčleněné a lze tedy konstatovat, že i dobře zpracované ve svých cenových kalkulacích.

Některé společnosti segmentují klienty i z více pohledů, avšak z důvodu obchodního tajemství nebyly ochotny tyto informace sdělit. Zároveň všechny firmy mají velmi dobře zautomatizované zpracování cenových kalkulací a přípravy pojistných smluv a pracovníci v převážné většině nevěděly, co vše je v cenách zohledněno.

Dle dostupných získaných informací segmentuje svoje klienty nejvíce ČSOB Pojišťovna a Uniqa. Naopak nejméně pojišťovna Kooperativa, která pro stanovení ceny pojistného zvažuje pouze objem motoru vozidla. Na základě zjištěných informací lze konstatovat, že jako vedlejší segmentační prvky mohou být i stáří vozidla (např. Allianz, Generali, SLAVIA), hmotnost vozidla (ČPP), hodnota vozidla (SLAVIA) nebo rok udělení řidičského průkazu (Generali). Tyto informace byly potřebné k online zadání kalkulace povinného ručení. Uniqa naopak při online zadání kalkulace zjišťovala navíc: kolik km pojistník ujede za měsíc, kde jezdí nejčastěji, zda jezdí často do zahraničí nebo místo nejčastějšího parkování.

## 5 Nové přístupy a využití povinného ručení v praxi

Pojistný trh povinného ručení je poměrně mladý. Liberalizován byl v r. 2000, má tedy pouze 12 - ti letou historii. Ne všechny pojišťovny, které v současné době nabízejí služby povinného ručení, působí na tomto trhu od počátku. Trh se stále formuluje a na základě zjištěných informací je poměrně neporovnatelný právě individuálními přístupy jednotlivých společností.

Každá společnost zvýhodňuje svoje klienty různými slevami, ale bohužel zřejmě jen z důvodu nabídky nižší ceny než nabízí konkurence. V současné době se trh dostal do situace, kdy celkové náklady povinného ručení převýšily výši zaslouženého pojistného. Tato situace nastala právě bojem jednotlivých společností o klienty a nabízené ceny lze charakterizovat jako dampingové. Ceny pojistného po kombinacích všech možných slev již nemohou pokrývat způsobené škody. Jedná se především o rezervy na výplaty náhrad v budoucích letech (trvalé následky) ze škod způsobených v současné době. Pojišťovny, které působí na trhu od počátku, mají vyšší rezervy ještě z minulých období, z dob plateb vyššího pojistného. Z těchto rezerv se začínají pokrývat škody vzniklé v současné době. Pojišťovny, které působí na trhu krátce, rezervy v takové výši nemají a brzy může nastat vážná situace. Pro klienty to v budoucnu může znamenat, že pojišťovny nebudou moci hradit svoje závazky vůči poškozeným. Z tohoto důvodu je sice zákonem stanoven garanční fond, nad kterým má dohled ČNB, ale je možno tímto způsobem hazardovat? Je tedy nutno nastavit novou cenovou politiku a zabránit boji o klienty pouze nízkou cenou, je nutno přidat další přidané hodnoty.

Základem musí být dodržování stanovení základního pojistného, které musí vždy zahrnovat pojistné na škody v daném segmentu (rizikové pojistné) + náklady + marže (5 – 10 %). Na základě všech zjištěných informací při zpracování této práce doporučuji, aby společnosti, které nemají minulost na tomto trhu více než 10 let, vycházely ze statistických údajů evidovaných Statistickým úřadem a Policií ČR a ne pouze z údajů posledních 5 let. Řada jimi evidovaných údajů nemá dostatečnou vypovídací hodnotu.

Je nutno uvažovat, že chování řidičů a vývoj škodných událostí se mění. Především škody dosahují vyšších hodnot, což souvisí s tím, že pořizovací ceny nových vozidel jsou poměrně vysoké. Také vybavenost nových vozidel je na zcela jiné úrovni a mladí řidiči velmi často díky nezkušenosti nezvládají řídit nové automobily. Cena nikdy nesmí být stanovena na úkor rizika a nákladů.

Mezi nejdůležitější rizika patří věk řidiče, proto segmentace tohoto rizika musí být rozsáhlejší, než pojišťovny ve svých cenách kalkulují a mělo by mít vysokou váhu při tvorbě ceny. Vzhledem k tomu, že Policie ČR ve svých statistikách dlouhodobě vyhodnocuje nehody podle věku řidiče, navrhuji vycházet minimálně z tohoto rozpětí (18 - 20, 21 - 24, 25 - 34, 35 - 44, 45 - 54, 55 - 64, 65 a více). Obdobnou rozsáhlou segmentaci ve svých cenách zahrnuje pouze ČSOB Pojišťovna.

