

Technická univerzita v Liberci  
Hospodářská fakulta

Studijní program: 6202 - Hospodářská politika a správa  
Studijní obor: Pojišťovnictví

Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla v  
České republice se zaměřením na funkci České kanceláře pojistitelů  
a porovnání tohoto pojištění s vybranými evropskými zeměmi

The Motor Third Party Insurance in the Czech Republic targeting the function of Česká  
kancelář pojistitelů and the comparison of that insurance with chosen European countries

DP – PO – KPO – 2008 - 08

MARTINA JARÁ

Vedoucí práce: Ing. Radek Moc, Ph.D (Česká pojišťovna a.s.)  
Konzultant : Ing Ivana Šafarčíková (KPO)

Počet stran 87

Počet příloh 13

Datum odevzdání 9. 5. 2008

## **PROHLÁŠENÍ**

Byl(a) jsem seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo. Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL. Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše. Diplomovou práci jsem vypracoval(a) samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum: 9.5.2008

Podpis:

## **PODĚKOVÁNÍ**

Ráda bych poděkovala všem, kteří se zasloužili o pomoc při vzniku mé diplomové práce. Jmenovitě vedoucímu práce panu Ing. Radkovi Mocovi Ph.D. za podnětné nápady a rady, kterými přispěl k vypracování této práce. Dále Ing. Ivaně Šafarčíkové zejména za pomoc při zpracování po formální stránce. Také bych na tomto místě chtěla poděkovat své rodině za podporu při studiu, bez které by tato práce nemohla vzniknout.

## **RESUMÉ**

Tématem mé diplomové práce je pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, zejména porovnání vybraných trhů povinného ručení evropských zemích. Vybranými zeměmi jsou státy Visegrádské čtyřky. Práce je rozdělena na čtyři kapitoly. První kapitola se věnuje právní úpravě tohoto pojištění v České republice. Druhá kapitola je zaměřena na Českou kancelář pojistitelů, její hlavní funkce a trh českého povinného ručení. Další kapitola se zabývá charakteristikou pojištění odpovědnosti na území zbývajících tří států Visegrádské čtyřky, tedy Maďarské, Polské a Slovenské republiky. Obsahuje i informace o příslušné Kanceláři a statistická data o daných trzích. Poslední kapitola shrnuje poznatky z předchozích částí práce a porovnává rozdíly pojištění v popisovaných zemích, nakonec jsou pro srovnání a přehled uváděna data z vybraných zemí Evropy.

## **SUMMARY**

The topic of my diploma thesis is the Motor Third Party Liability Insurance, especially the comparison of the chosen European insurance markets of MTPL. The chosen countries are the states of the Visegrad Group. The project is divided into four chapters. The first one deals with legal regulations of that insurance in the Czech Republic. The second chapter is focused on The Czech Insurers' Bureau, its most important functions and on the czech insurance market. The further part is concerned with the characteristics of the Motor Third Party Liability Insurance in the territories of the other states of the Visegrad Group - Hungary, Poland and Slovakia. It also includes information about relevant Bureau and statistical data about those insurance markets. The last chapter summarises the findings from the previous parts and explains the differences in the insurance in the described countries. For the comparison the information about chosen states of Europe are mentioned at the end of my diploma thesis.

## KLÍČOVÁ SLOVA

Česká kancelář pojistitelů	The Czech Insurers' Bureau
Česká republika	The Czech Republic
garanční fond	guarantee fund
hraniční pojištění	frontier insurance
informační středisko	information centre
Maďarská republika	Hungary
pojistitel	policy holder
pojistný trh	insurance market
pojištění	insurance
pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla	The Motor Third Party Liability Insurance
pojištěný	insured
Polská republika	Poland
porovnání	comparison
segmentace	segmentation
Slovenská republika	Slovakia
škodní zástupce	claims representatives

