

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

Studijní program: 6202 M
Studijní obor: 6202 T

Hospodářská politika a správa
Pojišťovnictví

ODPOVĚDNOSTNÍ POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH
VOZIDEL

THIRD PARTY LIABILITY MOTOR INSURANCE

DP-PO-KPO-2003 009

JANA CHOLASTOVÁ

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146069700

Vedoucí práce: JUDr. Petr Plíčka - KPO
Konzultant: JUDr. Jiří Šisler - TUL, KPO

Počet stran66
Počet příloh 2

Datum odevzdání: 23. 5. 2003

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Hospodářská fakulta

katedra pojišťovnictví

Školní rok: 2002/2003

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro:

Janu Cholastovou

Program č. 6202 M Hospodářská politika a správa

Obor č. 6202 T Pojišťovnictví

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a navazujících předpisech určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu:

Odpovědnostní pojištění motorových vozidel

Zásady pro vypracování:

1. Vývoj odpovědnostního pojištění motorových vozidel v ČR
2. Změny na trhu pojištění odpovědnosti motorových vozidel po roce 2002
3. Změny v přístupu pojišťoven ke konkurenci odpovědnostního pojištění motorových vozidel
4. Analýza pojistného trhu v oblasti pojištění odpovědnosti motorových vozidel se zaměřením na nejvýznamnější pojistitele

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Univerzitní knihovna

Voroněžská 1329, Liberec *

PSC 461 17

V185/as H

KPO/PJ
668 - [18.] p

Rozsah práce: 50 - 60 stran

(do rozsahu nejsou započítány úvodní listy, přehled literatury a přílohy)

Doporučená literatura:

- Bušta, P. a kol.: Nové pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, 2. vyd. Praha 2000
- Ducháčková, E.: Pojišťovnictví, 1. vyd. Praha, VŠE, 1996
- Velebová, E.: Smluvní a zákonné pojištění, 1. vyd. Praha 1993
- Věstník Nejvyššího kontrolního úřadu z roku 1998 – Kontrolní závěr z akce č. 98/06
- Vostatek, J.: Sociální a soukromé pojištění, Codex Praha 1996
- Čejková, V.: Pojištění pro podnikatele, 1. vyd. Břeclav 1998
- Čejková, V.: Pojistný trh, 1. vyd. Praha 2002

Vedoucí diplomové práce:

JUDr. Petr Plíčka

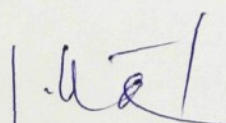
Konzultant:

JUDr. Jiří Šisler

Termín zadání diplomové práce: 24.10.2002

Termín odevzdání diplomové práce: 23.5.2003




prof. Ing. Jara Kaňoková, CSc.
vedoucí katedry


doc. Ing. Jiří Kraft, CSc.
děkan Hospodářské fakulty

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury pod vedením vedoucího a konzultanta. Jsem si vědoma toho, že diplomová práce je majetkem školy a že bez souhlasu děkana fakulty s ní nesmím disponovat. Beru na vědomí, že po pěti letech si mohu tuto práci vyžádat v Univerzitní knihovně TU v Liberci, kde je uložena, a tím výše uvedená omezení vůči mé osobě končí.

V Liberci dne 23. 5. 2003

Jana Holasová
.....

podpis diplomanta

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala **ing. Robertu Vitíkovi** za neustálé poskytování metodických rad, informací, materiálů a především za jeho ochotu a čas věnovaný při zpracování této diplomové práce. Dále pak pracovníkům NKÚ za ochotu při získávání informací ohledně kontrolní akce Hospodaření s prostředky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel. Dále samozřejmě vedoucímu diplomové práce **ing. Františku Juřinovi** a konzultantovi **JUDr. Jiřímu Šislerovi**. Mé velké dík patří také **Mgr. Marcele Palečkové**, která mi pomáhala s gramatickou úpravou a správností diplomové práce a **JUDr. Josefovi Cholastovi** za poskytování cenných rad ohledně citací právních norem.

Resumé

Systém pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel měl v Československu a později v ČR od roku 1955 až do roku 1999 zákonnou podobu. Tento systém byl v mnoha ohledech neefektivní a závislý na veřejném financování, navíc byl spojen s monopolem v poskytování pojištění ze strany jediné pojišťovny. V roce 1999 došlo k přechodu na povinně smluvní formu pojištění, která dává možnost pojištěncům vybrat si svou pojišťovnu. Tato změna byla doprovázena postupnou deregulací ze strany autorit dohledu během 3 let a od počátku roku 2003 již tento druh pojištění není přímo regulován. Přestože nové pojištění odpovědnosti klade větší důraz na fungování trhu, nelze hovořit o efektivní míře konkurence a trh ve své podobě představuje spíše oligopolní strukturu, když 4 největší pojistitelé zaujímají téměř 90 % podílu na trhu odpovědnostního pojištění. Přesto nový systém pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel je tržně konformní, vhodnější, slučitelný s legislativou EU a lépe přijímán samotnými pojistiteli a jako takový je možné ho považovat za vyhovující.

Summary

The system of the Third Party Liability Motor Insurance had a lawful form from 1955 to 1999 in Czechoslovakia and later in the Czech Republic. This system was inefficient in many ways and was dependent on public budget and it was also connected with the monopoly of ČP. In 1999 the system was changed to compulsory contractual form of insurance, which gives the insured possibilities to choose the insurance company. This change was accompanied by a gradual deregulation within 3 years and from the beginning of 2003 this insurance has not been directly regulated. Although the new insurance motor third party liability puts great emphasis on the function of the market, it is not possible to speak about an effective competition, the market rather represents oligopoly structure because 4 biggest insurance companies control nearly 90 % share of the insurance market. Nevertheless, the new system of the motor third party liability is market-conformist, much convenient, compatible with the legislation of the European Union and is also better accepted from the side of insurance companies and in this form we could consider it convenient.

Obsah

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ	8
1. ÚVOD	9
2. VÝVOJ ODPOVĚDNOSTNÍHO POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL V ČR.....	11
2.1. Neefektivnost pojištění za monopolu České pojišťovny a.s.....	12
2.2. Přechod k povinně smluvnímu pojištění.....	17
2.3. Regulace sazeb pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel.....	18
2.3.1. Stanovení dolní a horní hranice pojistného	19
2.3.2. Stanovení minimálních limitů pojistného plnění	20
2.4. Rozdělení trhu po roce 1999.....	21
2.5. Změny na trhu pojištění odpovědnosti po roce 2000	23
2.5.1. Zvyšování minimálních sazeb	23
2.5.2. Zvyšování náhrad bolestného a ztížení společenského uplatnění	25
2.5.3. Převod pojistného kmeně Komerční pojišťovny, a.s.	27
3. ZMĚNY NA TRHU POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI MOTOROVÝCH VOZIDEL PO ROCE 2002	30
3.1. „Fúze“ IPB Pojišťovny, a.s. a ČSOB Pojišťovny, a.s.....	30
3.1.1. ČSOB Pojišťovna, a.s.	31
3.1.2. IPB Pojišťovna, a.s.	31
3.1.3. Realizace „fúze“	32
3.2. Prodej Zürich Pojišťovny.....	33
4. ZMĚNY V PŘÍSTUPU POJIŠTOVEN KE KONKURENCI ODPOVĚDNOSTNÍHO POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL	34
4.1. Charakteristika konkurence	34
4.1.1. Počet kupujících a prodávajících.....	34
4.1.2. Homogenita statku.....	37
4.1.3. Bariéry vstupu na trh	38
4.1.4. Kontrola ceny	39
4.1.5. Dostupnost informací	40
4.2. Zvolený model regulace a orgány působící na trhu odpovědnostního pojištění motorových vozidel	42
4.2.1. Úloha MF ČR	42
4.2.2. ČKP	43
4.2.3. ČAP	47
5. ANALÝZA POJISTNÉHO TRHU V OBLASTI POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI MOTOROVÝCH VOZIDEL SE ZAMĚŘENÍM NA NEJVÝZNAMNĚJŠÍ POJISTITELE	49
5.1. Česká pojišťovna a. s.	49
5.1.1. Sazby pojistného.....	49
5.1.2. Doplnkové služby.....	50
5.2. Kooperativa, pojišťovna, a.s.	50
5.2.1. Sazby pojistného.....	51
5.2.2. Doplnkové služby.....	52
5.3. Allianz pojišťovna, a. s.	53
5.3.1. Sazby pojistného.....	53
5.3.2. Doplnkové služby.....	54
5.4. Česká podnikatelská pojišťovna, a. s.	54
5.4.1. Sazby pojistného.....	55
5.4.2. Doplnkové služby.....	56
5.5. Možný vývoj do budoucna	56
5.6. Porovnání pojistného nejnižších limitů všech pojistitelů pojištění odpovědnosti v roce 2003 a 2002	57
6. ZÁVĚR	62
SEZNAM LITERATURY	64
SEZNAM PŘÍLOH	66

Seznam použitých zkratk a symbolů

atd.	a tak dále
cca	asi
ČAP	Česká asociace pojišťoven
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČP	Česká pojišťovna a.s.
ČPP	Česká podnikatelská pojišťovna, a. s.
ČR	Česká republika
ČRP	Česko-rakouská pojišťovna, a.s.
EU	Evropská unie
HHI	Herfindahlův-Hirschmanův index
Kancelář	Česká kancelář pojistitelů
Kč	Korun českých
MF ČR	Ministerstvo financí České republiky
mil.	milion
mld.	miliarda
MV ČR	Ministerstvo vnitra České republiky
MZDRAV	Ministerstvo zdravotnictví České republiky
např.	například
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
poj.	pojišťovna
Pojišťovna ČS	Pojišťovna České spořitelny, a.s.
pojištění odpovědnosti	pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel
SPZ	státní poznávací značka, nyní registrační značka
ŠVZ	věcné škody a ušlý zisk
ŠZU	škody na zdraví nebo usmrcení
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
VZP ČR	Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky
www	internetová stránka (World Wide Web)

1. ÚVOD

Důvodem zavedení tohoto pojištění byla četná rizika spojená s provozem motorových vozidel. Již zhruba od poloviny 19. století¹ bylo možno uzavřít odpovědnostní pojištění u odpovědnostní pojišťovny, avšak až ve 20. století, především v době mezi světovými válkami, vzniká nové pojistné odvětví: pojištění motorových vozidel. S postupným rozvojem automobilismu bylo toto pojištění zaváděno v mnoha zemích jako povinné. Nesplnění této povinnosti je přísně sankcionováno, v některých zemích je tento přestupek posuzován jako trestný čin.

Mezi nejčastěji uváděné argumenty pro přinucení majitele či provozovatele motorového vozidla uzavřít toto pojištění patří především sociálně-ekonomické důvody, neboť škody způsobené třetím osobám provozem motorových vozidel mohou často přesahovat finanční možnosti viníků dopravních nehod. Proto je tudíž nutné, aby toto odškodňování poškozených prováděla bonitní finanční instituce, která zajistí, aby poškozený finanční odškodné reálně dostal.

Na základě existence tohoto pojištění má pojištěný právo, aby za něho pojišťovna uhradila škodu, za kterou pojištěný odpovídá těm, kteří utrpěli škodu v souvislosti s provozem motorového vozidla pojištěného.

Druhá kapitola mé diplomové práce popisuje vývoj odpovědnostního pojištění motorových vozidel v ČR, a to od roku 1932 až do současnosti. Zaměřila jsem se zde na zkoumání efektivnosti provozování tohoto pojištění v době monopolu České pojišťovny, dále na přechod od zákonné formy k povinně smluvní a následnou regulaci sazeb pojistného.

Třetí kapitola obsahuje změny v oblasti odpovědnostního pojištění motorových vozidel, které se uskutečnily po roce 2002. Obsahuje podrobnější popis fúze IPB Pojišťovny a ČSOB Pojišťovny a také Zürich a Generali, jejich původní postavení

¹ Pramen: VOSTATEK, J.: Sociální a soukromé pojištění. 1. vyd. Praha, 1996, s. 397.

na trhu odpovědnostního pojištění motorových vozidel a také časový harmonogram provedených změn.

Ve čtvrté kapitole jsem se pokusila analyzovat trh odpovědnostního pojištění motorových vozidel z hlediska modelů tržních struktur. Tato teoretická část vychází z mikroekonomické fundace dokonalé konkurence a její praktické aplikace na současný trh tohoto pojištění. Zaměřila jsem se na zkoumání počtu kupujících a prodávajících na tomto trhu, měření struktury tohoto odvětví pomocí čtyřpodnikového koeficientu koncentrace a jeho zpřesnění pomocí Herfindahlova-Hirschmanova indexu (HHI), dále na analýzu homogenity statku, na bariéry vstupu na trh a s tím spojenou regulaci (včetně pohledu liberální Chicagské školy²) na kontrolu ceny a na dostupnost informací.

Pátá kapitola obsahuje porovnání pojistných produktů odpovědnostního pojištění motorových vozidel 4 největších pojistitelů na trhu tohoto pojištění v roce 2003 a podrobnou analýzu variability pojistných sazeb všech pojistitelů ve srovnání s rokem 2002.

²Pramen: HOLMAN, R.: Dějiny ekonomického myšlení. 1. vyd. Praha, 1999, s. 423. Chicagskou školu charakterizuje vírou ve svobodné trhy a pochybnostmi o smysluplnosti státních zásahů do ekonomiky.

2. VÝVOJ ODPOVĚDNOSTNÍHO POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL V ČR

V roce 1932 bylo v Československu zavedeno povinné pojištění nejdříve jen pro motorová vozidla sloužící živnostenské dopravě osob a nákladů za úplat, a v roce 1935 se tato povinnost rozšířila i na všechny provozovatele motorových vozidel. Podle tohoto velkého automobilového zákona č. 81/1935 Sb. byl držitel motorového vozidla, které bylo zapsáno v rejstříku československých motorových vozidel, povinen se pojistit u některé pojišťovny v Československu nebo složit vysokou kauci u úřadu, v jehož rejstříku bylo vozidlo evidováno, k úhradě případných závazků. Pojišťovny pak měly za povinnost vydávat držitelům motorových vozidel pojištěných u nich potvrzení o tom, na jakou částku jsou pojištěni a na jakou dobu zaplatili pojistné. Řidiči museli mít toto potvrzení u sebe a na vyzvání je předložit úředním orgánům. Na základě tohoto automobilového zákona byl zřízen Fond pro podporu při úrazech motorovými vozidly, do kterého plynuly příspěvky pojišťoven provozujících toto pojištění a pokuty placené provozovateli, kteří se vyhnuli sjednání povinného pojištění nebo složení kauce. Tento automobilový zákon byl velmi precizní a platil prakticky až do začátku padesátých let [1].

V roce 1955 se u nás přešlo k formě zákonného pojištění, které bylo provozováno pouze monopolní Československou státní pojišťovnou. Zákon vymezoval všechny důležité skutečnosti: pojistitele, pojistníky, sazby pojistného, všeobecné pojistné podmínky atd. a nahrazoval tak i pojistnou smlouvu. Toto pojištění se vztahovalo na všechna motorová vozidla s přidělenou SPZ bez ohledu na to, zda bylo či nebylo zaplacené pojistné. Nezaplacené pojistné včetně sankcí vymezených zákonem měla za povinnost Československá státní pojišťovna vymáhat. Na druhé straně tato úprava byla v oblasti odškodňování poměrně pokroková, neboť nebyly stanoveny maximální limity pojistného plnění [2]. Při existenci zákonného pojištění v dané formě by případné limity byly nelogické, protože by muselo být občanům umožněno se nad tyto limity připojistit a systém pojištění by se tak začal komplikovat. Fungující zákonné pojištění se tak postupně měnilo na jakousi formu daně uvalené na vozidla, neboť se ztrácela vazba mezi škodným průběhem, rizikovostí a předepsaným pojistným.