Segmentace podle objemu motoru vozidel je postačující a jsem přesvědčena, že je nutno ji vázat i na výkon vozidla. Za poslední 3 roky evidovaných nehod Policií ČR ve vztahu počtu usmrcených na počet nehod dle objemu motoru vozidel se jeví jako nejrizikovější skupina s objemem do 1 l a nejméně rizikovou skupina vozidel nad 3 l. Vše je podchyceno v tabulce č. 5. Uvedený údaj, ale nemá zřejmě zcela vypovídací hodnotu, protože těchto automobilů v celkovém počtu registrovaných vozidel, bude dle mého názoru podstatně méně než vozidel s jiným objemem. Lze říci, že se jedná o méně bezpečná vozidla, než jsou vozidla s vyšším objemem motoru. Nepodařilo se mi zjistit počet registrovaných vozidel v jednotlivých objemech motorů ani vynaložené náklady na škody jednotlivými pojišťovnami. Poměr ve vztahu ke škodám na vozidlech je zřejmě výrazně odlišný vzhledem k segmentaci klientů jednotlivých pojišťoven.

Tabulka č. 5: Závislost počtu smrtelných úrazů na počtu nehod celkem

Počet nehod os. automobilů	2009		2010		2011		celkem		smrt/PN
	PN	smrt	PN	smrt	PN	smrt	PN	smrt	%
do 1 l	1 176	20	994	7	896	15	3 066	42	1,37
1,1 - 1,4 l	15 940	178	14 166	190	13 978	177	44 084	545	1,24
1,5 - 1,9 l	18 068	232	17 727	214	18 157	189	53 952	635	1,18
2 - 3 l	8 399	122	9 369	80	8 889	106	26 657	308	1,16
nad 3 l	594	7	684	6	548	6	1 826	19	1,04

Zdroj: Policie ČR

Vysvětlivky:

PN = počet nehod

smrt = počet usmrcených

Segmentaci podle místa bydliště doporučuji podpořit, kromě základního rozdělení (Praha, velká města, malá města, ostatní), ještě doplňkovými segmenty a to dle regionu či okresu místa bydliště. Navrhuji, aby podpůrnou informací k ovlivnění ceny pojistného v segmentu místa bydliště, byla i informace o ujetých km. Protože řidič, který jezdí denně 400 km z malé obce v regionu s nízkou nehodovostí do velkého města např. do Prahy za

prací, je vystaven větší pravděpodobnosti nehody než řidič, který jezdí denně 10 km v rámci města s 15 tis. obyvateli.

Při tvorbě ceny pojistného je potřeba soustředit mnohem větší váhu na kvality řidiče než na informace o vozidlu. Technický stav vozidla prochází pravidelnými 2 letými technickými kontrolami. Z toho lze vycházet, že vozidla jsou po technické stránce v pořádku a řidič je tedy primárně ten, kdo má největší vliv na vznik dopravní nehody. Aby tomu tak bylo, je potřeba zpřísnit přístup STK.

Největším rizikem pro všechny účastníky silničního provozu je řidič s alkoholem nebo pod vlivem drog a návykových látek. Stejně jako jednotlivé pojišťovny centrálně sdílejí informace o počtu měsíců bez škody jednotlivých klientů, měly by společně sdílet informace s Policií ČR či jiným orgánem, který by uvedenou problematiku zastřešoval s informacemi o tom, kdo byl vyšetřován v souvislosti s nehodou pod vlivem alkoholu nebo drog a návykových látek. Na základě zadání rodného čísla by došlo k prověření informací a při pozitivním zjištění by takovýmto osobám neměl být nikdy poskytnut bonus žádnou pojišťovnou, protože jsou prakticky největším rizikem pro ostatní účastníky silničního provozu.

Bonus/malus - základní nastavení ve všeobecných podmínkách je postačující. Problémem je, že ne všechny pojišťovny nastavené úrovně dodržují. Společnost AXA při své cenové nabídce ve věku klienta nad 30 let a posledních 5 let bez škody nabízí automaticky bonus ve výši 50 %, přičemž by tento řidič měl mít nárok na bonus ve výši 35 %. V této souvislosti může dojít ke spekulacím, kdy pojistník po škodné události pojištění zruší a nově se pojistí např. manželka, na kterou dosud auto nebylo evidováno ani pojištěno. Vzhledem k tomu, že jako pojistitel nikdy nevystupovala, nemá nárok na žádný bonus. Avšak pokud je ve věku nad 30 let, automaticky může dostat 50 % bonus, i kdyby někdy již způsobila nehodu. Protože nebyla nikdy pojistníkem, není vedena v ČKP jako klient s evidovanou způsobenou škodou. Toto jsou zjevné nedostatky, které umožňují spekulativní jednání klientů. I v tomto případě by bylo možno uvedenému předejít v případě centrální evidence nehod.

Tato evidence by pomohla i v případě uzavření pojištění novým pojistníkem, který nikdy neměl na sebe evidováno auto a přitom je aktivním řidičem celý život. Jedná se o velmi častou situaci. Rodina má jedno auto evidované na manžela a manželka jezdí v zaměstnání služebním automobilem, tedy žádné povinné ručení nemá uzavřeno, přitom je kvalitním

řidičem. V takovémto případě nemá v současné době nárok na žádný bonus. Pokud by v evidenci nehod bylo zjištěno, že osoba nebyla nikdy evidována v souvislosti se způsobením dopravní nehody, navrhuji možnost získání polovičního max. bonusu ovlivněného délkou vlastnictví řidičského průkazu při uzavření POV.

Poskytnutí bonusu je výrazným motivačním prvkem pro řidiče a nejvíce vypovídá o jeho kvalitě. Z tohoto důvodu jsem přesvědčena, že není v pořádku jeho převádění v rámci rodinných příslušníků nebo ostatních příbuzných. Např. babička, která řídí denně 40 let bez dopravní nehody, je jistě kvalitnější řidič než 19 letý vnuk, který se seznamuje se silničním provozem.

Na základě zjištěných skutečností jsem přesvědčena, že bonus a malus by měl být ovlivněn ještě výší způsobené škody. Řidič, který způsobí škodu za 5 000 Kč, by neměl být postižen odečtem stejného počtu měsíců za pojistnou událost jako řidič, který způsobí škodu za 500 000 Kč. I v tomto případě by pomohla centrální evidence nehod a odstupňování odečtu měsíců podle škody. Např. při škodě do 50 000 Kč odečet 12 měsíců, při škodě do 250 000 Kč odečet 24 měsíců, při škodě nad 250 000 Kč odečet 36 měsíců. Nastavení výše hraničních částek pro škody by muselo projít podrobnou analýzou na základě údajů pojišťoven.

Vzhledem k tomu, že max. výše nepojištěných škod dle ČKP se již dostala v červnu 2010 nad 35 mil. Kč, lze předpokládat, že min. zákonem stanovené limity již nebudou zcela postačující. Je možno zvažovat v této souvislosti i navýšení min. pojistných limitů např. na 45 mil. Kč. Výše by musela být stanovena na základě podrobných dat jednotlivých pojišťoven.

Prozatím byly řešeny vztahy řidiče nebo pojistníka a pojišťovny, ale protože se povinné ručení vztahuje na pojištění škody způsobené jiné osobě (na vozidlu), jsem přesvědčena, že je nutno maximální péči věnovat poškozenému. Ten se do situace nehody vůbec nedostává vlastní chybou. Zde navrhuji do základního pojistného všech produktů rozšířit základní služby poškozenému. Tedy zajištění likvidace pojistné události včetně všech nutných dílčích kroků - prohlídka likvidátorem, informování o průběhu řešení události, zapůjčení vozidla po dobu opravy, rozšíření právní pomoci a především náhradu škody ne vždy v amortizovaných cenách.

Na základě výše uvedených informací je vidět, že je možno dost hledisek změnit a zkvalitnit.

## Závěr

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla patří mezi nejznámější a nejrozšířenější produkty na pojistném trhu především z důvodu, že se jedná o pojištění smluvní povinné. Tedy každý majitel vozidla musí uzavřít toto pojištění. Práce je především věnována podrobné analýze tohoto segmentu z pohledu porovnání cen a rizik.

První kapitola je věnována právním předpisům souvisejícím s touto problematikou a to i z pohledu evropského práva. Jsou zde vymezeny základní pojmy pro přiblížení celé problematiky a podchycena činnost ČKP, která spravuje garanční fond. Kumuluje finanční prostředky získané především z povinných a pravidelných příspěvků pojistitelů. Tyto finanční prostředky jsou dále používány k náhradě škod způsobených nepojištěnými vozidly. Kancelář také vymáhá od neplatičů formou sankcí nezaplacené pojistné.

Druhá kapitola se věnuje statutu zelené karty. Což je jediný doklad a zároveň potvrzení o uzavření pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Ve třetí kapitole je provedena velmi podrobná analýza pojistného trhu z mnoha hledisek. Hlavním zdrojem informací pro vypracování této kapitoly byly informace z výročních zpráv České asociace pojišťoven, České kanceláře pojistitelů a ze statistického přehledu nehodovosti na pozemních komunikacích ČR zpracovaných dopravní policií Policejního prezidia ČR. Tyto analýzy mají za úkol zobrazit maximum souvislostí spojených s pojistným trhem jako celkem a především s informacemi, které spojují a charakterizují segment povinného ručení. Všechna zpracovaná data jsou pro lepší přehlednost a orientaci v problematice zobrazena zároveň v grafech. V závěru kapitoly jsou shrnuty a vyhodnoceny informace s výstupem nejvíce rizikových skupin řidičů.

Stěžejním bodem této práce je čtvrtá kapitola, ve které je provedena velmi podrobná analýza segmentu pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla z pohledu cen a rizik. Informace k analýze byly získány z několika zdrojů, aby měly co největší vypovídací hodnotu.