K dalším výrazným změnám v tomto pojištění došlo až po roce 1989, kdy se rozšířil rozsah tohoto pojištění. V roce 1991 byl vyhláškou Ministerstva financí č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, provozovatel zařazen mezi osoby, jimž náleží v případě škod na zdraví či smrti pojistné plnění, pokud vozidlo sám neřídil. K dalšímu rozšíření došlo v roce 1992, a to zrušením tzv. příbuzenské klauzule u škod na zdraví. Podle původního konceptu pojišťovna nehradila škodu, pokud za ni pojištěný odpovídá svému manželu nebo příbuzným v řadě přímé, anebo osobám, které s ním žili ve společné domácnosti. Důvodem byla možná kompenzace v rámci jedné hospodářské jednotky. Podle této nové právní úpravy zůstala příbuzenská klauzule platná jen pro škody na věcech. V roce 1992 došlo s novelou občanského zákoníku k rozšíření pojistného krytí o ušlý zisk [3].

2.1. Neefektivnost pojištění za monopolu České pojišťovny a.s.

V roce 1998 byla Nejvyšším kontrolním úřadem provedena kontrolní akce s názvem Hospodaření s prostředky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel, jejímž cílem bylo prověřit hospodaření České pojišťovny a.s. s prostředky zákonného pojištění, a to za roky 1996 a 1997. Pro názornost uvádím některé hlavní zjištěné nedostatky [4]:

- ♦ při placení pojistného z bankovního účtu či poštovní poukázkou nebyly uváděny státní poznávací značky vozidel, což znamenalo, že identifikace došlých plateb a posouzení správnosti úhrady nebyly možné. Česká pojišťovna tak porušovala vyhlášku MF č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, ve znění pozdějších předpisů, kde je přímo uvedeno: „V dokladu o zaplacení pojistného musí být uvedena státní poznávací značka motorového vozidla, za

které se platí pojistné“³. Tento stav zavinila ČP, která si ve smlouvách s peněžními ústavy nevynutila, že u plateb týkajících se zákonného pojištění musí být uvedena i SPZ. Kontrolu úhrad pojistného prováděly jen orgány Policie ČR při namátkových kontrolách silničního provozu nebo při přihlašování vozidel do evidence;

- ♦ Česká pojišťovna nevymáhala od neplatících motoristů dlužné částky pojistného, a už vůbec ne sankce při prodlení s jeho placením, ačkoliv ve vyhlášce č. 492/1991 Sb. bylo uvedeno: „Nebylo-li pojistné zapláceno včas, zvyšuje se o 20 % roční sazby pojistného za každý i započatý kalendářní měsíc prodlení.“⁴;
- ♦ Česká pojišťovna vybírala „správní poplatek“ za vystavení zelené karty, přestože z vyhlášky MF č. 492/1991 Sb. vyplývalo, že Česká pojišťovna není oprávněna inkasovat jakékoli jiné poplatky kromě plateb pojistného.

Ovšem nebyla to samotná ČP, v jejíž postupech a praktikách v odpovědnostním pojištění motorových vozidel bylo spatřeno mnoho nedostatků. K neefektivnímu fungování tohoto pojištění výrazně přispělo i MF ČR jako orgán státního dozoru a ministerstvo vnitra. Tyto subjekty byly také podrobeny kontrole NKÚ. Nejvýraznější pochybení ze strany MF NKÚ spatřuje v těchto skutečnostech [4]:

- ♦ MF nestanovilo ve vyhlášce MF ČR č. 492/1991 Sb. povinnost účtovat odděleně o prostředcích ze zákonného pojištění od ostatních druhů komerčního pojištění, ačkoli jde o pojištění se vztahem na rozpočtové prostředky státu. Důsledkem bylo, že výnosy z rozdílu mezi přijatým pojistným a vyplaceným pojistným plněním, které ČP vykazovala v letech 1992 – 1997 ve výši 2 502 824 tis. Kč⁵,

³Pramen: Vyhláška MF č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, ve znění pozdějších předpisů, § 16 odst. 1, 2

⁴Pramen: Vyhláška MF č. 492/1991 Sb., kterou se stanoví rozsah a podmínky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, ve znění pozdějších předpisů, § 19 odst. 1

⁵ Pramen: Věstník NKÚ 1998, zpráva č. 98/06, s. 285.

nepoužila k doplnění rezerv zákonného pojištění, ale zahrnula je ve prospěch celkového hospodaření a.s.;

- ♦ MF nezabezpečilo spolupráci s MV v oblasti týkající se poskytování údajů z evidence o vydaných SPZ a přístupu ČP k Centrálnímu registru vozidel, a tak ČP nemohla porovnávat údaje o pojištěných motoristech. Orientačně NKÚ porovnal přijaté pojistné za rok 1996 s počtem vozidel v tomto registru a bylo zjištěno, že motoristy nebyla zaplacená částka ve výši cca 1 mld. Kč;
- ♦ MF porušilo vyhlášku MF ČR č. 205/1991 Sb., o hospodaření s rozpočtovými prostředky státního rozpočtu ČR a o finančním hospodaření rozpočtových a příspěvkových organizací, ve znění pozdějších předpisů, kde je v § 54 odst. 1 uvedeno: „Výdaje na zákonné pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel rozpočtových organizací, okresních úřadů a obcí uhrazuje MF“. MF ČR ale pojistné v letech 1992 – 1997 nehradilo, místo toho poskytovalo ČP zúčtovatelné zálohy na předpokládané škody. ČP pak ve vyúčtování těchto záloh neuvádí, na jaké pojistné události byly prostředky spotřebovány a v jaké výši. V těchto letech bylo ČP na tyto zálohy poskytnuto ze státního rozpočtu více než 121 mil. Kč⁶.

Hlavním prohřeškem ministerstva vnitra v oblasti odpovědnostního pojištění motorových vozidel bylo [4]:

- ♦ Nedodržení zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kde se mimo jiné uvádělo: „Ministerstvo stanoví vyhláškou podrobnosti evidence silničních vozidel...⁷“. MV tuto vyhlášku, která by upravila evidenci vozidel, však nestihlo do roku 1998 vydat.

⁶ Pramen: Věstník NKÚ 1998, zpráva č. 98/06, s. 286.

⁷ Pramen: Zákon č. 12/1997 Sb. § 2 odst. 1 písm. c)

Česká pojišťovna samozřejmě s uváděnými skutečnostmi vyslovila zásadní nesouhlas a mluvčí ČP pan Urban dokonce prohlašoval, že⁸: „Pracovníkům NKÚ se přes opakovaná vysvětlení ze strany ČP nepodařilo vždy složitou problematiku povinného ručení zvládnout“. Vedoucí kontrolní komise NKÚ Josef Pohl označil tyto poznámky za směšné, neboť kontrolu prováděli 4 právníci a 26 inženýrů-ekonomů, všichni s dlouholetou praxí a někteří s absolvovanými auditorskými zkouškami⁹. Tento rozpor byl způsoben tím, že pracovníci NKÚ s vysvětlujícími argumenty ČP nesouhlasili, neboť vycházeli především ze znění zákonů a vyhlášek, které ČP, ale i MF ČR a MV ČR jednoznačně porušovaly.

ČP svalovala vinu na špatné zákony a na liknavou práci ministerstva financí a vnitra, jejichž podíl na nefunkčnosti systému byl bezpochyby výrazný. Konkrétně na výtku NKÚ ohledně absence identifikace došlých plateb pojistného pomocí SPZ reagovala ČP tak, že jedině stát by měl kontrolovat placení pojistného motoristy, protože jen ten může trestat za případné prohřešky. Co se týče nevybraného pojistného v roce 1996, které NKÚ odhadoval v hodnotě 1 mld., ČP se tomuto obvinění bránila a argumentovala tím, že nebylo možné zinkasovat více, a to z několika důvodů [5]:

- ◆ ČP v té době neměla žádnou právně závaznou evidenci motorových vozidel, na jejímž základě by mohla zjistit, kteří motoristé mají být plátcí pojištění odpovědnosti a jaká částka by měla být tedy vybrána. Tuto evidenci vlastnilo pouze Ministerstvo vnitra a ČP k ní neměla žádný přístup;
- ◆ navíc NKÚ vycházel z počtu vozidel evidovaných v centrálním registru, který však bohužel obsahoval i vozidla již neexistující;
- ◆ ČP vymáhala dlužné pojistné, ale pouze na základě oznámení Policie ČR při namátkových kontrolách silničního provozu, kdy bylo zjištěno, že řidič neměl ústřížek od složenky k pojištění odpovědnosti. Takto bylo ale odhaleno jen 1000 řidičů v průběhu let 1995 – 1998¹⁰.

⁸ Pramen: Lidové noviny.: Česká pojišťovna prý neumí vybírat povinné ručení, 3. 11. 1998, s. 14.

⁹ Pramen: ČT 2.: Česká pojišťovna zahájila kampaň proti zprávě NKÚ. „21“, 13. 1. 2001.

¹⁰ Pramen: Hospodářské noviny.: Česká pojišťovna ostře odmítla závěry NKÚ, 6. 11. 1998, s. 1.

Nejzávažnějším zjištěním NKÚ bylo, že i přesto, že ČP od roku 1992 do 1997 vykazovala kladný zůstatek mezi přijatým pojistným a vyplaceným pojistným plněním zákonného pojištění ve výši 2,5 mld. Kč, tak v roce 1997 požadovala od státu dalších téměř 5 mld. Kč na vytváření rezerv pro odhadované budoucí závazky ČP vůči poškozeným v horizontu až několika desítek let, které si měla zčásti vytvořit právě z výše uvedeného přebytku z let 1992 – 1997, který namísto toho zaúčtovala ve prospěch celkového hospodaření a.s.. [4]. ČP pravdivě argumentovala, že prvotní chyba byla na straně MF ČR, které nezajistilo oddělené účtování prostředků ze zákonného pojištění od ostatních druhů pojištění. Dále oponovala tím, že zákonné pojištění představuje veřejnou zakázku, která pro ni neznamena žádný zisk. Pojistné sazby stanovované MF ČR byly navíc příliš nízké, aby pokryly všechny závazky, např. renty zdravotně postiženým v budoucích letech. Navíc režijní náklady spojené se správou tohoto pojištění byly oproti zemím EU výrazně nižší a dosahovaly pouhých 8 % z přijatého pojistného¹¹. Tyto rozporuplné námitky NKÚ a ČP na ziskovost či ztrátovost tohoto pojistného odvětví vyústily v příslibení státní dotace ve výši 5 mld. bez bližšího zkoumání oprávněnosti nároku ze strany MF ČR. V celém případě jsou patrné určité politické vlivy v chování tehdejšího ministra financí ČR Ivana Kočárníka, který se shodou náhod ihned po příslibení dotace stal předsedou představenstva ČP¹².

Na druhé straně ovšem tato zákonná úprava měla i určité výhody, mezi těmi největšími jsou uváděny následující skutečnosti [2]:

- ◆ široký rozsah pojistného krytí;
- ◆ neexistence limitů pojistného plnění znamenalo odškodňování v plné výši, bez stanovených maximálních hranic, což bylo pro klienty jednoznačně výhodné;
- ◆ nízké správní náklady z důvodu existence jediného provozovatele tohoto pojištění (např. nebylo třeba vyhotovovat pojistky, dokladem o pojištění byla SPZ s tím, že případné nezaplacení pojistného nemělo na pojistné krytí vliv, pojišťovna nemusela vést evidenci o placení pojistného, protože jeho zaplacení prokazoval pojistník);

¹¹ Pramen: Hospodářské noviny.: Česká pojišťovna ostře odmítla závěry NKÚ, 6. 11. 1998, s. 2.

- ♦ jednoduchost pro klienty.

Je však třeba připomenout, že výše uváděné výhody by byly reálné pouze za předpokladu efektivní kontroly a provozování zavedeného systému. Reálné fungování i zjištění uváděná v nálezů NKÚ však tyto výhody značně zpochybňují.

Ovšem i přes tyto kladné rysy zákonného pojištění nebylo možné tuto formu dlouhodobě udržet i po roce 1989. Jedním z důvodů byla nevhodnost této formy pojištění v nově vznikajících podmínkách tržní transformace a také s postupujícími snahami ČR o zapojení do EU začal sílit tlak Bruselu na harmonizaci se systémem EU, kde funguje povinně smluvní forma. Problémem bylo také provozování tohoto druhu pojištění pouze jediným provozovatelem, který nebyl motivován efektivně zákonné pojištění provozovat, neboť případné deficity byly nárokovány na státním rozpočtu. Dalších 10 let proto docházelo jen k velmi pozvolnému navyšování deformovaných sazeb zákonného pojištění a k vyrovnávání rizikově nestejnoměrných tarifů jednotlivých typů vozidel, což bylo obhajováno především sociálními důvody [2].

2.2. Přechod k povinně smluvnímu pojištění

Od 1. 1. 2000 došlo ke změně formy pojištění – ze zákonného pojištění se stalo pojištění povinně smluvní a to zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Na základě tohoto zákona je každý vlastník, popř. spoluvlastník tuzemského vozidla povinen uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla u jedné z pojišťoven provozující toto pojištění. Dále podle tohoto zákona mohou na dálnici, silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci být provozována pouze ta vozidla, která jsou pojištěna. Pojištění se týká odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla na území České republiky nebo v případě tuzemského vozidla i na území cizích států vyjmenovaných v § 4 prováděcí vyhlášky (vyhláška MF ČR č. 205/1999 Sb., kterou se

¹² Pramen: ČT 2.: Česká pojišťovna zahájila kampaň proti zprávě NKÚ. „21“, 13. 1. 2001.

provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, v platném znění). Za cizozemské vozidlo má povinnost uzavřít pojistnou smlouvu s Českou kanceláří pojistitelů jeho řidič při vstupu na území České republiky. Toto tzv. hraniční pojištění je uzavřeno zaplacením pojistného na dobu pobytu v ČR, nejméně však na dobu 15 dnů¹³.

Tento nový systém pojištění odpovědnosti umožňoval výběr pojistitele, který pojistníkovi nejlépe vyhovoval. Při výběru pojišťovny hrála velkou roli kvalita pojištění, možnosti jeho placení (najednou v plné výši či ve formě splátek), postavení dané pojišťovny na trhu, výsledky jejího celkového finančního hospodaření, velikost sítě poboček, ale i další poskytované služby, jakými jsou asistenční služby, bonusy, úrazové pojištění, pojištění právní ochrany, zvýhodněná nabídka nákupu pohonných hmot, příspěvky na pojistné atd.

Přechod na tento povinně smluvní model se uskutečnil bez výraznějších obtíží a tato reforma splnila, co se týče kompatibility s právem a praxí EU, požadované cíle. Ovšem oblast stanovování pojistných sazeb zůstala i nadále po dobu dalších 3 let regulována, čímž došlo k vytvoření poměrně úzkého cenového koridoru, který jen posiloval tehdejší cenové dumpingové klima prolínající se celým českým i světovým pojistným trhem¹⁴. Tyto velmi nízké tarify pojistného především v oblasti neživotního pojištění byly charakteristické pro celou světovou ekonomiku pojišťovnictví v druhé polovině 90. let 20. století.

2.3. Regulace sazeb pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel

I když se v roce 1999 trh s odpovědnostním pojištěním motorových vozidel otevřel i pro ostatní pojišťovny, nedával jim v podstatě prostor pro cenovou diferenciaci produktu.

¹³ Pramen: zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, §14 odst. 1

¹⁴ Pramen: DAŇHEL, J.: Kapitoly z pojistné teorie. 1. vyd. Praha, 2002, s. 101.

Výsledkem byly prakticky stejné pojistné sazby z důvodu již zmíněné regulace, která trvala až do 30. července 2002. Tato státní regulace spočívala ve stanovení [6]:

- ♦ minimální výše pojistného;
- ♦ maximální výše pojistného;
- ♦ minimálních limitů pojistných plnění.

2.3.1. Stanovení dolní a horní hranice pojistného

Sazby minimálního pojistného plnily po dobu regulace úlohu nejnižších sazeb, za které mohly pojišťovny toto pojištění nabízet, s výjimkou možnosti poskytnutí bonusu za bezeškový průběh ve výši 5 % za rok pod hranici minimálního pojistného. Tyto minimální sazby vyhlášovala každoročně ČKP pro jednotlivé skupiny vozidel tříděné pouze dle zdvihového objemu válců. Dále je v zákoně č. 168/1999 Sb. v § 3 odst. 6 stanoveno, že tyto sazby minimálního pojistného se každý rok zvyšují o index spotřebitelských cen nebo o index škodného průběhu, a to podle toho, který byl v daném roce vyšší.

Minimální pojistné pro rok 2000 bylo stanoveno ve stejné výši jako pojistné v zákonném pojištění odpovědnosti pro rok 1999¹⁵.

Tabulka č. 1: Výše minimálních sazeb pro rok 2000

Tarifní skupina – osobní automobil	Pojistné v Kč
Nad 1000 do 1350 cm ³	2 124
Nad 1350 do 1850 cm ³	2 952
Nad 1850 do 2500 cm ³	4 524

Pramen: Vyhláška č. 492/1991 Sb. § 22

¹⁵ Pramen: Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, § 3 odst. 5

Maximální pojistné nesmí být vyšší než minimální pojistné s navýšením o 30 %¹⁶.

2.3.2. Stanovení minimálních limitů pojistného plnění

Limit pojistného plnění byl nově vymezeným pojmem, neboť za monopolu České pojišťovny nebyla stanovena žádná maximální hranice pojistného plnění, a tak ČP hradila až do výše skutečně vzniklé škody. Minimální limit pojistného plnění určuje nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události. Základem pro stanovení minimálních limitů pojistného plnění uvedených v zákoně č. 168/1999 Sb. byla směrnice č. 84/5/EHS. Limit pojistného plnění musí být minimálně¹⁷:

- ♦ v případě škody na zdraví nebo usmrcením 18 mil. Kč na každou zraněnou nebo usmrcenou osobu;
- ♦ v případě věcné škody a ušlého zisku je pojistitel povinen plnit do limitu 5 mil. Kč bez ohledu na to, kolik osob bylo při škodné události poškozeno. Například bude-li poškozeno více osob a celková vzniklá škoda přesáhne částku Kč 5 mil, pak se každému poškozenému bude výše odškodnění krátit v poměru, v jakém je částka 5 mil. Kč k celkovému součtu nároků všech poškozených, a to takto¹⁸:

výše poj. plnění = výše nároku poškozeného * (5 mil. Kč/součet celkové výše nároků všech poškozených).

Tyto limity stanovují nejnižší částky, s jakými může pojistitel pojistnou smlouvu uzavřít. Pojistnou smlouvu lze samozřejmě uzavřít s vyššími limity nebo i bez omezení těchto limitů, ale pojistitel bude při takového úpravě požadovat pravděpodobně vyšší pojistné. V případě pojistné události by pak pojistitel plnil do výše těchto vyšších limitů nebo až do výše skutečně vzniklé škody v případě nestanovení horní hranice těchto limitů.

¹⁶ Pramen: Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, § 3 odst. 8

¹⁷ Pramen: Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, § 3 odst. 4 a, b

¹⁸ Pramen: Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, § 3 odst. 4 b

Stanovení těchto pojistných limitů bylo ve srovnání se zákonným systémem do jisté míry krokem zpět především pro klienty, kteří si sjednají nejlevnější pojištění na základní pojistné částky, a při případném způsobení vyšší škody (věcné a ušlého zisku či škody na zdraví) nebudou pak schopni tento rozdíl doplatit z vlastních zdrojů.

2.4. Rozdělení trhu po roce 1999

S počátkem roku 2000 skončil velmi tuhý a nákladný boj pojišťoven o rozdělení trhu s pojištěním odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Celkem bylo uzavřeno něco přes 4,9 milionů pojistných smluv. ČP si i nadále udržela své vedoucí postavení. Z plánované poloviny trhu se jí ale podařilo získat jen 44,1 % motoristů, což představuje 2 200 132 pojištěných motorových vozidel. Nad očekávání dobře si vedla Kooperativa, která dokázala přesvědčit bezmála pětinu motoristů. Naopak IPB Pojišťovně se nepodařilo dosáhnout plánu získat desetinu trhu, získala jen 4,2 %. Na konci žebříčku se umístila Zürich Pojišťovna. Měla však nejhorší startovní pozici, protože licenci od MF ČR získala až 6. 12. 1999, zatímco ostatní ji získaly již 12. 10. 1999 (ČP, Allianz, ČRP, ČSOB Poj., Komerční poj. a Kooperativa) a 13. 10. 1999 (ČPP, ČS-Živnostenská poj., Generali, IPB Poj., Union poj.).

Tabulka č. 2 – Počet pojištěných vozidel v ČR k 31. 12. 2000

Pojistitel	Počet pojištěných vozidel	Získaný podíl na trhu v %	Původní záměr (v % podílu na trhu)
ČP	2 219 678	43,13	Min. 50
Kooperativa	966 744	18,78	13
Allianz	675 973	13,13	15
Komerční pojišťovna	464 524	9,01	1 až 3
IPB Pojišťovna	230 829	4,49	10
ČS-Živnostenská pojišťovna	208 069	4,04	5 až 10
ČPP	165 553	3,22	5
Generali	128 263	2,49	5 až 8
ČSOB Pojišťovna	36 632	0,72	18 000 klientů
UNIQA (dříve „ČRP“)	33 575	0,66	Neudáno
Zürich Pojišťovna	8 898	0,17	Neudáno
Union pojišťovna	7 777	0,15	13 000 klientů
Celkem	5 146 515	100	X

Pramen: GALLISTL, V.: Pojišťovny nemohou povinné ručení příliš zdražovat. Lidové noviny, 13. 10. 2000, s. 15.

Graf. č. 1 – Podíl pojišťoven na trhu k 30. 6. 2000



Pramen: GALLISTL, V.: Pojišťovny nemohou povinné ručení příliš zdražovat. Lidové noviny, 13. 10. 2000, s. 15.

2.5. Změny na trhu pojištění odpovědnosti po roce 2000

V roce 2001 nedošlo k výrazným změnám podílu na trhu odpovědnostního pojištění motorových vozidel, pouze se rozšířil počet pojišťoven nabízejících tento druh pojištění na 13. Dne 27. 12. 2001 totiž získala licenci k provozování tohoto pojištění pojišťovna Triglav. Tato slovinská pojišťovna působí na pojistném trhu více než sto let a ve své mateřské zemi dosahuje tržního podílu až 54 %. Na českém pojistném trhu se zaměřuje na pojišťovací činnost v neživotní oblasti včetně pojištění odpovědnosti.

2.5.1. Zvyšování minimálních sazeb

Zvyšování minimálních sazeb pro rok 2001 bylo provedeno na základě analýzy ČKP, která zjistila, že u všech skupin vozidel překročil růst škodného průběhu v roce 2000 procento nárůstu spotřebitelských cen. Meziroční nárůst škodného průběhu neodpovídal vývoji státem regulovaných sazeb zákonného pojištění. Systém se proto na sklonku tisíciletí stával deficitním. Odhad výše těchto nepokrytých závazků činil původně k 31. 12. 1999 celkem 2,561 mld. Kč, avšak po provedení zahraniční expertízy v průběhu roku 2001 se odhad možného deficitu vyšplhal až na neuvěřitelných 5 mld. Kč. Původní výše odhadovaného deficitu přešla ustanovením zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, na ČKP, a potažmo též na členské pojišťovny. Neuhrazení tohoto dluhu mohlo mít za následek ohrožení toku plateb odškodného z minulého systému zákonného pojištění, které budou nabíhat ještě několik dalších let, proto je naprosto nevyhnutelné, aby byly tyto pojistně-technické rezervy doplněny na potřebnou výši a to v co nejkratší době [2].

I přes tyto skutečnosti bylo ale minimální pojistné pro rok 2001 ve většině případů jen mírně vyšší než v roce 2000. Většina pojistitelů si totiž byla vědoma nedostačitelnosti minimálních sazeb již pro rok 2000 a navýšila je tak o 15 % než byly zákonem stanovené minimální sazby. Reálný nárůst sazeb byl tak nižší, než při prostém porovnání minimálních sazeb roků 2000 a 2001, činil v průměru 13 % [7]. Vezmeme-li v úvahu, že více než 90 % motoristů mělo nárok na bonus, pojistné se jim de facto zvýšilo v průměru o méně než 8 %. Například u nejpočetnější skupiny vozidel, osobních automobilů s objemem motoru

1000 – 1350 cm³, se minimální pojistné zvýšilo na 2 682 Kč, což v porovnání s obvyklými sazbami v roce 2000 představovalo nárůst o 10 %. Po započtení bonusu ve výši 5 % činilo toto zvýšení už jen pouhých 4,4 % [7].

Tab. č. 3 – Sazby minimálního pojistného na rok 2001 v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Tarifní skupina – osobní automobil	Pojistné v Kč
Nad 1000 do 1350 cm ³	2 682
Nad 1350 do 1850 cm ³	3 837
Nad 1850 do 2500 cm ³	5 950

Pramen: JELÍNEK, M.: MF Dnes, 18. 10. 2000, s. 1.

Minimální sazby pojistného platné pro rok 2002 byly opět navýšeny. Při jejich stanovování vycházela ČKP z rozsáhlé analýzy škodného průběhu všech tarifních skupin vozidel založené na statistických údajích celého pojistného trhu. Škodný průběh byl očištěn o vliv deficitu prostředků zákonného pojištění k 31. 12. 1999, jelikož tento schodek již byl zahrnut do zvýšených minimálních sazeb pro rok 2001. Analýzou trhu pojištění odpovědnosti, kterou provedla ČKP, bylo zjištěno, že došlo k [8]:

- ♦ výraznému meziročnímu růstu škod u většiny tarifních skupin, jejichž podíl na všech pojištěných vozidlech činí téměř 90 %;
- ♦ meziročnímu nárůstu škod v průměru o 20 %;
- ♦ podinflačnímu růstu škodného průběhu u většiny tarifních skupin díky zvýšení minimálních pojistných sazeb v roce 2001;
- ♦ nadinflačnímu růstu škodného průběhu pouze u 6 tarifních skupin, které reprezentují 14 % pojištěných vozidel.

Tato analýza měla za následek nárůst minimálních sazeb u 86 % vozidel pouze o inflační diferenciál, kam spadaly i nejpočetnější dvě skupiny vozidel, a to osobní automobily s objemem motoru od 1000 cm³ – 1850 cm³. U osobních automobilů s objemem motoru od 1850 cm³ do 2500 cm³ došlo ale k nadinflačnímu růstu [8].

Tab. č. 4– Sazby minimálního pojistného na rok 2002 v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

Tarifní skupina – osobní automobil	Pojistné v Kč
Nad 1000 do 1350 cm ³	2 838
Nad 1350 do 1850 cm ³	4 060
Nad 1850 do 2500 cm ³	6 576

Pramen: www.ruceni.cz

Předpoklady laické veřejnosti, která si od zavedení povinně smluvního modelu a od konkurence licencovaných pojišťoven slibovala především snižování pojistného, se nenaplnily. Toto její očekávání však bylo absolutně nereálné, protože tato forma pojištění nedává příliš velký prostor na úsporu nákladů, ať už v oblasti správní režie a už vůbec ne v tvorbě rezerv či na výplatě škod, jejíž výši významně ovlivňují rostoucí ceny náhradních dílů, oprav a také odškodného [2]. Je třeba si uvědomit, že hlavním cílem změny ve formě odpovědnostního pojištění byla deregulace trhu, náprava deformované výše pojistného, zvýšení motivace pojištěnců na snižování škod (systém bonus, malus) a obohacení pojistného produktu zákonného pojištění o nejrůznější doplňkové služby, které povedou k větší spokojenosti klientů pojišťoven, kteří si již budou moci svobodně vybrat svého pojistitele.

2.5.2. Zvyšování náhrad bolestného a ztížení společenského uplatnění

V oblasti odškodňování poškozených při dopravních nehodách nabyla dne 1. 1. 2002 účinnosti vyhláška ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění, ve které je v proporcích zemí EU v položkách bolestného a ztížení společenského uplatnění uzákoněno zhruba čtyřnásobné zvýšení odškodného.

Bolestným se přiměřeně odškodňuje bolest způsobená škodou na zdraví, jejím léčením nebo odstraňováním jejích následků. Vyjadřuje se počtem bodů stanovených v přílohách č. 1 a 3 vyhlášky MZDRAV č. 440/2001 Sb. podle závažnosti zranění. Při stanovení bodového ohodnocení bolesti se dále přihlíží k rozsahu a způsobu poškození zdraví, závažnosti, k průběhu léčení včetně složitosti léčby a k prodělaným komplikacím.

Lze ho provést až v době stabilizace bolesti. Vyhláška č. 440/2001 Sb. určuje maximální výši náhrady, výjimkou jsou případy definované v ustanoveních § 6 odst. a), b), ve kterých lze toto bodové ohodnocení ještě zvýšit. Dále ve zcela výjimečných případech hodných mimořádného zřetele může soud výši odškodného přiměřeně zvýšit i nad tuto hranici. Na druhé straně za jednoduché duševní reakce na poškození přechodného rázu či za krátkodobé změny v organismu, jež není třeba léčit, nelze odškodnění požadovat [9].

Odškodnění za ztížení společenského uplatnění se poskytuje za následky škody na zdraví trvalého charakteru a mají-li prokazatelně nepříznivý vliv na uplatnění poškozeného v životě a ve společnosti. Určuje se také podle sazeb bodového ohodnocení stanoveného v přílohách č. 2 a 4 vyhlášky MZDRAV č. 440/2001 Sb. a přihlíží se k závažnosti škody na zdraví, jejímu předpokládanému vývoji a průběhu léčení. Bodové ohodnocení zde určuje také nejvyšší možné náhrady, s výjimkou případů v § 6 odst. c) a případů zvýšení náhrad soudem. Za poškození přechodného rázu s dobou trvání kratší než 1 rok odškodnění nepřísluší [9].