Zdroje:

- portály internetových srovnávačů,
- webové stránky jednotlivých pojišťoven,
- informace z osobních návštěv jednotlivých pojišťoven.

K doplňujícím informacím byli osloveni také tiskoví mluvčí a zákaznická centra jednotlivých pojišťoven. Ne všechny potřebné informace mi ovšem byly poskytnuty.

Pro porovnání cen povinného ručení byly nadefinovány parametry konkrétního osobního automobilu a na základě všech zjištěných cenových nabídek analyzovaných prodejních kanálů byly vybrány nejlevnější varianty povinného ručení v jednotlivých kategoriích limitů pojistného plnění. Nejlevnějším povinným ručením v kategorii s nižším limitem plnění byl produkt pojišťovny AXA ve výši 1 899 Kč. V kategorii se středním limitem plnění byl nejlevnější produkt také pojišťovny AXA ve výši 2 014 Kč a v kategorii s vyšším limitem plnění produkt ČSOB Pojišťovny ve výši 4 393 Kč. Minimální a maximální hodnoty se ve všech kategoriích velmi výrazně lišily.

Bylo zjištěno, že některé produkty, především ty s vyšším limitem plnění, zahrnují široký rozsah služeb v ceně pojistného. Každá společnost samozřejmě zahrnuje odlišné služby. Některé služby lze i připojistit samostatně. Rozdíly mezi min. a max. částkou v jednotlivých kategoriích byly velmi výrazné a ceny se prolínaly i v rámci rozsahu všech limitů. Tzn., že min. částky produktů s vyššími limity plnění byly nižší než max. částky produktů s nižšími limity plnění. Dalším důležitým aspektem je, že produkty s vyšším limitem plnění v ceně pojistného zahrnují ještě množství dalších služeb, které je nutno k pojištění v kategorii s nižším limitem plnění samostatně připojistit. Při rozhodování o ceně pojistného není tedy vhodné se orientovat pouze podle limitů plnění, ale především podle potřeb klienta.

Proto bylo potřeba zanalyzovat i služby, které lze samostatně připojistit a doplnit provedenou analýzu cen ještě cenami pevně stanovených připojištění a následně vyhodnotit cenové nabídky. Opět rozmezí cenových hladin v rámci jednotlivých služeb bylo velmi výrazné a prakticky neporovnatelné, protože každá společnost má nastaveny jiné hodnoty plnění s různou úrovní spoluúčasti. Byly tedy k základní ceně povinného ručení pevně nastaveny 3 varianty služeb připojištění vzhledem k modelu a stáří daného vozidla.

V 1. variantě se jednalo o připojištění všech skel do limitu 6 000 Kč, zavazadel do 5 000 Kč, úrazového pojištění min. spolucestujících ve vozidle s limity 100 000 Kč smrt/100 000 Kč trvalé následky úrazem, střetu se zvířím s limitem do 25 000 Kč a živlu s limitem do 50 000 Kč. Nejlevnějším pojištěním s uvedenými službami byl produkt ČP s limitem plnění 35/35, a to v celkové výši 9 772 Kč.



Ve 2. variantě se jednalo o připojištění všech skel do limitu 6 000 Kč, zavazadel do 5 000 Kč, úrazového pojištění min. spolucestujících ve vozidle s limity 100 000 Kč smrt/100 000 Kč trvalé následky úrazem a živlu s limitem do 50 000 Kč. Záměrně byla eliminována 1 služba (střet se zvěří), aby bylo vidět, zda výsledkem budou stejné produkty jako v 1. variantě. Jednoznačně nejlevnější byly produkty ČSOB Pojišťovny, a to v limitech 60/60 – 6 727 Kč, 100/100 – 7 008 Kč a teprve poté 35/44 – 7 046 Kč.

Ve 3. variantě byla oproti 1. variantě eliminována služba připojištění živlu. Nejnížší cena byla vyhodnocena u produktu ČP 35/35 ve výši 9 172 Kč.

Z uvedených analýz tedy vyplynulo, že nejlevnější povinné ručení po započítání cen vybraných služeb dle potřeb klientů není to, které je nejlevnější v základním pojistném a velmi často obsahuje ještě vyšší limity plnění. Vzhledem k tomu, že výsledky dle vybraných zadání vyřadily velkou část produktů, nebyly již rozděleny do jednotlivých kategorií limitů pojistného plnění, ale vyhodnoceny všechny limity společně. Z vyhodnocených analýz lze tedy konstatovat, že se nejvíce na potřeby klienta zaměřují společnosti ČP, ČPP, Allianz a ČSOB Pojišťovna.