Výše odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění se stanovuje na základě bodového ohodnocení stanoveného v lékařském posudku. Touto vyhláškou MZDRAV č. 440/2001 Sb. došlo k podstatnému zvýšení hodnoty bodu, a to ze 30,- Kč na 120,- Kč, což se dost výrazným způsobem projevilo na výši vyplácených náhrad a samozřejmě také na výši pojistného. Tyto 2 druhy náhrady jsou jednorázovou dávkou a mohou být přiznány jedině poškozenému, jeho smrtí zanikají. Vedle výše zmíněných náhrad se dále obecně podle právních předpisů při škodě na zdraví resp. životě odškodňují tyto položky [2]:

- ◆ ztráta na výdělku po dobu a pak i po ukončení pracovní neschopnosti;
- ◆ ztráta na důchodu;
- ◆ náklady léčení;
- ◆ náklady pohřbu;
- ◆ jednorázové odškodnění pozůstalých;
- ◆ náklady na výživu pozůstalých.

2.5.3. Převod pojistného kmene Komerční pojišťovny, a.s.

Dne 30. 9. 2002 Komerční pojišťovna pozastavila poskytování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla na žádost mateřské Komerční banky, která se rozhodla si ponechat pouze produkty životního pojištění. Důvodem bylo zlepšit hospodaření pojišťovny, která v posledních letech dosahovala obrovských ztrát. Například v roce 2001 její ztráta činila 0,7 mld. Kč. O její pojistný kmen pojištění odpovědnosti, který k 30. 9. 2002 čítal 349 402 klientů, se zajímala ČP, Allianz, Generali a Kooperativa, která ho nakonec získala¹⁹.

Převod pojistného kmene upravuje § 32 zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů. Tato transakce podléhá schválení MF ČR, které má za úkol zkoumat schopnost přebírající i předávající pojišťovny dostát svým závazkům. Žádost o převodu pojistného kmene musí obsahovat tyto náležitosti²⁰:

- ◆ dohodu o převodu pojistného kmene mezi předávající a přebírající pojišťovnou;
- ◆ důvody převodu pojistného kmene, v případě převodu na základě vlastního přání pojišťovny;
- ◆ charakter a výši prostředků týkajících se uzavřených pojistných smluv, které jsou předmětem smlouvy;
- ◆ předpokládané změny v hospodaření předávající a přebírající pojišťovny, v důsledku převodu pojistného kmene;
- ◆ způsob a obsah sdělení pojistníkům, jejichž pojistné smlouvy jsou předmětem dohody o převodu pojistného kmene včetně data, do kterého musí být tento převod ukončen.

Tuto žádost schvaluje MF ČR do 30 dnů od jejího podání. Dnem, kdy nabylo rozhodnutí MF ČR právní moci, se přebírající pojišťovna stává účastníkem pojistných

¹⁹ Pramen: www.ruceni.cz

²⁰ Pramen: Zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů, § 32 odst. 5

smluv a vstupuje do všech práv a závazků předávající pojišťovny, které byly předmětem převodu. O této změně musí být pojistník informován dostatečně dlouho před touto transakcí, aby případně mohl tuto smlouvu u nového pojistitele vypovědět, a to ve lhůtě 30 dnů od doručení sdělení pojistitele o převodu uzavřené pojistné smlouvy na jiného pojistitele. Výpovědní lhůta je v tomto případě osmidenní a jejím uplynutím pojištění zanikne²¹. Současně s převodem pojistného kmene dochází i k převodu prostředků technických rezerv předávající pojišťovny ve výši přiměřené pojistnému kmeni.

Dne 18. 12. 2002 Komerční pojišťovna vrátila MF ČR povolení k provozování pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pojišťovna Kooperativa tak díky této transakci zvýšila svůj tržní podíl na trhu povinného ručení, i když nedošlo o navýšení celého podílu Komerční pojišťovny. U Komerční pojišťovny bylo k 30. 9. 2002 evidováno celkem 349 402 pojištěnců (kteří tvořili 6,4 % pojistného trhu) zatímco přírůstek pojištěnců u pojišťovny Kooperativa činil za 4. čtvrtletí 334 730 pojištěnců (5,7 %). Během 4. čtvrtletí roku 2002 došlo k odchodu (respektive k saldu změn) 14 672 pojištěnců od pojišťovny Kooperativa, kteří tvoří necelých 0,3 % trhu²². Vzhledem k tomu, že se jedná o saldo změn, mohlo během uvedeného období dojít k masivnějšímu odchodu pojištěnců bývalé Komerční pojišťovny od pojišťovny Kooperativa a k příchodu nových pojištěnců.

Běžné změny v počtu pojištěnců mezi pojišťovnami během roku nejsou příliš časté, a lze se proto domnívat, že počet bývalých pojištěnců Komerční pojišťovny, kteří odešli od pojišťovny Kooperativa, byl minimální. Během činnosti Komerční pojišťovny docházelo neustále k postupnému snižování jejího tržního podílu vlivem snižování počtu jejích klientů v segmentu pojištění odpovědnosti. Vývoj počtu pojištěnců Komerční pojišťovny je uveden v následující tabulce.

²¹ Pramen: Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 800 odst. 3

²² www.ckp.cz

Tabulka č. 5 – Tržní podíly a počty pojištěnců Komerční pojišťovny

	Tržní podíl a počet pojištěnců k				
	31. 12. 2000	31. 12. 2001	31. 3. 2002	30. 6. 2002	30. 9. 2002
Počet pojištěnců	464 524	391 890	385 765	376 300	349 402
Podíl v %	9,0	7,5	7,3	6,9	6,4

Pramen: www.ckp.cz

Tento vývoj a změny v počtu pojištěnců mezi jednotlivými pojišťovnami potvrzuje, že trh s odpovědnostním pojištěním motorových vozidel zdaleka není tak flexibilní, jak by se dalo očekávat. K důležitému rozdělení trhu došlo hned na počátku zavedení povinně smluvního pojištění a následné změny, které by měly být vyvolány zejména tržními tlaky a vzájemnou konkurencí mezi jednotlivými pojišťovnami, jsou velmi pozvolné.

Tabulka č. 6 – Počet pojištěných vozidel vedených v databázi ČKP

Pojistitel	Počet pojištěných vozidel ke dni			
	31. 12. 2001	v %	31. 12. 2002	v %
ČP	2 365 637	45,00	2 515 300	46,53
Kooperativa	1 023 593	19,47	1 361 298	25,18
Allianz	661 997	12,60	627 779	11,61
Komerční pojišťovna	391 890	7,45	0	0
ČPP	212 862	4,05	280 162	5,18
IPB Pojišťovna	196 626	3,74	177 749	3,29
Pojišťovna ČS (dříve Živnostenská poj.)	168 836	3,21	160 841	2,98
Generali	120 347	2,29	126 522	2,34
ČSOB Pojišťovna	40 041	0,76	48 616	0,90
UNIQA (dříve „ČRP“)	33 676	0,64	50 308	0,93
Union pojišťovna	6 620	0,13	6877	0,13
Zürich Pojišťovna	34 784	0,66	49 506	0,92
Triglav	0	0	591	0,01
Celkem	5 256 909	100	5 405 549	100

Pramen: www.ckp.cz

3. ZMĚNY NA TRHU POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI MOTOROVÝCH VOZIDEL PO ROCE 2002

Počátkem roku 2003 došlo ke snížení počtu pojišťoven nabízejících pojištění odpovědnosti motorových vozidel, a to z důvodu prodeje Zürich Pojišťovny společnosti Generali Pojišťovna a.s. a spojení podniku IPB Pojišťovna, a.s. a ČSOB Pojišťovna, a.s.

3.1. „Fúze“ IPB Pojišťovny, a.s. a ČSOB Pojišťovny, a.s.

Fúze dvou poměrně velkých pojišťoven není na českém pojistném trhu zatím obvyklou záležitostí, navíc pokud jde, jako v tomto případě, o dvě pojišťovací společnosti, které měly odlišný vývoj, firemní strategii, přístup k prodeji pojištění, k řízení a organizaci obchodní sítě a neposlední řadě i jinou nabídku pojistných produktů. Tato fúze probíhala v době, kdy je podle zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů, nutné do 1. dubna 2010 oddělit životní a neživotní pojištění v rámci jedné pojišťovny, a to v souladu s právní úpravou v EU. Nicméně v zemích EU je toto ustanovení řešeno dvojím způsobem:

- ◆ působením dvou oddělených pojišťoven nebo
- ◆ existencí jedné společnosti, ale s přísně odděleným účetnictvím pro životní a neživotní pojištění.

Pro sloučenou ČSOB Pojišťovnu bude nejspíše přicházet v úvahu druhý způsob oddělení životního a neživotního pojištění. Tento způsob oddělení vzájemné provázanosti pojišťovacích činností na životní a neživotní bývá někdy nazýván „čínská zeď“. Obdobou oddělení určitých činností v rámci jednoho právního subjektu může být oddělení investičního a komerčního bankovníctví s cílem zabránit konfliktu zájmů²³.

²³ Pramen: MUSÍLEK, P.: Finanční trhy & investiční bankovníctví. 1. vyd. Praha, 1999, s. 722.

3.1.1. ČSOB Pojišťovna, a.s.

ČSOB Pojišťovna vstoupila na český pojistný trh dne 1. 1. 1996 pod názvem Chmelařská pojišťovna. V listopadu 1998 do této společnosti vstoupil strategický partner KBC Insurance N.V., člen bankopojišťovací skupiny KBC Bank and Insurance Holding Company, který postupně získal 100procentní vlastnický podíl. Dne 12. 10. 1999 získala oprávnění provozovat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Dne 15. 3. 2000 došlo ke změně názvu na ČSOB Pojišťovna, který vyjadřuje příslušnost k silné finanční skupině ČSOB Group. ČSOB Pojišťovna je univerzální pojišťovnou s širokou obchodní sítí po celé ČR. Zaměřuje se především na neživotní pojištění, i když v její nabídce lze najít i produkty životního pojištění. Do budoucna lze předpokládat zvýšení váhy produktů životního pojištění vzhledem k napojení na mateřskou banku, jakož i vlivem očekávaného růstového potenciálu trhu životního pojištění.

3.1.2. IPB Pojišťovna, a.s.

Vstoupila na trh již v dubnu 1992 pod názvem Pojišťovna IB, a.s. a jejím zakladatelem byla tehdejší Investiční banka, a.s. V roce 1997 byla přejmenována na IPB Pojišťovna, a.s. a v červnu 2000 došlo spolu s mateřskou společností k jejímu převzetí ČSOB. Ale až v únoru 2002 došlo k ukončení sporů o vlastnictví, a ČSOB se tak stala 100procentním vlastníkem IPB Pojišťovny. V prvních letech se IPB Pojišťovna zaměřovala především na životní pojištění, v současné době je již univerzální pojišťovnou. Od 13. 10. 1999 provozuje také pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Tab. č. 7 - Přehled základních údajů ČSOB Pojišťovny a IPB Pojišťovny k 31. 12. 2001

Základní údaje	ČSOB Pojišťovna	IPB Pojišťovna
Základní kapitál	400 mil. Kč	500 mil. Kč
Počet obchodních míst	78	100
Počet zaměstnanců	299	1052
Počet pojistných smluv	76 770 ks	1 062 065 ks
Předepsané pojistné celkem	455 mil Kč	5 507 mil. Kč

Pramen: [10]

3.1.3. Realizace „fúze“

Hlavní cílem bylo sloučení 2 uvedených pojišťoven a jejich následné fungování pod společným názvem ČSOB Pojišťovna, a.s. a také snaha o odstranění překrývajících se činností, optimalizování počtu zaměstnanců při využití synergických efektů a úspor z rozsahu.

Její realizace spočívala v prodeji podniku ČSOB Pojišťovny do vlastnictví IPB Pojišťovny. Nicméně tato transakce, která je označována ve všech médiích jako fúze, není v právním smyslu fúzí, protože ta může nastat pouze sloučením nebo splynutím společností²⁴, nýbrž se jedná o právní vztah vzniklý na základě uzavření smlouvy o prodeji podniku²⁵. Tato smlouva o prodeji podniku mezi ČSOB Pojišťovnou, a.s. na straně prodávajícího a IPB Pojišťovna, a. s., na straně kupujícího nabyla účinnosti dne 1. 1. 2003. Součástí této smlouvy byla i dohoda o převodu pojistného kmene, čímž přešly veškerá práva a závazky z pojistných smluv na IPB Pojišťovnu, a.s.. Dne 1. 1. 2003 změnila původní ČSOB Pojišťovna, a.s. svou obchodní firmu na Pardubická Pojišťovna a.s. a dne 6. 1. 2003 došlo ke změně obchodní firmy IPB Pojišťovna, a.s. na ČSOB Pojišťovna, a.s.. [10].

Lze se domnívat, že uvedená transakce proběhla podle tohoto scénáře z jednoduchého důvodu. ČSOB Pojišťovna byla několikanásobně menší pojišťovnou než IPB Pojišťovna, a to jak co do počtu klientů, tak také do výše předepsaného pojistného, a aby došlo k minimu změn pro pojištěnce a k minimalizaci rizika ztráty pojištěnců, kupovala větší IPB Pojišťovna menší ČSOB Pojišťovnu.

Již během plánování transakce musela být provedena podrobná inventura a analýza pojistných produktů, která ukázala, jaké pojistné produkty jsou v jedné nebo v druhé pojišťovně kvalitnější a propracovanější nebo které nabízí pouze jedna z pojišťoven. Na základě tohoto porovnání byl pak sestaven seznam pojistných produktů, které nová ČSOB Pojišťovna nabízí od počátku roku 2003. Od 1. 1. 2003 nastalo tzv. přechodné

²⁴ Pramen: Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 69 odst. 3

²⁵ Pramen: Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 476

období, během kterého budou pojistné smlouvy klientů provozovány ve dvou různých režimech zděděných z původních pojišťoven, což znamená, že budou platit dvojí pojistné podmínky i sazby pojistného [10]. Toto období by mělo být ovšem co nejkratší, aby nebyla ohrožena kvalita poskytovaných služeb a aby došlo ke snížení provozních nákladů, které jsou s odlišnými pojistnými podmínkami spojeny.

3.2. Prodej Zürich Pojišťovny

Dne 1. 1. 2003 nabyla účinnosti smlouva o prodeji části podniku uzavřená mezi společnostmi „Zürich Versicherungs-Gesellschaft, která v ČR podniká prostřednictvím své organizační složky jako prodávající, a mezi společnostmi Generali Pojišťovna a.s. jako kupující. Generali Pojišťovna a.s. je součástí přední celosvětové finanční skupiny Generali, která má na českém pojistném trhu své místo již od roku 1832. Nabízí produkty životního i neživotního pojištění. Na základě této smlouvy převzala Generali celkem 5 pojišťovacích společností Zürich Group, vedle ČR také v Polsku, Maďarsku, Slovensku a také penzijní fond v Polsku. Touto transakcí si Generali podstatně posílila svou pozici v celém středoevropském regionu. V ČR Generali převzala veškeré pojistné smlouvy Zürich pojišťovny, z nichž více než polovinu tvoří právě pojištění motorových vozidel a pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Převod pojistného kmene byl schválen MF ČR a dne 31. 1. 2003 Zürich Pojišťovna vrátila povolení k provozování pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla.

4. ZMĚNY V PŘÍSTUPU POJIŠŤOVEN KE KONKURENCI ODPOVĚDNOSTNÍHO POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

V této části se zaměřuji na zkoumání celého trhu odpovědnostního pojištění motorových vozidel z hlediska mikroekonomické i makroekonomické praxe.

4.1. Charakteristika konkurence

Na trh odpovědnostního pojištění motorových vozidel lze aplikovat obecné charakteristiky trhu tak, jak je popisuje soudobá mikroekonomická teorie. Abychom dokázali podle určitých pravidel popsat stav na námi vybraném trhu, je potřeba vybrat určité charakteristiky trhu, které podrobíme bližšímu zkoumání, a dostaneme obraz o stavu na trhu odpovědnostního pojištění motorových vozidel.

Mezi základní aspekty trhu patří zejména: počet kupujících a prodávajících, homogenita statku, bariéry vstupu/výstupu na trh/z trhu, kontrola ceny, dostupnost informací, užitkové funkce kupujících a prodávajících²⁶ atd.. Pojdme se nyní blíže podívat na jednotlivé předpoklady tak, jak je můžeme pozorovat na trhu v ČR.

4.1.1. Počet kupujících a prodávajících

Kupující jsou na trhu představováni všemi vlastníky či popřípadě spoluvlastníky motorových vozidel, na které se vztahuje povinnost sjednat pojištění. Na trhu v ČR se počet takto pojištěných vozidel pohybuje okolo 5,4 mil. Na stranu kupujících lze tedy dle mikroekonomické teorie pohlížet jako na tržní stav blízký dokonalé konkurenci.

Naopak prodávajícími jsou všechny pojišťovny, které tento typ pojištění nabízejí. K 1. 1. 2003 nabízelo tento typ pojištění celkem 12 pojišťovacích ústavů. Již tento údaj nám ukazuje, že strana nabídky na trhu pojištění si zaslouží bližší zkoumání. O podílu

²⁶ Pramen: SOUKUPOVÁ, J.: Mikroekonomie. 2. vyd. Praha, 2000, s. 235.

jednotlivých pojišťoven na trhu vypovídá tabulka č. 2 a tabulka č. 6. Podíváme-li se na údaje o podílu jednotlivých pojišťoven podrobněji, zjistíme, že 4 největší pojišťovny dosahují tržního podílu ve výši:

♦ 84,05 % (v roce 2000) 84,52 % (v roce 2001) 88,5 (v roce 2002).

Nárůst tržního podílu v roce 2002 byl způsoben zejména z důvodu již zmíněného převodu pojistného kmene z Komerční pojišťovny do pojišťovny Kooperativa. Tento souhrnný ukazatel se nazývá čtyřpodnikový koeficient koncentrace²⁷, který počítá procentní podíly čtyř největších firem v odvětví na trhu daného produktu. Jak je patrné, dochází tak k stále větší koncentraci. Všechny předchozí ukazatele byly měřeny počtem pojištěných vozidel jednotlivých pojišťoven.

Z výše provedené analýzy vyplývá, že charakter trhu pohledem na stranu nabídky tedy spíše připomíná oligopol s dominantní firmou²⁸ nebo úzký oligopol²⁹. Teorie hospodářské politiky uvádí, že pokud tržní podíl firmy dosahuje více než 30 %, pak má firma dominantní postavení na trhu, a je-li koeficient koncentrace čtyřech největších firem nad 60 %, jsou-li jejich tržní podíly stabilní, vstup do odvětví je obtížný a objevuje se i vzájemná závislost rozhodování, pak se jedná o úzký oligopol.

Z tabulek č. 2 a 6 je patrné, že dominantní postavení na trhu odpovědnostního pojištění motorových vozidel si zachovala ČP, jejíž tržní podíl je vyšší než uvedená 30 % hranice. V roce 2000 dosahoval výše 43,13 %, v následujícím roce už vzrostl na 45 % a v roce 2002 činil 46,53 %. Přestože ještě v roce 1998 byla ČP jediným poskytovatelem tohoto pojištění a trh byl tak představován čistým monopolem, došlo k postupnému, ale znatelnému odlivu zákazníků od tohoto dříve monopolního pojistitele, i když v posledních letech dochází opět k mírnému posilování jeho pozic.

²⁷ Pramen: ŽÁK, M.: Učebnice hospodářské politiky II. 2. vyd. Praha, 2000, s. 41.

²⁸ Pramen: SLANÝ, A.: Hospodářská politika. 1. vyd. Praha, 1999, s. 75.

²⁹ Pramen: ŽÁK, M.: Učebnice hospodářské politiky II. 2. vyd. Praha, 2000, s. 41.

Z těchto údajů vyplývá, že trh odpovědnostního pojištění motorových vozidel naplňuje charakteristiky úzkého oligopolu. Koeficienty koncentrace se blíží 90 %. Z tabulek č. 2 a č. 6 je také patrné, že tržní podíly jednotlivých pojišťoven zůstávají v podstatě stabilní. Vstup na trh pojištění odpovědnosti je podmíněn schválením povolení MF ČR, což potvrzuje obtížnost vstupu do odvětví. Poslední aspekt úzkého oligopolu je také naplněn, jelikož pojišťovny nepřicházejí s převratnými změnami svých pojistných podmínek u tohoto pojištění a spíše následují postupy ČP jako vůdce trhu. Z předešlého tedy vyplývá, že se jedná o oligopolní odvětví.

Pro zpřesnění čtyřpodnikového koeficientu koncentrace a pro odlišení odvětví, ve kterém dominuje pouze málo velkých firem, a odvětví, v němž je trh rovnoměrněji rozdělen, slouží například Herfindahlův-Hirschmanův index (HHI)³⁰, který je přesnější měrou. Jeho hodnotu získáme součtem druhých mocnin tržních podílů všech firem v daném odvětví.

$$HHI = \sum_{i=1}^n S_i^2 = s_1^2 + s_2^2 + s_3^2 + \dots + s_n^2$$

kde S_i je tržní podíl i -té pojišťovny vyjádřený v procentech.

Při absolutní monopolizaci odvětví jeho hodnota dosahuje $HHI = 10\,000$ a při dokonalé konkurenci vypočítaný index konverguje k nule³¹. Hodnota Herfindahlova-Hirschmanova indexu je velmi důležitým ukazatelem při rozhodování o umožňování fúze mezi firmami ze strany státu, respektive orgánu ÚOHS, který se snaží chránit zájmy zákazníka.

Pro situaci na trhu pojištění odpovědnosti dostáváme hodnoty indexu k 31. 12. 2000 $HHI = 2\,521$, ke stejnému datu roku 2001 tato hodnota stoupla na úroveň $HHI = 2\,666$ a k 31. 12. 2002 došlo k dalšímu nárůstu, a to na $HHI = 2\,999$. Poměrně velký růst HHI v roce 2002 byl také způsoben zejména převodem pojistného kmene z Komerční pojišťovny do pojišťovny Kooperativa, což mělo za následek zvýšení jejího procentního

³⁰ Pramen: ŽÁK, M.: Učebnice hospodářské politiky II. 2. vyd. Praha, 2000, s. 41.

³¹ Pramen: KRAFT, J.: Teorie ekonomie a její kvantifikovaná realita v české ekonomice. 1. vyd. Liberec, 1998, s. 148.

podílu o již zmíněných 5,7 %. I vypočtené výsledky vývoje indexu HHI za roky 2000 až 2002 potvrzují hypotézu o oligopolní struktuře trhu.

4.1.2. Homogenita statku

Homogenita statku znamená, že produkty nabízené konkurujícími si subjekty jsou blízkými až dokonalými substituty. V případě pojistného trhu je charakter statku z velké míry dán i legislativními omezeními ze strany státu.

V případě pojištění odpovědnosti jsou základní charakteristiky pojištění dány zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje následující skutečnosti: vymezuje základní pojmy (tuzemské vozidlo, cizozemské vozidlo, pojistitele, pojistníka, poškozeného, škodnou událost a zelenou kartu), pojistnou smlouvu, výjimky z pojištění odpovědnosti, rozsah pojištění, povinnosti pojištěného, pojistné plnění, regres, zánik pojištění, hraniční pojištění, evidenci pojištění, sankce, kontrolu pojištění, Kancelář atd. K výše zmíněnému zákonu MF ČR vydalo prováděcí vyhlášku č. 205/1999 Sb., která vymezuje náležitosti dokladu: o pojištění odpovědnosti, o hraničním pojištění, potvrzení o době trvání pojištění odpovědnosti a škodném průběhu zaniklého pojištění. V této vyhlášce je také taxativně uveden seznam cizích států, na které se pojištění odpovědnosti vztahuje.

Pokud se na pojištění odpovědnosti podíváme jako na jakýkoli jiný produkt, je jeho základní užitná hodnota u všech pojišťoven stejná – pojištěný má na jeho základě právo, aby za něho pojišťovna uhradila škodu, za kterou pojištěný odpovídá těm, kteří utrpěli škodu v souvislosti s provozem motorového vozidla pojištěného³². Tento produkt se tedy spíše liší ve svých druhotných znacích jakými jsou například: výše bonusů a malusů, poskytování asistenčních služeb, slevy na jiných druhích pojištění, bezplatné získání určitého pojištění (např. úrazové pojištění řidiče, který nehodu zavinil), slevy na benzín u vybraných čerpacích stanic atd.

³² Pramen: DUCHÁČKOVÁ, E.: Pojišťovnictví. 1. vyd. Praha, 1997, s. 107.

I pokud jde o charakter produktu, blíží se trh s odpovědnostním pojištěním spíše oligopolu, neboť produkt není příliš diferencovaný a služby jednotlivých pojišťovatelů jsou svojí podstatou blízkými substituty. I když se jednotlivé pojišťovny snažily své produkty odlišit od konkurence, už proto, že byly limitovány cenovým koridorem nastaveným zákonem, diferenciace byla zaměřena pouze na konkurenci ve službách a na poskytování různých dodatečných výhod.

4.1.3. Bariéry vstupu na trh

Regulaci vstupu na pojistný trh zajišťuje MF ČR, podle zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví, ve znění pozdějších předpisů. MF ČR je vrcholným orgánem státní správy, který rozhoduje o udělení licence pro nové pojišťovny a povoluje jim provozování jednotlivých druhů pojištění, včetně pojištění odpovědnosti.

Během roku 1999 došlo k přijetí nového zákona, kterým se charakter pojištění odpovědnosti změnil na povinně smluvní. S těmito změnami došlo i poskytnutí licence ze strany MF ČR pro 12 pojišťoven, které mohly od 1. 1. 2000 nabízet tento druh pojištění mezi svými produkty. Přestože tedy došlo k tomuto výraznému posunu, odstranit veškeré bariéry vstupu do tohoto segmentu trhu se zcela nepodařilo. Je samozřejmě nemyslitelné, že by došlo k úplné liberalizaci trhu, aby mohl tento druh pojištění poskytovat kdokoli, aniž by splnil určité požadavky.

Sektor pojišťovnictví představuje významnou součást služeb ve finanční sféře a obecně existuje konsenzus nezbytnosti určité míry veřejnoprávní regulace, při snaze o dosažení tržní konformity regulace³³. Poněkud jiný pohled na důvod státní regulace nabízí například Chicagská škola³⁴, která uvádí hned několik důvodů proti regulaci trhu ze strany státu [11]:

- ♦ regulace permanentně selhává (nedokonalý rozhodovací mechanismus, časová zpoždění a prosazování partikulárních zájmů na úkor zájmů veřejných);

³³ Pramen: DAŇHEL, J.: Kapitoly z pojistné teorie. 1. vyd. Praha, 2002, s. 66.

³⁴ Pramen: MUSÍLEK, P.: Finanční trhy & investiční bankovnictví. 1. vyd. Praha, 1999, s. 29.

- ♦ regulace je příliš nákladná;
- ♦ regulace vytváří morální hazard (pojištěnci snižují svoji rizikovou averznost, protože za riziko výběru nekvalitní pojišťovny nese do určité míry odpovědnost ČKP);
- ♦ regulace vytváří překážky volného vstupu a výstupu do oblasti pojišťovnictví;
- ♦ regulace pomáhá více regulovaným subjektům než pojištěncům.

Přestože tyto argumenty Chicagské školy jsou v mnohém pravdivé, nebývají v praktické hospodářské politice příliš akceptovány. Bankovní a pojišťovací sféra naopak patří mezi odvětví nejvíce regulovaná. Hlavním argumentem pro existenci regulace v pojišťovnictví patří ochrana klientů, kteří jsou z objektivních důvodů vystaveni informační asymetrii ohledně možných dopadů finančních důsledků nahodilosti [2] (viz dále kapitola 4.1.5). Mikroekonomická teorie však uvádí i příklad opačného působení informační asymetrie, které jsou naopak vystaveny pojišťovny, které nemohou z objektivních příčin ohodnotit skutečné riziko jednotlivých pojištěnců.

4.1.4. *Kontrola ceny*

Zatímco do konce roku 1999 byly ceny pojistného určovány direktivně MF ČR, od roku 2000 až do roku 2002 již byly ceny určovány limity minimálního a maximálního možného růstu cen pojistného. Počátkem roku 2003 byla cenová tvorba ponechána na samotných pojistitelích. Vzhledem k výše uváděnému charakteru trhu nelze hovořit o volné tržní tvorbě cen – pojistného.

Česká pojišťovna se svým podílem na trhu přesahujícím 46 % představuje cenového vůdce a jí stanovené sazby slouží ostatním hráčům na trhu jako důležitá informace při kalkulaci svých pojistných sazeb (viz kapitola 5).

Navíc pojišťovny jsou si při stanovování svých tarifů vědomy toho, že poptávka klientů není příliš elastická a navíc zde existují poměrně dlouhé výpovědní lhůty pro pojistníky, kdy mohou změnit pojišťovnu. Pokud tedy pojišťovny při stanovování své

cenové politiky nemění sazby pojistného příliš razantně, nemusí se obávat odlivu klientů, ale, bohužel, nemohou počítat ani s přílišným nárůstem pojištěnců při výhodnějších sazbách (viz tabulky č. 2 a č. 6).

4.1.5. Dostupnost informací

Dalším znakem dokonalé konkurence je, že všechny subjekty na trhu mají dokonalé a úplné informace. V případě tržního selhání vzniká situace, kdy jedna strana trhu ví více než druhá, která je tímto znevýhodněna. Tato asymetrická informace v moderním pojetí klade důraz na skutečnost, že informace jednotlivých subjektů o současném stavu na trhu jsou nedokonalé a především se výrazně odlišují. Existují 3 druhy informační asymetrie, kdy [12]:

- ♦ strana nabídky je lépe informovaná – např. v oblasti trhu statků, práce (zaměstnanec zná lépe svoji kázeň a kvalifikaci), lékařské péče (lékař zná zpravidla lépe než pacient nepřívětivost variantních diagnostických postupů);
- ♦ strana poptávky bývá lépe informovaná, jde-li např. o trh úvěrů (dlužník banky zná lépe svou schopnost splácet bankovní úvěr) a trh pojištění (klient pojišťovny zná svou rizikovost);
- ♦ oboustranná asymetrie – u některých pojistných smluv klient sice zná lépe svou rizikovost, ale pojistitel zase podstatně lépe ovládá záludnosti všeobecných pojistných podmínek, např. výluk, za nichž se pojistné plnění neposkytne.

Analýzou trhů s asymetrickými informacemi se podrobně zabývají američtí ekonomové G. A. Akerlof, M. A. Spence a J. E. Stiglitz, kteří za tento svůj přínos získali v roce 2001 Nobelovu cenu za ekonomii.