V této kapitole byla zároveň analyzována rizika jednotlivých pojišťoven – bonus/malus, věk řidiče, místo bydliště, a objem a výkon. Data byla opět získána od jednotlivých pojišťoven. Od některých pojišťoven nebyly informace poskytnuty z důvodu kvalifikace informací jako obchodní tajemství. Dle dostupných získaných informací segmentuje svoje klienty nejvíce ČSOB Pojišťovna a Uniqa. Naopak nejméně pojišťovna Kooperativa, která pro stanovení ceny pojistného zvažuje pouze objem motoru vozidla. Na základě zjištěných informací lze konstatovat, že jako vedlejší segmentační prvky mohou být i stáří vozidla, hmotnost vozidla, hodnota vozidla nebo rok udělení řidičského průkazu.

Závěrečná kapitola je zpracována formou úvahy a na základě zjištěných informací při shromažďování podkladů a dat přináší možné návrhy nových přístupů, změn a využití povinného ručení v praxi. Pro rozhodnutí, zda uvedené návrhy jsou ty správné, by musely být provedeny další analýzy.

## POUŽITÁ LITERATURA

- [1] *Komu není rady*. Prezentace Tiskové konference ČKP 27. 3. 2012. Interní materiál
- [2] VOŽENÍLEK, Václav a Alexander CHLAŇ. *Pojišťovnictví*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 55-749-03.
- [3] Zákon č. 168/1999 Sb. ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). *mPojištění.cz* [online]. [cit. 2012-10-02]. Dostupné z: [www.mpojisteni.cz/pdf/zakon\\_168\\_1999.pdf](http://www.mpojisteni.cz/pdf/zakon_168_1999.pdf)
- [4] SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění. *ČAP* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-02]. Dostupné z: [www.cap.cz/search.aspx?q=Sm%C4%9Brnice%202009/103/ES](http://www.cap.cz/search.aspx?q=Sm%C4%9Brnice%202009/103/ES)
- [5] Pojistné rozpravy 6. *Pojistný obzor*. [online]. © 2011 [cit. 2012-10-12]. Dostupné z: [www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/1999/Pojistne\\_Rozpravy\\_1999\\_6.pdf](http://www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/1999/Pojistne_Rozpravy_1999_6.pdf)
- [6] Pojistné rozpravy 23. *Pojistný obzor*. [online]. © 2011 [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: [www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/2008/Pojistne\\_Rozpravy\\_2008\\_23](http://www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/2008/Pojistne_Rozpravy_2008_23)
- [7] Pojistné rozpravy 11. *Pojistný obzor*. [online]. © 2011 [cit. 2012-10-12]. Dostupné z: [www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/2002/Pojistne\\_Rozpravy\\_2002\\_11.pdf](http://www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/2002/Pojistne_Rozpravy_2002_11.pdf)
- [8] SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [online]. [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: [www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2005L0014:20050611:CS:PDF](http://www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2005L0014:20050611:CS:PDF)
- [9] Pojistné rozpravy 11. *Pojistný obzor*. [online]. © 2011 [cit. 2012-10-20]. Dostupné z: [www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/2007/Pojistne\\_Rozpravy\\_2007\\_21.pdf](http://www.pojistnyobzor.cz/pojistne-rozpravy/Archiv/Cisla/2007/Pojistne_Rozpravy_2007_21.pdf)
- [10] Úvod do problematiky. *ČKP* [online]. [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: [www.ckp.cz/tisk/statistiky\\_a\\_informace.php?id=0](http://www.ckp.cz/tisk/statistiky_a_informace.php?id=0)
- [11] Výroční zpráva ČKP za r. 2011. *ČKP* [online]. [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: [www.ckp.cz/onas.php](http://www.ckp.cz/onas.php)