Existence asymetrických informací vyvolává problém morálního hazardu³⁵, kdy pojištěná osoba věnuje pravděpodobně méně péče pojistné záležitosti, protože ví, že

³⁵ Pramen: SOUKUPOVÁ, J.: Mikroekonomie. 2. vyd. Praha, 2000, s. 494.

případná škoda při pojistné události bude uhrazena pojišťovnou. Tak vzrůstá pravděpodobnost nastání pojistné události. Tato asymetrická informace vzniká v důsledku [13]:

- ♦ utajené činnosti, které nemohou být přesně a bez výrazných dodatečných nákladů pozorovatelné jinými subjekty;
- ♦ utajené informace, kdy jedna strana, pojistník či pojistitel, má více odborných znalostí než druhá.

Pro trh odpovědnostního pojištění motorových vozidel je charakteristická oboustranná informační asymetrie navíc podporovaná existencí morálního hazardu. Konkrétně klienti nejsou motivováni k získávání aktuálních informací na trhu tohoto pojištění z důvodu již zmíněné malé diferenciace sazeb jednotlivých pojistitelů a také z důvodu existence transakčních nákladů spojených jak se získáváním dodatečných informací o sazbách a podmínkách jednotlivých pojišťoven, tak také transakčních nákladů souvisejících s případnou změnou pojišťovny. Např. při výpovědi tohoto pojištění musí dát pojistník výpověď alespoň 6 týdnů před uplynutím doby, na kterou je sjednáno běžné pojistné³⁶.

Co se týče pojistitelů, častokrát ani oni nemají přístup k informacím, které by potřebovaly. Podle zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, § 29 odst. 3 měla sice ČP povinnost předat všechny statistické údaje o vývoji zákonného pojištění za posledních 5 let ČKP, ale ostatní pojistitelé by pro kalkulaci sazeb pojistného potřebovaly znát nepochybně delší a věrohodnější časové řady škodného průběhu jednotlivých kategorií vozidel než jen za zmíněné pětileté období. Tento fakt jen posiluje cenové vůdcovství ČP, neboť lze předpokládat, že její sazby pojistného vycházejí z delších statistických řad a jsou tak objektivnější než sazby ostatních pojistitelů, které by vycházely ze zmíněných pětiletých statistik ČP a ze svých vlastních statistik až od roku 2000. Pro vyšší objektivnost kalkulací

³⁶ Pramen: Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 800 odst. 1

ČP svědčí i její 46procentní tržní podíl, neboť podle zákona velkých čísel se empirická charakteristika (vypočtená pravděpodobnost) přibližuje charakteristice teoretické³⁷.

Existence morálního hazardu je zde ještě znásobena tím, že klienty při sjednávání tohoto pojištění nezajímá stabilita a solventnost pojišťovny, neboť při jejích případných problémech budou závazky vzniklé z pojištění odpovědnosti hrazeny z tzv. garančního fondu. Proto příliš laciné pojištění je ve srovnání s ostatními pojistiteli pro některé klienty velice lákavé, i když by jim mělo být v podstatě podezřelé.

4.2. Zvolený model regulace a orgány působící na trhu odpovědnostního pojištění motorových vozidel

4.2.1. Úloha MF ČR

Zvláštní charakter pojišťovací činnosti vyžaduje v tržních podmínkách státní regulaci (viz kapitola 4.1.3.) spočívající zejména v licencování a kontrole hospodaření pojišťoven ze strany státu, který prostřednictvím specializovaných útvarů ministerstev nebo zvláštních institucí zabezpečuje ochranu spotřebitelů těchto finančních služeb.

V ČR od 1. 9. 2000 vykonává státní dozor nad pojišťovnictvím relativně samostatný Úřad státního dozoru v pojišťovnictví a penzijním připojištění v rámci MF ČR. Těžiště kontroly se přesunulo z materiálního dozoru na dohled nad finančním zdravím pojišťoven především z důvodu zamezení neodůvodněného vměšování státu do oblasti soukromého práva a omezování podmínek hospodářské soutěže. Např. byla zrušena povinnost dávat předem ke schválení všeobecné pojistné podmínky, dozor ovšem pochopitelně zasáhne, pokud by v jejich obsahu či v jejich používání bylo něco protiprávního. Do jeho působnosti v našich podmínkách především spadá [14]:

³⁷ Pramen: SEGER, J. - HINDLS R.: Statistické metody v tržním hospodářství. 1. vyd. Praha, 1995, s. 96.

- ♦ povolovací činnost – MF ČR uděluje na základě písemné žádosti povolení k provozování pojišťovací činnosti podle pojistných odvětví uvedených v příloze části A, B, C zákona č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví, v platném znění;
- ♦ kontrolní činnost – výkon státního dozoru spočívá ve zjišťování, jak pojišťovna dodržuje ustanovení zákona o pojišťovnictví a dalších obecně závazných právních předpisů upravujících pojištění a jak plní opatření vydaná dozorním orgánem. Tyto kontroly MF ČR provádí formou průběžného sledování a vyhodnocování údajů o činnosti pojišťovny (tzv. kontrola od stolu) a formou prověřování situace v prostorách pojišťovny (tzv. kontrola na místě);
- ♦ legislativní činnost – legislativní činnost státního dozoru je zaměřena na přípravu návrhů právních předpisů upravujících pojištění a pojišťovnictví a na účast v připomínkovém řízení v legislativním procesu tvorby ostatních právních předpisů.

4.2.2. ČKP

Česká kancelář pojistitelů je právnickou osobou, která byla zřízena zákonem č. 168/1999 Sb. dne 30. 7. 1999, jako profesní organizace pojistitelů, kterým bylo uděleno MF ČR povolení k provozování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Toto členství vzniká nabytím právní moci tohoto rozhodnutí a zaniká jeho odnětím³⁸. Činnost ČKP vymezuje zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů, v ustanoveních § 18 - § 29:

- ♦ spravuje garanční fond a poskytuje pojistné plnění z tohoto fondu;
- ♦ provozuje hraniční pojištění;
- ♦ plní úkoly v souvislosti v členstvím v Radě kancelářů, v rámci systému zelených karet, včetně realizace dohod s kanceláři pojistitelů cizích států;

³⁸ Pramen: Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, § 18, odst. 3, 4

- ◆ spolupracuje se státními orgány v oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla;
- ◆ vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla;
- ◆ podílí se na předcházení škodám v silničním provozu;
- ◆ spravuje prostředky technických rezerv zákonného pojištění.

Orgány ČKP jsou shromáždění členů, správní rada, kontrolní komise a výkonný ředitel. Jejich práva a povinnosti stanovují § 20 – 23 zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů.

Garanční fond je tvořen z příspěvků pojistitelů, jehož výše se určuje pevnou částkou za vozidlo nebo procentuálním podílem z předepsaného pojistného, a z pojistného za hraniční pojištění. Jeho tvorba a čerpání je sledována formou analytické evidence odděleně pro činnosti spojené se: zákonným pojištěním odpovědnosti dle § 29 zákona č. 168/1999 Sb., správou ČKP a pojistným plněním podle § 24 zákona č. 168/1999 Sb., se zvláštním vymezením případů, kdy pojistitel z důvodu úpadku nemůže uhradit škody plynoucí pojištění odpovědnosti za škodu motorových vozidel. Z tohoto fondu tedy ČKP poskytuje poškozenému plnění za [6]:

- ◆ škodu na zdraví nebo usmrcením způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba – podmínkou je šetření škodné události Policií ČR a při uplatnění nároku poškozeného na náhradu škody u ČKP povinnost předložit potvrzení příslušného orgánu policie, že škoda byla způsobena provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba;
- ◆ škodu způsobenou provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti, pouze přesahuje-li tato škoda částku 5 000,- Kč;
- ◆ škodu způsobenou provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba, jež je pojištěna u pojistitele, který z důvodu úpadku nemůže tuto škodu uhradit;
- ◆ škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, za kterou odpovídá osoba pojištěná hraničním pojištěním;

- ♦ škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu na území ČR povinnost uzavřít hraniční pojištění.

ČKP plní maximálně do výše minimálních limitů stanovených zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, a to do 18 mil. Kč na každého zraněného nebo usmrčeného a do 5 mil. Kč na věcnou škodu a ušlý zisk bez ohledu na počet poškozených (příloha č. 1).

ČKP má právo na náhradu plnění poskytnutého z garančního fondu vůči osobám, které odpovídají za škodu způsobenou provozem vozidla bez pojištění odpovědnosti a vůči nezjištěným osobám, které způsobily škodu na zdraví nebo usmrcením provozem nezjištěného vozidla. ČKP má také právo na náhradu škody vůči pojistiteli, který z důvodu úpadku nemohl tuto škodu uhradit³⁹ (příloha č. 2).

Hraniční pojištění má povinnost uzavřít s ČKP řidič cizozemského vozidla při vjezdu do ČR, a to zaplacením pojistného na dobu pobytu na našem území, minimálně však na dobu 15 dní. ČKP vydá řidiči vozidla doklad o tomto pojištění ihned po zaplacení pojistného. Tuto povinnost řidič cizozemského vozidla nemá, je-li držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě, anebo je-li jeho pojištění odpovědnosti na území ČR zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Toto hraniční pojištění se vztahuje jen na pojistné události uskutečněné na území ČR [6]. Od 1. 1. 2001 je prodej hraničního pojištění zajišťován pouze jedním výhradním zprostředkovatelem, a to obchodní firmou Čechofracht Logistic, s. r. o..

³⁹ Pramen: Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů, § 24 odst. 2, 7

Tabulka č. 8 – Jednotlivé ukazatele týkající se prodejnosti hraničního pojištění

Ukazatel	Rok 2000	Rok 2001
Počet prodejních míst HP k 31. 12. v kusech	69	54
Počet uzavřených smluv HP v kusech	1486	916
Hrubé předepsané pojistné v tis. Kč	5863	3853
Náklady na provize zprostředkovateli v tis. Kč	8845	2971
Technický výsledek ⁴⁰ v tis. Kč	-3503	900

Pramen: Výroční zpráva ČKP z roku 2001

Z tabulky č. 8 je za rok 2000 patrná výrazná neefektivnost tohoto hraničního pojištění, neboť hrubé předepsané pojistné ani nepokrývalo vyplacené provize zprostředkovatelům. Proto v následujícím roce došlo v zájmu zefektivnění tohoto pojištění ke snížení počtu prodejních míst, k optimalizaci počtu zprostředkovatelů a k nárůstu sazeb pojistného za hraniční pojištění u všech kategorií vozidel v průměru o 5,8 %⁴¹.

Členstvím v Radě kanceláří se ČKP podílí na spolupráci s ostatními národními kancelářemi a významně se účastní činnosti Rady kanceláří v jejím řídicím výboru, pracovní skupině pro revizi dohod v systému zelených karet a pracovní skupině pro územní rozsah tohoto systému.

Spolupráce se státními orgány probíhá formou výměny dat mezi ČKP a Centrálním registrem vozidel, který provozuje Ministerstvo dopravy a spojů. Pojistitelé mají podle zákona č. 168/1999 Sb. § 15 odst. 2 povinnost minimálně jednou měsíčně oznamovat ČKP údaje o vzniku, změně či zániku pojištění odpovědnosti a pojistných smlouvách, a to minimálně v rozsahu údajů uváděných v dokladu o pojištění odpovědnosti. Tyto údaje pak ČKP sděluje již zmíněnému Ministerstvu dopravy a spojů, které tato data porovná se svým centrálním registrem vozidel a následně oznámí ČKP údaje o vozidlech a jejich vlastnících nebo držitelích, které nebyly ČKP sděleny. Tyto údaje pak ČKP může sdělit i pojistitelům.

⁴⁰Technický výsledek = hrubé předepsané pojistné – náklady na provize zprostředkovateli - náklady na pojistná plnění +/- změna stavu rezerv.

⁴¹ Pramen: Výroční zpráva ČKP z roku 2001. s. 9.

Pokud do 7 dnů od zániku pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel nebyla uzavřena nová pojistná smlouva na totéž vozidlo, je vlastník povinen odevzdat tabulku s registrační značkou⁴² a osvědčení o registraci silničních motorových vozidel⁴³ příslušnému orgánu evidence. Pokud v této lhůtě nebyla uzavřena nová pojistná smlouva týkající se téhož vozidla, vyrozumí ČKP orgán evidence, který následně vozidlo ve správním řízení vyřadí z registru [6].

Činnost ČKP podléhá státnímu dozoru, který vykonává MF ČR. To může ukládat opatření k odstranění zjištěných nedostatků. Jestliže Kancelář následně tato opatření v dané lhůtě nesplní, může jí MF ČR uložit pokutu až do výše 10 mil. Kč [6]. Výkon státního dozoru je nezbytný k tomu, aby bylo řádně zabezpečeno nakládání s prostředky ČKP, zejména plnění jejích závazků.

4.2.3. ČAP

ČAP je zájmové sdružení pojišťoven, které vzniklo na konci roku 1993. Jejími zakládajícími subjekty bylo 17 pojišťoven a postupně se k ní připojovaly další. Mezi hlavní úkoly ČAP patří zejména:

- ♦ koordinace, zastupování, hájení a prosazování společných zájmů pojišťoven ve vztahu k orgánům státní správy a dalším právním subjektům i ve vztahu k zahraničí;
- ♦ připomínkování právních předpisů týkající se pojišťovnictví, pojištění nebo jiných zájmů pojišťoven a navrhopvat legislativní úpravy;
- ♦ podporovat vědeckou činnost týkající se činnosti pojišťoven, uveřejňovat důležité poznatky, případně vydávat odborné časopisy a publikace atd.

⁴² dřívější státní poznávací značka

⁴³ dřívější osvědčení o technickém průkazu vozidla

ČAP se aktivně podílela na přípravě a informační kampani povinně smluvního pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, a to konkrétně zřízením dočasných speciálních skupin v rámci sekce pojištění motorových vozidel. Mezi hlavní úkoly této sekce patřily tyto činnosti:

- ♦ příprava nového zákona pojištění odpovědnosti spolu s prováděcí vyhláškou ve spolupráci s MF ČR;
- ♦ přípravné práce týkající se zřízení ČKP (ČKP byla až doby svého zřízení v péči ČAP).

ČKP se po svém vzniku stala přidruženým členem ČAP a přihlásila se ke spolupráci v již zmiňované sekci pojištění motorových vozidel a legislativní sekci.

5. ANALÝZA POJISTNÉHO TRHU V OBLASTI POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI MOTOROVÝCH VOZIDEL SE ZAMĚŘENÍM NA NEJVÝZNAMNĚJŠÍ POJISTITELE

V této praktické části jsem se zaměřila především na zkoumání sazeb pojistného čtyř nejvýznamnějších pojistitelů, kteří reprezentují téměř 90 % trhu pojištění odpovědnosti. Předmětem mé analýzy jsou nejpočetnější skupiny osobních automobilů s následujícími zdvihovými objemy válců: 1000 – 1350 cm³, 1350 – 1850 cm³ a 1850 – 2500 cm³.

5.1. Česká pojišťovna a. s.

ČP je nejstarším pojišťovacím ústavem v českých zemích a byla právní nástupkyní První české vzájemné pojišťovny, která byla založena v roce 1827. Do roku 1969 byla součástí původní Státní pojišťovny a na základě teritoriálního principu došlo v uvedeném roce k rozdělení na Českou státní a Slovenskou státní pojišťovnu. Česká pojišťovna a.s. byla založena Fondem národního majetku ČR a vznikla dne 1. 5. 1992. I nadále si dlouhodobě udržuje nejsilnější pozici na českém trhu. Dne 12. 10. 1999 získala od MF licenci k provozování povinně smluvního pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorových vozidel. I když ČP ztratila v tomto druhu pojištění svůj absolutní monopol, podařilo se jí udržet zhruba 43 % klientů a v současné době dochází k upevňování jejich pozic. Pojištění lze sjednat na obchodních místech ČP, na internetových stránkách, na bezplatné telefonní lince a u obchodních zástupců.

5.1.1. Sazby pojistného

ČP nabízí tyto druhy pojištění odpovědnosti za škodu z provozu motorových vozidel:

- ♦ Standard: 18 mil. Kč pro ŠZU a 5 mil. Kč pro ŠVZ;
- ♦ Bonus Exclusive: 50 mil. Kč pro ŠZU a 50 mil. Kč pro ŠVZ.

ČP poskytuje za každý bezeškodný rok 5procentní bonus a u tarifu Bonus Exclusive ještě dalších 5 % jako bonifikaci. Malus pojišťovna zatím neuplatňuje. V případě pololetního, čtvrtletního i měsíčního způsobu placení pojistného pojišťovna pojistné nenavyšuje.

Tabulka č. 9 – Sazby Standard a Bonus Exclusive ČP pro rok 2003

Osobní automobil dle zdvihového objemu válců	Roční sazby v korunách							
	Varianta Standard (5/18)				Varianta Bonus Exclusive (50/50)			
	Základní	Bonus			Základní	Bonus		
		5 %	10 %	15 %		5 %	10 %	15 %
1000 – 1350 cm ³	3 468	3 294	3 121	2 947	3 650	3 467	3 285	3 102
1350 – 1850 cm ³	4 817	4 576	4 335	4 094	5 070	4 816	4 563	4 309
1850 – 2500 cm ³	7 752	7 364	6 976	6 589	8 160	7 752	7 344	6 396

Pramen: www.cpoj.cz

5.1.2. Doplnkové služby

Česká pojišťovna nabízí k tomuto pojištění i bezplatné asistenční služby v případě dopravní nehody v ČR i v zahraničí a několik dalších připojištění, např.:

- ♦ čelního skla;
- ♦ úrazu dopravovaných osob;
- ♦ náhradního vozidla;
- ♦ zavazadel a věcí osobní potřeby.

5.2. Kooperativa, pojišťovna, a.s.

Kooperativa je druhou největší pojišťovnou na českém trhu a její podíl na celkovém předepsaném pojistném v ČR činí 17 %. Je univerzální pojišťovnou, která nabízí všechny standardní druhy pojištění pro občany i podnikatele. Na českém trhu působí od 1. 3. 1993 a

dne 12. 10. 1999 získala od MF ČR povolení k provozování odpovědnostního pojištění z provozu motorových vozidel. V tomto pojištění se stále drží na druhém místě v počtu pojištěných vozidel a její pozice se v roce 2002 ještě upevnila, a to z důvodu již zmíněného převodu pojistného kmene z Komerční pojišťovny, kdy došlo k nárůstu jejího tržního podílu z 19 % na 25 %. Toto pojištění klienti mohou sjednat na 170 obchodních místech Kooperativy po celé ČR, ale i u mnoha jejích obchodních partnerů – např. pošt, čerpacích stanic OMV a pobočkách Bank Austria Creditanstalt.

5.2.1. Sazby pojistného

Kooperativa až do roku 2002 nabízela 2 druhy tohoto pojištění: Popular a Eurokomfort a od roku 2003 je možno sjednat ještě třetí variantu tohoto pojištění s názvem Standard. Důvodem jejího zavedení bylo zachování limitů pro převáděný pojistný kmen Komerční pojišťovny.

- ♦ Popular: 35 mil. Kč pro ŠZU a 10 mil. Kč pro ŠVZ;
- ♦ Eurokomfort: 70 mil. Kč pro ŠZU a 70 mil. Kč pro ŠVZ;
- ♦ Standard: 54 mil. Kč pro ŠZU a 15 mil. Kč pro ŠVZ.

U varianty Popular a Eurokomfort pojišťovna přiznává bonus ve výši 10 % za první až třetí rok s bezeškodným průběhem a 15 % ve čtvrtém a pátém roce bezeškodného průběhu, jeho hodnota může dosáhnout max. 60 %. U nově zavedené varianty Standard je poskytován bonus ve výši 5 % za každý rok bezeškodného průběhu, max. do výše 50 %. Systém malusů je zde také využíván, u varianty Popular a Eurokomfort se za každou pojistnou událost započítává 36 „záporných“ měsíců a u varianty Standard pouze 24 měsíců. Maximální výše malusu může tak u varianty Popular a Eurokomfort dosahovat 60 % a u varianty Standard 50 %. Čtvrtletní a pololetní placení pojistného není navýšeno přírážkou.

Tabulka č. 10 – Sazby Popular a Eurokomfort u Kooperativy pro rok 2003

Osobní automobil dle zdvihového objemu válců	Roční sazby v korunách							
	Varianta Popular (10/35)				Varianta Eurokomfort (70/70)			
	Základní	Bonus			Základní	Bonus		
		10 %	20 %	30 %		10 %	20 %	30 %
1000 – 1350 cm ³	3 956	3 560	3 164	2 768	4 348	3 912	3 476	3 040
1350 – 1850 cm ³	5 712	5 140	4 568	3 996	6 280	5 652	5 024	4 396
1850 – 2500 cm ³	9 196	8 276	7 356	6 436	10 112	9 100	8 088	7 076

Pramen: www.koop.cz

Tabulka č. 11 – Sazby Standard u Kooperativy pro rok 2003

Osobní automobil dle zdvihového objemu válců	Roční sazby v korunách			
	Varianta Standard (15/54)			
	Základní	Bonus		
		5 %	10 %	15 %
1000 – 1350 cm ³	3 420	3 248	3 076	2 904
1350 – 1850 cm ³	4 980	4 728	4 480	4 232
1850 – 2500 cm ³	7 756	7 368	6 980	6 592

Pramen: www.koop.cz

5.2.2. **Doplňkové služby**

Automatickou součástí tohoto pojištění je poskytování **asistenčních služeb** v různém rozsahu pro varianty Eurokomfort, Standard a Popular. Klient si navíc může sjednat tato připojištění:

- ♦ čelního skla;
- ♦ nákladů na nájem náhradního vozidla;
- ♦ úrazové pojištění osob dopravovaných vozidlem;
- ♦ zavazadel a věcí osobní potřeby.

Dále klient může s uzavřením odpovědnostního pojištění motorových vozidel využít slevy na ostatní druhy pojištění, např. na havarijní pojištění a pojištění domácnosti

5.3. Allianz pojišťovna, a. s.

Allianz je stoprocentní dceřinou společností předního pojišťovacího koncernu Allianz AG a na českém pojistném trhu působí jako univerzální pojišťovna od počátku roku 1993. V současné době zde patří mezi tři největší pojišťovací společnosti. Dne 12. 10. 1999 získala od MF ČR povolení k provozování odpovědnostního pojištění motorových vozidel, kde v současné době zaujímá třetí místo v počtu pojištěných vozidel. Toto pojištění lze sjednat v zákaznických střediscích Allianz, v pojišťovacích kancelářích, u obchodních zástupců, u prodejců vozidel, u leasingových společností i na internetových stránkách.

5.3.1. Sazby pojistného

Allianz nabízí 2 druhy tohoto pojištění:

- ♦ Základní limit: 5 mil. Kč pro ŠVZ a 18 mil. Kč pro ŠZU;
- ♦ Vyšší limit: 50 mil. Kč pro ŠVZ a 50 mil. Kč pro ŠZU.

Pojišťovna přiznává v obou dvou tarifech bonus ve výši 5 % za každý rok bezeškodného průběhu. Maximální výše bonusu může dosáhnout až 50 %. Na druhé straně za každou pojistnou událost se doba škodného průběhu snižuje o 36 měsíců, přičemž maximální hodnota malusu může dosáhnout výše až 150 %, což představuje 2,5 násobek základní sazby. Při področním placení pojistného pojišťovna požaduje navýšení sazeb. U pololetního způsobu placení tato přírážka dosahuje výše 3 % a při čtvrtletním placení již 5 %.

Tabulka č. 12 - Sazby Allianz pro rok 2003

Osobní automobil dle zdvihového objemu válců	Roční sazby v korunách							
	Varianta 5/18				Varianta 50/50			
	Základní	Bonus			Základní	Bonus		
		5 %	10 %	15 %		5 %	10 %	15 %
1000 – 1350 cm ³	3 498	3 323	3 148	2 973	3 778	3 589	3 400	3 211
1350 – 1850 cm ³	4 996	4 746	4 496	4 247	5 396	5 126	4 856	4 587
1850 – 2500 cm ³	7 842	7 450	7 058	6 666	8 469	8 046	7 622	7 199

Pramen: www.allianz.cz

5.3.2. Doplnkové služby

Allianz pojišťovna poskytuje zdarma ke sjednání pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel **asistenční služby** prostřednictvím společnosti ELVIA Assistance, s. r. o., přičemž limity pro jejich poskytování se při současně uzavřeném základním havarijním pojištění načítají.

S uzavřením odpovědnostního pojištění motorových vozidel u pojišťovny Allianz jsou spojeny **další výhody**, např. sleva na havarijním pojištění a možnost sjednání dalších doplňkových připojištění:

- ♦ skel vozu;
- ♦ zavazadel;
- ♦ úrazové pojištění osob ve vozidle;
- ♦ pojištění pro případ nákladů za nájem náhradního vozidla.

5.4. Česká podnikatelská pojišťovna, a. s.

Na českém pojistném trhu působí od roku 1995. Nabízí 52 druhů pojištění od životních přes úrazová, odpovědnostní, majetková, cestovní až po zemědělská, a to pro

občany i podnikatelské subjekty. V roce 1999 obdržela licenci k provozování pojištění odpovědnosti motorových vozidel, kde v současné době zaujímá svým tržním podílem 5,18 % čtvrtou pozici na trhu tohoto pojištění. Toto pojištění lze vedle poboček ČPP sjednat také na přepážkách VZP ČR.

5.4.1. Sazby pojistného

ČPP nabízí 2 druhy odpovědnostního pojištění motorových vozidel s názvy Speciál a Super, které mají následující limity pojistného plnění:

- ♦ Speciál: 20 mil. Kč pro ŠVZ a 40 mil. Kč pro ŠZU;
- ♦ Super: 54 mil. Kč pro ŠVZ a 54 mil. Kč pro ŠZU.

Řidičům, kteří v každém předchozím roce nezavinili dopravní nehodu, je přiznán bonus ve výši 5 % a načítá se až do výše 50 %. Rok 2003 je rokem výchozím a v tomto roce může být poskytnut bonus maximálně 5 %. V případě škodné události má pojistitel právo upravit pojistné a tuto novou výši pro další pojistné období oznámí pojistníkovi. Při čtvrtletním placení pojistného pojišťovna účtuje 6procentní a při pololetním 4procentní přírážku k pojistnému. Měsíční placení pojistného není povoleno.

Tabulka č. 13– Sazby ČPP pro rok 2003

Osobní automobil dle zdvihového objemu válců	Roční sazby v korunách			
	Varianta Speciál (20/40)		Varianta Super (54/54)	
	základní	s bonusem 5 % ⁴⁴	základní	s bonusem 5 %
1000 – 1350 cm ³	3 284	3 120	3 698	3 513
1350 – 1850 cm ³	4 567	4 339	5 290	5 026
1850 – 2500 cm ³	6 996	6 646	7 992	7 592

Pramen: www.ruceni.cz

⁴⁴ Pro 12 a více měsíců bezeškodného průběhu pojištění

5.4.2. **Doplňkové služby**

Pojišťovna poskytuje **asistenční služby** u obou zmíněných variant prostřednictvím společnosti AXA ASSISTANCE. Při uzavření odpovědnostního pojištění motorových vozidel poskytuje ČPP ještě **další výhody**:

- ◆ bezplatné úrazové pojištění řidiče při havárii vozidla;
- ◆ cestovní zdravotní připojištění řidiče při pobytu v cizině;
- ◆ slevy na jiná pojištění (např. 10 % na havarijní pojištění, 30 % na cestovní pojištění VZP ČR jakéhokoliv typu).

5.5. **Možný vývoj do budoucna**

V současné době byl parlamentu předložen návrh novely zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, který mimo jiné ukládá, že pojišťovny budou muset zvýšit minimální limity pojistného plnění z důvodu další harmonizace s právem EU (konkrétně se směrnicemi č. 2000/26/ES, 73/239/EHS a především 88/357/EHS). Škody na zdraví budou muset být pojištěny minimálně na 35 mil. Kč ze současných 18 mil. Kč. U škod na majetku to bude změna minimálního limitu pojistného z 5 na 18 mil. Kč. Některé pojišťovny již nyní samy dobrovolně stanovily vyšší limity pojistného plnění, jiné je budou muset navýšit, což by podle odhadu MF ČR mohlo vést až k 10procentnímu zvýšení cen pojištění odpovědnosti [15].

Další změnu lze očekávat po vstupu ČR do EU, kdy budou moci na českém pojistném trhu nabízet toto pojištění i zahraniční pojišťovny, které s největší pravděpodobností přijdou s rozšířenou a zajímavější segmentací sazeb, než je dosud používaný přístup v ČR. Lze se také domnívat, že i současní pojistitelé působící na tomto trhu pojištění odpovědnosti, se budou po získání dostatečně kredibilních a dlouhých časových řad statistických údajů o svých klientech snažit vytvořit po vzoru vyspělých tržních ekonomik členitější sazebníky, které berou v potaz ještě další kritéria, např. [3]:

- ◆ typ motorového vozidla a rok výroby;

- ♦ území provozu vozidla (město nebo menší obec);
- ♦ druh provozu vozidla (pro podnikání, osobní potřebu, ...).

Jiné řešení vývoje v systému pojištění odpovědnosti představuje systém založený na pojištění odpovědnosti řidičů. V tomto systému jsou povinni se pojistit všichni řidiči motorových vozidel, které můžeme definovat jako všechny vlastníky řidičského oprávnění. Výhodou tohoto systému je odstranění závislosti pojistného na zdvihovém objemu válců vozidla, odstranění problému v pojištění vozidla a nikoli odpovědného řidiče, odpadla by nutnost vracení registrační značky při přerušení pojištění, eliminace vlivu změny vlastníka vozidla na pojištění atd.[2].

5.6. Porovnání pojistného nejnižších limitů všech pojistitelů pojištění odpovědnosti v roce 2003 a 2002

Z výše provedené analýzy sazeb pojistného vyplývá, že i po ukončení regulace se pojistné jednotlivých pojistitelů výrazně neliší. Pokud bychom porovnávali sazby jednotlivých pojišťoven u nejnižších limitů pojistného pro nejpočetnější skupiny osobních automobilů, zjistíme, že rozdíly, zvláště po započtení nejvyššího možného bonusu, jsou minimální.

a) osobní automobily s objemem 1000 – 1350 cm³

Tabulka č. 14 – Pojistné u osobních automobilů s objemem válců 1000 – 1350 cm³ v roce 2003

Pojistitel	Limity krytí ⁴⁵	Základní sazba	Sazba s nejvyšším bonusem
ČP	5/18	3 468	2 948
Kooperativa	10/35	3 956	2 768
Allianz	5/18	3 498	2 973
ČPP	20/40	3 284	3 120
ČSOB Pojišťovna	6/22	3 432	2 916
Generali	5/18	3 436	2 921
Pojišťovna ČS	50/50	3 426	2 912
UNIQA	5/18	3 439	2 923
Union pojišťovna	10/18	3 120	2 652
Triglav	50/50	3 408	2 896

Pramen: [16], [17]

Variabilitu těchto sazeb pojistného bychom mohli vyjádřit pomocí směrodatné odchylky s_x , která udává, o kolik se většina sazeb odchyluje od průměrné sazby. Její hodnota se vypočítá⁴⁶:

$$s_x = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n}}$$

Po dosazení základních tarifů pro rok 2003 do předcházejícího vzorce dojdeme k číslu 199,497 Kč, které nám potvrdilo nepříliš velkou variabilitu.