- [12] Hraniční pojištění. ČKP [online]. [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: [www.ckp.cz/motoriste/hraobec.php](http://www.ckp.cz/motoriste/hraobec.php).
- [13] Sazby pojistného za hraniční pojištění v (Kč) platné od 1. 11. 2011. ČKP [online]. [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: [www.ckp.cz/motoriste/dohp/sazby.pdf](http://www.ckp.cz/motoriste/dohp/sazby.pdf)
- [14] Informační středisko pro poškozené – Základní informace. ČKP [online]. [cit. 2012-10-15]. Dostupné z: [https://ic.ckp.cz/ICwww/servlet?\\_page=info&lngID=1](https://ic.ckp.cz/ICwww/servlet?_page=info&lngID=1)
- [15] Zelená karta. Povinná výbava na cesty [online]. [cit. 2012-10-18]. Dostupné z: [www.povinnavybavanacesty.cz/zelena-karta-info](http://www.povinnavybavanacesty.cz/zelena-karta-info)
- [15] Kde platí zelená karta. ČKP [online]. [cit. 2012-10-18]. Dostupné z: [www.ckp.cz/motoriste/ZelenaKarta/index.php](http://www.ckp.cz/motoriste/ZelenaKarta/index.php)
- [16] O nás. ČAP [online]. © 2010 [cit. 2012-10-20]. Dostupné z: [www.cap.cz/Folder.aspx?folder=Lists%2fMenu%2fO+n%C3%A1s](http://www.cap.cz/Folder.aspx?folder=Lists%2fMenu%2fO+n%C3%A1s)
- [17] Výroční zpráva 2011. ČAP
- [18] Ptáme se. ČAP [online]. © 2010 [cit. 2012-10-23]. Dostupné z: [www.cap.cz/ItemP.aspx?t=0&id=26](http://www.cap.cz/ItemP.aspx?t=0&id=26)
- Auto. Česká pojišťovna [online]. © 2012 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.ceskapojistovna.cz/pojisteni-vozidel](http://www.ceskapojistovna.cz/pojisteni-vozidel)
- Autopojištění. Allianz Direct [online]. © 2012 [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: <https://www.allianzdirect.cz/cestovni-pojisteni/?gclid=CJ3TyqvshLQCFUpb3godR34ATQ>
- DUCHÁČKOVÁ, E. *Principy pojištění a pojišťovnictví*. Praha: Ekopress, 2009. ISBN 978-80-86929-51-4.
- KOPECKÝ, K. *Povinné ručení – otázky a odpovědi*. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-9021-932-2.
- Individuální výsledky členů ČAP (VZ 2005). ČAP [online]. © 2010 [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)
- Individuální výsledky členů ČAP (VZ 2006). ČAP [online]. © 2010 [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)
- Individuální výsledky členů ČAP (VZ 2007). ČAP [online]. © 2010 [cit. 2012-10-22]. Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)

Individuální výsledky členů ČAP (VZ 2008). *ČAP* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-22].  
Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)

Individuální výsledky členů ČAP (VZ 2009). *ČAP* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-22].  
Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)

Individuální výsledky členů ČAP (VZ 2010). *ČAP* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-22].  
Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2011. *Policie České republiky* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-25]. Dostupné z: [www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2010. *Policie České republiky* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-25]. Dostupné z: [www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2009. *Policie České republiky* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-25]. Dostupné z: [www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích ČR za rok 2008. *Policie České republiky* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-25]. Dostupné z: [www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

Motorová vozidla. *GENERALI Pojišťovna* [online]. © 2012 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.generali.cz/pojisteni-motorovych-vozidel](http://www.generali.cz/pojisteni-motorovych-vozidel)

Nehody podle druhu dopravy. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2012-10-25]. Dostupné z: [http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?&vo=tabulka&cislotab=DOP0070UU&kapitola\\_id=40&str=tabdetail.jsp&voa=tabulka](http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?&vo=tabulka&cislotab=DOP0070UU&kapitola_id=40&str=tabdetail.jsp&voa=tabulka)

Počet pojištěných vozidel v databázi ČKP. *ČKP* [online]. [cit. 2012-10-25]. Dostupné z: [www.ckp.cz/tisk/statistiky\\_a\\_informace.php?id=5](http://www.ckp.cz/tisk/statistiky_a_informace.php?id=5)

Pojištění vozidel. *AXA* [online]. © 2012 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.axa.cz/lide](http://www.axa.cz/lide)

Pojištění vozidel. *ČPP VIENNA INSURANCE GROUP* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.cpp.cz/pojisteni-vozidel/](http://www.cpp.cz/pojisteni-vozidel/)

Pojištění vozidel. *ČSOB Pojišťovna* [online]. © 2012 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.csobpoj.cz/cs/produkty/pojisteni-vozidel/Stranky/pojisteni-vozidel.aspx](http://www.csobpoj.cz/cs/produkty/pojisteni-vozidel/Stranky/pojisteni-vozidel.aspx)

Pojištění vozidel. *Hasičská vzájemná pojišťovna* [online]. © 2012 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.hvp.cz/pojisteni-vozidel/](http://www.hvp.cz/pojisteni-vozidel/)

Pojištění vozidel a majetku. *Kooperativa VIENNA INSURANCE GROUP* [online]. © 2012 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.koop.cz](http://www.koop.cz)

Pojištění vozidel. *Slavia pojišťovna* [online]. © 2012 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.slavia-pojistovna.cz/?utm\\_source=PPC&utm\\_medium=AdWords&utm\\_campaign=slavia&gclid=CKKw\\_MrvhLQCFY65zAod13MAbw](http://www.slavia-pojistovna.cz/?utm_source=PPC&utm_medium=AdWords&utm_campaign=slavia&gclid=CKKw_MrvhLQCFY65zAod13MAbw)

Pojištění vozidel. *TRIGLAV POJIŠŤOVNA* [online]. © 2010 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.triglav.cz/?gclid=CIFF6oHwhLQCFYta3godcCkA3A](http://www.triglav.cz/?gclid=CIFF6oHwhLQCFYta3godcCkA3A)

Pojištění vozidel. *UNIQA* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.uniqa.cz/home/01\\_obcane/](http://www.uniqa.cz/home/01_obcane/)

Porovnat ručení. *iRučení.cz* [online]. [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: [www.iruceni.cz/spocitat-cenu/](http://www.iruceni.cz/spocitat-cenu/)

Povinné ručení. *Allianz* [online]. © 2000-2012 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.allianz.cz/obcane/produkty/autopojisteni/](http://www.allianz.cz/obcane/produkty/autopojisteni/)

Povinné ručení. *ePojisteni.cz* [online]. © 2012 [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: [www.epojisteni.cz/poptavka](http://www.epojisteni.cz/poptavka)

Povinné ručení. *klikpojisteni.cz* [online]. © 2011 [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: [www.klikpojisteni.cz/ruceni/krok-1](http://www.klikpojisteni.cz/ruceni/krok-1)

Povinné ručení. *Mpojištění.cz* [online]. © 2010-2012 [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: [www.mpojisteni.cz/kalkulace-a-porovnani](http://www.mpojisteni.cz/kalkulace-a-porovnani)

Povinné ručení. *Srovnávač pojistných produktů.cz* [online]. © 2007-2010 [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: [www.srovnac.cz/povinne-ruceni-porovnani/](http://www.srovnac.cz/povinne-ruceni-porovnani/)

Povinné ručení. *Top-Pojištění.cz* [online]. [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: [www.top-pojisteni.cz/povinne-ruceni/kalkulace-povinneho-ruceni](http://www.top-pojisteni.cz/povinne-ruceni/kalkulace-povinneho-ruceni)

Povinné ručení. *TopSrovnani.cz* [online]. © 2010-2012 [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: <http://www.topsrovnani.cz/povinne-ruceni>

Povinné ručení. *Wüstenrot* [online]. © 2012 [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: [www.wuestenrot.cz/pojisteni/auto/](http://www.wuestenrot.cz/pojisteni/auto/)

Předběžné údaje ČAP – pojištění vozidel 1-12 2007. *ČAP* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-18].

Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)

Předběžné údaje ČAP – pojištění vozidel 2008. *ČAP* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-18].

Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)

Předběžné údaje ČAP – pojištění vozidel 2009. *ČAP* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-18].

Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)

Předběžné údaje ČAP – pojištění vozidel 2010. *ČAP* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-18].

Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)

Předběžné údaje ČAP – pojištění vozidel 2011. *ČAP* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-18].

Dostupné z: [www.cap.cz/statistics.aspx?t=1](http://www.cap.cz/statistics.aspx?t=1)

Statistická ročenka 2011. *Policie České republiky* [online]. © 2010 [cit. 2012-10-27].

Dostupné z: [www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d](http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d)

Statistiky a grafy k nepojištěným škodám. *ČKP* [online]. [cit. 2012-10-23]. Dostupné z:

[www.ckp.cz/tisk/statistiky\\_a\\_informace/statistiky\\_grafy-nepojistene-skody.pdf](http://www.ckp.cz/tisk/statistiky_a_informace/statistiky_grafy-nepojistene-skody.pdf)

Zvolte předmět povinného ručení. *POROVNANI-ONLINE.CZ* [online]. © 2012 [cit. 2012-11-05].

Dostupné z: [www.porovnani-online.cz/kalkulator-ruceni?druhVozidla=V1&x=50&y=20](http://www.porovnani-online.cz/kalkulator-ruceni?druhVozidla=V1&x=50&y=20)

Zvolte předmět povinného ručení a spočítejte si pojištění. *Pojistenivozuonline.cz* [online]. ©

2011-2012 [cit. 2012-11-05]. Dostupné z: [www.pojistenivozuonline.cz/kalkulacka-pojisteni?typ=V1](http://www.pojistenivozuonline.cz/kalkulacka-pojisteni?typ=V1)

## SEZNAM TABULEK

	strana
Tabulka č. 1 Sazby pojistného za hraniční pojištění v (Kč) platné od 1. 1. 2011 .....	22
Tabulka č. 2: 7 nejvyšších nepojištěných škod.....	51
Tabulka č. 3: Nejvíce rizikové skupiny pro silniční provoz.....	53
Tabulka č. 4: Kombinovaný škodní poměr .....	54
Tabulka č. 5: Závislost počtu smrtelných úrazů na počtu nehod celkem .....	76