⁴⁵ věcné škody a ušlý zisk/škody na zdraví nebo usmrcení

⁴⁶ Pramen: SEGER, J. - HINDLS, R.: Statistické metody v tržním hospodářství. 1. vyd. Praha, 1995, s. 43.

Tabulka č. 15 – Pojistné u osobních automobilů s objemem válců 1000 – 1350 cm³ v roce 2002

Pojistitel	Limity krytí ⁴⁷	Rok 2002	
		Zákl. sazba	Sazba s max. bonusem
ČP	5/18	3 110	2 799
Kooperativa	10/35	3 428	2 744
Allianz	5/18	3 147	2 832
ČPP	10/36	2 838	2 696
ČSOB Pojišťovna	10/50	3 000	2 700
Generali	5/18	3 124	2 811
Pojišťovna ČS	50/50	3 207	2 726
UNIQA	5/18	3 065	2 759
Union pojišťovna	10/18	3 098	2 788
Zürich	5/18	3 108	2 797
IPB Poj.	6/22	3 048	2 748
Komerční poj.	54/15	3 110	2 799

Pramen: www.ruceni.cz

Pro srovnání v roce 2002, kdy bylo pojistné ještě regulováno, dosahovala směrodatná odchylka základních sazeb výše 130,41 Kč. Tato analýza tedy potvrdila, že zrušení regulace vedlo k nárůstu odchylek ve výši pojistného, i když tento nárůst není nijak dramatický a zatím nedošlo k výraznějším rozdílům mezi cenou pojištění u jednotlivých pojistitelů.

Lepší vypovídací schopnosti o variabilitě dosáhneme porovnáním sazeb s maximálně možným bonusem, kterého dosahuje téměř 90 % motoristů. V roce 2003 se hodnota s_x blíží 116,73 Kč a v roce 2002, kdy byly sazby ještě regulovány, je to jen 42,53 Kč.

⁴⁷ věcné škody a ušlý zisk/škody na zdraví nebo usmrcení

b) osobní automobily s objemem 1350 - 1850 cm³

Tabulka č. 16 - Pojistné u osobních automobilů s objemem válců 1350 - 1850 cm³ v roce 2003

Pojistitel	Limity krytí ⁴⁸	Základní sazba	Sazba s nejvyšším bonusem
ČP	5/18	4 817	4 094
Kooperativa	10/35	5 712	3 996
Allianz	5/18	4 996	4 247
ČPP	20/40	4 567	4 339
ČSOB Pojišťovna	6/22	4 908	4 164
Generali	5/18	4 972	4 226
Pojišťovna ČS	50/50	5 440	4 624
UNIQA	5/18	5 011	4 259
Union pojišťovna	10/18	4 500	3 825
Triglav	50/50	4 872	4 259

Pramen: www.ruceni.cz

Pro tuto skupinu vozidel je už variabilita neregulovaných základních sazeb pro rok 2003 vyšší, a to 345,41 Kč. Po započtení nejvyšších možných bonusů v třetím roce fungování tohoto pojištění se variabilita snížila až na 200,9 Kč. Pro srovnání variabilita základních, ještě regulovaných sazeb pro rok 2002 dosahovala výše 205,17 Kč. Po započtení maximálních bonusů pro rok 2002 byla variabilita jen 74,51 Kč.

⁴⁸ věcné škody a ušlý zisk/škody na zdraví nebo usmrcení

Tabulka č. 17- Pojistné u osobních automobilů s objemem válců 1350 - 1850 cm³ v roce 2002

Pojistitel	Limity krytí ⁴⁹	Rok 2002	
		Zákl. sazba	Sazba s max. bonusem
ČP	5/18	4 473	4 026
Kooperativa	10/35	5 000	4 000
Allianz	5/18	4 547	4 092
ČPP	10/36	4 060	3 857
ČSOB Pojišťovna	10/50	4 308	3 876
Generali	5/18	4 548	4 093
Pojišťovna ČS	50/50	4 588	3 900
UNIQA	5/18	4 466	4 019
Union pojišťovna	10/18	4 498	4 048
Zürich	5/18	4 404	3 964
IPB Poj.	6/22	4 452	4 008
Komerční poj.	54/15	4 449	4 005

Pramen: www.ruceni.cz

Uvedené analýzy pro obě dvě nejpočetnější skupiny vozidel vypovídají o jasném efektu opuštění regulace, ale zároveň ukazují na nižší variabilitu sazeb skutečně placeného pojistného oproti základním sazbám pojišťoven.

⁴⁹ věcné škody a ušlý zisk/škody na zdraví nebo usmrcení

6. ZÁVĚR

Přestože je doba několika měsíců ve fungování deregulovaného systému pojištění odpovědnosti příliš krátká na jeho celkové zhodnocení, pokusila bych se nastínit určité závěry, ke kterým jsem při zpracovávání své diplomové práce došla.

Ačkoli povinně smluvní forma tohoto pojištění, tak jak funguje v ČR, je v zásadních rysech již téměř konformní se systémem EU, lze v našich podmínkách nalézt několik abnormalit, které jsou spojeny především s oligopolní strukturou tohoto trhu. Mezi jeho největší nedostatky patří:

- ♦ dochází ke stále větší koncentraci tohoto trhu (4 největší pojistitelé podle počtu pojištěných vozidel ovládají téměř 90 % trhu);
- ♦ sazby pojistného jednotlivých pojistitelů se i po provedené deregulaci příliš neliší (např. variabilita sazeb s nejvyšším možným bonusem pro rok 2003, kterého dosahuje téměř 90 % motoristů, u skupiny vozidel 1000 – 1350 cm³ činí pouhých 116,73 Kč);
- ♦ pojistitelé nabízejí téměř totožný rozsah doplňkových služeb (asistenční služby, pojištění skel, úrazové pojištění osob ve vozidel, pojištění zavazadel, pojištění pro případ nákladů za nájem náhradního vozidla);
- ♦ všichni pojistitelé stanovují sazby pouze podle 2 kritérií, primárně podle zdvihového objemu válců automobilu s následnou diferenciací podle škodného průběhu řidiče (systém bonusu a malusu);
- ♦ poměrně nízké limity plnění ve srovnání s neexistencí horní hranice výplaty pojistného plnění v minulé formě zákonného pojištění;

Změna zákonné formy pojištění na povinně smluvní znamenala pozitivní změnu pro fungování celého systému pojištění odpovědnosti. Mezi kvalitativně nejprínosnější patří zejména následující změny:

- ♦ začátek fungování trhu mezi jednotlivými pojistiteli a nastolení alespoň určité míry konkurence v jejich nabídce;

- ◆ omezení nároků systému pojištění na finanční zdroje ze státního rozpočtu;
- ◆ možnost výběru pojišťovny a pojistného produktu dle přání klientů;
- ◆ postupná harmonizace systému pojištění s legislativou zemí EU;
- ◆ zefektivnění systému pojištění z hlediska odstranění dotací z veřejných zdrojů a postupný přechod na efektivní tlak konkurence mezi pojistiteli;
- ◆ náprava cen a cenového mechanismu tvorby pojistných kalkulací a sazeb pojistného;
- ◆ zvýšení zainteresovanosti samotných pojištěnců na snižování nehodovosti a posílení tak principu spravedlnosti a ekvivalence;
- ◆ odstranění nesrovnalostí mezi počtem pojištěných vozidel a počtem vozidel evidovaných v centrálním registru vozidel a s tím spojená minimalizace počtu neplaticů pojistného.

Lze tedy shrnout, že nový systém pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel je i přes určité nedostatky kvalitativně propracovanější a vhodnější. Nový systém je hlavně tržně konformní a klienty lépe vnímán z hlediska možnosti výběru, posílení vlastní odpovědnosti a tržního tlaku na redukci rizika samotných pojištěnců. Je pravdou, že současný stav pojištění nepředstavuje svou konečnou fázi vývoje a bude zcela jistě docházet v čase k jeho postupným změnám a úpravám a není dokonce ani vyloučena jeho zásadní změna (viz např. kapitola 5.5), přesto lze současnou formu pojištění odpovědnosti považovat za vyhovující.

Seznam literatury

- [1] SCHELLE, K.: Vývoj právní úpravy pojišťovnictví. 1. vyd. Brno, 1994, s. 59 - 60.
- [2] DAŇHEL, J.: Kapitoly z pojistné teorie. 1. vyd. Praha, 2002, s. 99 - 104.
- [3] VOSTATEK, J.: Sociální a soukromé pojištění. 1. vyd. Praha, 1996, s. 401.
- [4] VĚSTNÍK NKU 1998, 98/06.: Kontrolní závěr z kontroly Hospodaření s prostředky zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel, s. 284 – 288.
- [5] ČT 2.: Česká pojišťovna zahájila kampaň proti zprávě NKÚ. „21“, 13. 1. 1999.
- [6] Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů
- [7] POJISTNÝ OBZOR., 11, 2000, s. 11.
- [8] POJISTNÝ OBZOR., 11, 2001, s. 14.
- [9] Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění, ve znění pozdějších předpisů
- [10] IPB POJIŠŤOVNA – ČSOB POJIŠŤOVNA, Pardubice, Partnerství. 2002.
- [11] MUSÍLEK, P.: Finanční trhy & investiční bankovnictví. 1. vyd. Praha, 1999.
- [12] SOJKA, M.: Asymetrické informace a jejich důsledky pro metodologii ekonomie, www.cepin.cz
- [13] SOUKUPOVÁ, J.: Mikroekonomie. 2. vyd. Praha, 2000, s. 493.
- [14] DUCHÁČKOVÁ, E.: Pojišťovnictví. 1. vyd. Praha, 1997, s. 52.
- [15] ZNAMENÁČKOVÁ, J.: Povinné ručení zřejmě podraží. Lidové noviny, 2. 4. 2003, s. 18.
- [16] JANEČEK, J.: Jaké budou sazby povinného ručení v příštím roce. MF Dnes, 5. 11. 2002, s. F/1 - F/6.
- [17] JAROŠ, M. – BENZL. P.: Povinné ručení opět podražilo. Lidové noviny, 6. 11. 2002, s. 17 – 20.

Další literatura:

- BUŠTA, P.: Nové pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. 2. vyd. Praha, 2000.
- COLANDER, C.: Economics. 2. ed. USA, 1995.
- ČEJKOVÁ, V.: Pojištění pro podnikatele. 1. vyd. Břeclav, 1998.
- ČT 2.: Podezření České pojišťovny. „21“, 7. 1. 1999.

- DAŇHEL, J.: Neuralgický bod ekonomiky pojišťoven: tarifní rovnováha. *Pojistný obzor*, 3, 2002, s. 5.
- HOLMAN, R.: Dějiny ekonomického myšlení. 1. vyd. Praha, 1999.
- HOSPODÁŘSKÉ NOVINY.: Česká pojišťovna ostře odmítla závěry NKÚ. *HN*, 6. 11. 1998, s. 1.
- HRADEC, J.: Možné cesty dalšího vývoje v pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. *Pojistný obzor*, 3, 2002, s. 6.
- KOPECKÝ, K.: Povinné ručení. 1. vyd. Praha, 2002.
- KRAFT, J.: Teorie ekonomie a její kvantifikovaná realita v české ekonomice. 1. vyd. Liberec, 1998.
- PARKIN, M.: Economics. 1. ed. USA, 1990.
- PRÁVO.: Česká pojišťovna odmítá tvrzení NKÚ, že bere peníze ze státního rozpočtu. *Právo*, 4. 11. 1998, s. 19.
- PRIMA TV.: NKÚ uvedla nepravdivé informace. *Deník*, 7. 1. 1999.
- RYSKOVÁ, S.: Budeme povinně ručit podle unie. *Ekonom*, 15, 2003, s. 56.
- SEGER, J. – HINDLS, R.: Statistické metody v tržním hospodářství. 1. vyd. Praha, 1995.
- SLANÝ, A.: Hospodářská politika. 1. vyd. Praha, 1999.
- SPIRIT, M.: Pojistné právo. 1. vyd. Praha, 2000.
- ŠPERKEROVÁ, M.: Hra o auta je u konce. *Euro*, 2, 2000, s. 28.
- ŠPERKEROVÁ, M. – HANDL, E.: Kafka by se divil. *Euro*, 32, 2000, s. 29.
- VELEBOVÁ, E.: Smluvní a zákonné pojištění. 1. vyd. Praha, 1993.
- Všeobecné pojistné podmínky: ČP, ČPP, Kooperativa, Allianz
- WWW stránky: www.cpoj.cz, www.cpp.cz, www.koop.cz, www.allianz.cz.
- Zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví, v platném znění
- ŽÁK, M.: Učebnice hospodářské politiky II. 2. vyd. Praha, 2000.

Seznam příloh

Příloha č. 1 Plnění poškozeným z GF v Kč a ohlášené nároky

Příloha č. 2 Počty vyřizovaných případů práva ČKP na náhradu škody v tis. Kč

Přílohy

Příloha č. 1 - Plnění poškozeným z GF v Kč a ohlášené nároky

Plnění podle zákona č. 168/1999 Sb.	Rok 2000		Rok 2001	
	Plnění poškozeným	Ohlášené nároky poškozených	Plnění poškozeným	Ohlášené nároky poškozených
§ 24 odst. 2 písm. a	2 351	3 312 956	241 029	9 456 535
§ 24 odst. 2 písm. b	2 756 646	33 823 077	23 331 165	102 132 883
§ 24 odst. 2 písm. c	0	0	0	0
§ 24 odst. 2 písm. d	0	516 845	379 187	80 000
§ 24 odst. 2 písm. e	933 564	521 301	1 166 234	363 680
Systém zelené karty	20 858	16 527 784	3 183 797	9 906 088
Poplatky za zpracování	526 823	X	3 083 426	X
Celkem	4 240 242	54 701 963	31 384 838	121 939 918

Pramen: Výroční zpráva ČKP za rok 2000 a 2001

Příloha č. 2 - Počty vyřizovaných případů práva ČKP na náhradu škody v tis. Kč

Druhy regresu	Rok 2000	Rok 2001		
	Celkem	Případy vyřizované soudně	Mimosoudně vyřizované případy	Celkem
Celkový počet regresů	2 159	5 206	17 409	22 615
Dohody o uhrazení dluhu formou splátek	316	110	2194	2 304
Celkově uhrazeno z uplatňovaného nároku	20	103	1 970	2 073
Částečná úhrada pohledávky podle dohod	20	56	567	623
Vydané platební rozkazy	102	4 389	-	4 389
Vydané soudní rozsudky	-	152	-	152
Exekuce	-	1 005	-	1 005

Pramen: Výroční zpráva ČKP za rok 2001