# SEZNAM OBRÁZKŮ

	strana
Obrázek č. 1: Vzor zelené karty .....	25
Obrázek č. 2: Mapa zemí systému zelené karty .....	26
Obrázek č. 3: Struktura životního pojištění .....	29
Obrázek č. 4: Struktura neživotního pojištění .....	30
Obrázek č. 6: Podíl pojistného na HDP v ČR.....	32
Obrázek č. 7: Podíl pojistného na HDP v ČR.....	32
Obrázek č. 8: Výnosy a náklady členů ČAP .....	33
Obrázek č. 9: Zisk členů ČAP .....	34
Obrázek č. 10: Vývoj předepsaného smluvního pojistného členů ČAP.....	35
Obrázek č. 11: Počet smluv ve kmeni pojišťoven .....	36
Obrázek č. 12: Vývoj počtu pojištěných a registrovaných vozidel .....	36
Obrázek č. 13: Počet pojištěných vozidel v r. 2005 .....	37
Obrázek č. 14: Počet pojištěných vozidel v r. 2011 .....	37
Obrázek č. 15: Vývoj počtu nehod celkem.....	39
Obrázek č. 16: Vývoj výše hmotných škod při haváriích .....	39
Obrázek č. 17: Vývoj struktury dopravních nehod.....	40
Obrázek č. 18: Počet nehod os. automobilů podle objemu motoru .....	41
Obrázek č. 19: Počet usmrcených při nehodách os. automobilů podle objemu motoru .....	41
Obrázek č. 20: Počet nehod podle roku výroby os. automobilů.....	42
Obrázek č. 21: Počet usmrcených při nehodách os. automobilů podle roku výroby .....	42
Obrázek č. 22: Kumulovaný vývoj počtu nehod dle jednotlivých měsíců.....	43
Obrázek č. 23: Kumulovaný vývoj počtu usmrcených dle jednotlivých měsíců .....	43
Obrázek č. 24: Počet nehod podle druhu komunikace .....	44
Obrázek č. 25: Počet usmrcených podle druhu komunikace.....	44
Obrázek č. 26: Počet usmrcených v obci a mimo obec .....	45
Obrázek č. 27: Počet nehod dle regionů .....	45
Obrázek č. 28: Počet usmrcených dle regionů .....	46
Obrázek č. 29: Počet nehod podle věku řidiče .....	47
Obrázek č. 30: Počet usmrcených při nehodách podle věku řidiče .....	47
Obrázek č. 31: Vývoj počtu nepojištěných vozidel.....	48



Obrázek č. 32: Počet nepojištěných škod .....	49
Obrázek č. 33: Počet výzev k úhradě příspěvku nepojištěných do GF .....	49
Obrázek č. 34: Inkaso příspěvku nepojištěných do GF .....	50
Obrázek č. 35: Celkové závazky GF z nepojištěných škod.....	50
Obrázek č. 36: Porovnání zaslouženého pojistného a celkových nákladů .....	55
Obrázek č. 37: Porovnání cen základního pojistného v limitu 35/35.....	60
Obrázek č. 38: Porovnání cen základního pojistného v limitu od 50/50 do 100/100.....	61
Obrázek č. 39: Porovnání cen základního pojistného v limitu nad 100/100 .....	63
Obrázek č. 40: Pojistné s připojištěním vybraných služeb 1 .....	68
Obrázek č. 41: Pojistné s připojištěním vybraných služeb 2.....	69
Obrázek č. 42: Pojistné s připojištěním vybraných služeb 3 .....	70
Obrázek č. 43: Vývoj bonusu po měsících .....	71
Obrázek č. 44: Vývoj malusu po měsících .....	72

## SEZNAM ZKRATEK

EHP	Evropský hospodářský prostor
EU	Evropská unie
ČAP	Česká asociace pojišťoven
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČP	Česká pojišťovna, a.s.
ČPP	Česká podnikatelská pojišťovna, a.s., Vienna Insurance Group
ČR	Česká republika
DN	dlouhodobá nemoc
GF	Garanční fond
HDP	Hrubý domácí produkt
IZS	integrovaný záchranný systém
max.	maximální
MF	Ministerstvo financí
min.	minimální
nezj.	nezjištěno
ON	obchodní návštěva
os.	osobní
PN	počet nehod
POV	pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou z provozu vozidla, povinné ručení
PU	pojistná událost
SÚ	spoluúčast
STK	stanice technické kontroly
UNMIK	United Nations Mission in Kosovo
VPP	všeobecné pojistné podmínky

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha č. 1 - Přehled členských států Rady kanceláří, s nimiž ČKP uzavřela dohody v systému zelených karet

Příloha č. 2 - Seznam členů ČAP

Příloha č. 3 - Analýza internetových srovnávačů

Příloha č. 4 - Analýza porovnání základních cen POV

Příloha č. 5 - Analýza služeb zahrnutých v POV

Příloha č. 6 - Analýza připojištění skel

Příloha č. 7 - Analýza připojištění zavazadel

Příloha č. 8 - Analýza připojištění osob ve vozidle

Příloha č. 9 - Analýza připojištění střetu se zvěří

Příloha č. 10 - Analýza připojištění živlu

Příloha č. 11 - Analýza balíčků služeb

Příloha č. 12 - Analýza cen vybraných služeb k POV

Příloha č. 13 - Analýza rizika dle věku

Příloha č. 14 - Analýza rizika dle místa bydliště

Příloha č. 15 - Analýza rizika dle objemu a výkonu motoru