## OBSAH

OBSAH .....	8
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK .....	10
SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK .....	12
ÚVOD .....	13
<b>1 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v podmínkách České republiky .....</b>	<b>15</b>
1.1 Rozsah pojištění odpovědnosti .....	16
1.2 Pojistná smlouva .....	17
1.3 Výluky z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	18
1.4 Nárok na náhradu pojistného plnění .....	19
1.5 Povinnosti pojištěného .....	21
1.6 Pojistné plnění .....	21
1.7 Škodní zástupce .....	22
1.8 Zánik pojištění odpovědnosti .....	23
1.9 Segmentace pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	23
<b>2 Česká kancelář pojistitelů .....</b>	<b>25</b>
2.1 Členové ČKP .....	25
2.2 Bývalí členové ČKP .....	28
2.3 Informační středisko .....	30
2.4 Garanční fond .....	30
2.5 Hraniční pojištění .....	32
2.6 Databáze škod povinného ručení .....	34
<b>3 Charakteristika pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla na území Visegrádské skupiny .....</b>	<b>35</b>
3.1 Vznik a charakteristika Visegrádské čtyřky .....	35
3.2 Charakteristika vývoje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v Evropské unii .....	36
3.3 Základní koncepce pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla existující ve světě .....	38
<b>3.4 Slovenská republika .....</b>	<b>39</b>
3.4.1 Rozsah pojištění .....	45
3.4.2 Výluky .....	46
3.4.3 Nárok na náhradu pojistného plnění .....	47
3.4.4 Pojistná smlouva .....	48
3.4.5 Systém bonus/malus .....	49
3.4.6 Limity pojistného plnění .....	52
3.4.7 Zánik pojištění odpovědnosti .....	52
3.4.8 Práva a povinnosti pojištěného .....	53
3.4.9 Pokuty .....	54
3.4.10 Segmentace pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	54
3.4.11 Slovenská kancelária poisťovateľov (Slovenská kancelář pojistitelů) .....	55
<b>3.5 Maďarská republika .....</b>	<b>59</b>
3.5.1 Rozsah pojištění .....	60
3.5.2 Pojistné .....	61

3.5.3	Platnost pojištění .....	62
3.5.4	Výluky .....	63
3.5.5	Nárok na náhradu pojistného plnění .....	64
3.5.6	Práva a povinnosti pojištěného .....	65
3.5.7	Systém bonus/malus .....	66
3.5.8	Maďarská kancelář pojistitelů .....	67
<b>3.6</b>	<b>Polská republika .....</b>	<b>69</b>
3.6.1	Rozsah pojištění .....	70
3.6.2	Pojistná smlouva .....	71
3.6.3	Zánik pojištění .....	72
3.6.4	Výluky .....	73
3.6.5	Nárok na náhradu pojistného plnění .....	74
3.6.6	Pokuty .....	74
3.6.7	Polská kancelář pojistitelů .....	75
<b>4</b>	<b>Porovnání trhu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla na území zemí Visegrádské čtyřky .....</b>	<b>77</b>
ZÁVĚR	.....	82
SEZNAM PŘÍLOH	.....	87

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

%	procento
€ = EUR	Euro
a.s.	akciová společnost
Allianz	Allianz pojišťovna, a.s.
č.	číslo
Česko	Česká republika
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČP	Česká pojišťovna a.s.
ČPP	Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.
ČR	Česká republika
ČSFR	Československá federativní republika
ČSOB	ČSOB Pojišťovna, a.s.
Direct	DIRECT Pojišťovna, a.s.
Dolnorakouská	Dolnorakouská pojišťovna
Generali	Generali pojišťovna a.s.
HPP = GWP	hrubé předepsané pojistné
HUF	Maďarský forint
Kč	Koruna česká
Kooperativa	Kooperativa, pojišťovna, a.s.
Maďarsko	Maďarská republika
l	litr
mg	miligram
mil.	milion
miliard.	miliarda
MKP	Maďarská kancelář pojistitelů
MOD	havarijní pojištění
PKP	Polská kancelář pojistitelů
PLN	Zlotý
pojištění odpovědnost	pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla



Polsko	Polská republika
POV = MTPL	pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
povinné ručení	pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
Sb.	sbírky
Sk	Slovenská koruna
SKP	Slovenská kancelář pojistitelů
tis.	tisíc
tzv.	takzvaný
Triglav	Triglav pojišťovna, a.s.
UNIQA	UNIQA pojišťovna, a.s.
V4	Visegrádská čtyřka
WÜSTENROT	WÜSTENROT pojišťovna
XEU	European currency unit

## SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obrázek 1 – Podíl ČP na trhu POV .....	27
Obrázek 2 – Počet pojištěných vozidel v databázi ČKP k 31.12. ....	27
Obrázek 3 – Tržní podíly slovenských pojišťoven po demonopolizaci v roce 2002 .....	42
Obrázek 4 – Výdaje na reklamu na povinné ručení (v mil. Sk) .....	43
Obrázek 5 – Počet pojištěných vozidel v databázi SKP k 31.12. příslušného roku .....	57
Obrázek 6 – Počet pojištěných vozidel v databázi MKP k 31.12. příslušného roku.....	67
Tabulka 1 – Počet členů České kanceláře pojistitelů .....	25
Tabulka 2 - Hrubé předepsané pojistné (v mil. Kč) .....	26
Tabulka 3 - Podíl ČP podle počtu vozidel.....	26
Tabulka 4 - Provedené akvizice.....	29
Tabulka 5 - Plnění z garančního fondu.....	32
Tabulka 6 - Standardní pojistné hraničního pojištění.....	33
Tabulka 7 - Počet uzavřených smluv o hraničním pojištění.....	33
Tabulka 8 – Možná podoba bonusu - malusu.....	51
Tabulka 9 - Počet členů Slovenské kanceláře pojistitelů .....	55
Tabulka 10 - Počet pojištěných vozidel u jednotlivých pojišťoven .....	56
Tabulka 11 - Předepsané pojistné POV v tis. Sk.....	58
Tabulka 12 - Přijaté pojistné (v mil. HUF).....	68
Tabulka 13 - Hrubé předepsané pojistné .....	76
Tabulka 14 - Herfindahlův index.....	77
Tabulka 15 - Souhrnná tabulka V4.....	78
Tabulka 16 - Povinné ručení ve vybraných zemích Evropy v roce 2005.....	81

## ÚVOD

V dnešní době jsou kladeny požadavky na rychlé a pohodlné cestování. Nejvyužívanějšími prostředky se stávají vozidla, která díky vývoji nových technologií nabízejí komfortní a poměrně rychlý přesun. To sebou ale přináší i nevýhody. Každý vlastník (vozidla) je totiž denně vystaven nejrůznějším nebezpečím a rizikům, mezi která patří odcizení, poškození, zničení nebo povinnost zaplatit škodu poškozeným osobám. Proto se většina provozovatelů snaží ochránit před těmito riziky a také před jejich možnými následky. Možnost ochrany představuje pojištění, které je schopno minimalizovat finanční následky těchto rizik. Pojištění motorových vozidel patří k jednomu z nejdůležitějších a v poslední době také nejrozšířenějších pojištění. Tvoří zhruba 30 % předepsaného pojistného na neživotním pojištění.

Motoristé mohou uzavřít havarijní pojištění, které kryje škody vzniklé na poškozeném vozidle, které si vlastník způsobil sám a neúmyslně. Nebo pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, které je sice nejdůležitějším druhem odpovědnostního pojištění, ale díky svému významu a zvláště vzhledem k jeho propojení s havarijním pojištěním je řazeno k pojištění motorových vozidel. Na základě lidově zvaného povinného ručení má pojištěný právo, aby za něho pojišťovna uhradila škodu, za kterou odpovídá těm, kteří utrpěli škodu v souvislosti s provozem motorového vozidla pojištěného. Havarijní pojištění je dobrovolné a záleží tedy čistě na vůli motoristy, zda si ho uzavře. Povinné ručení je ale povinně smluvním pojištěním, vlastník vozidla je povinen uzavřít smlouvu o pojištění. Výběr pojistitele a konkrétní podoby produktu je ponechán na pojištěném.

Cílem této práce bude porovnání pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla na území států Visegrádské čtyřky, tedy České, Maďarské, Polské a Slovenské republiky a dále také zaměření na základní funkce České kanceláře pojistitelů.

Práce bude rozdělena do čtyř kapitol. První část bude zaměřena na úpravu povinného ručení v podmínkách České republiky. Druhá kapitola bude věnována České kanceláři pojistitelů, jejím hlavním funkcím a popisu českého trhu pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla. Další část bude charakterizovat povinné ručení na území

zbývajících států Visegrádské čtyřky. Jeho úpravu danou tamějším zákonem a situaci na příslušném pojistném trhu. Závěrečná, čtvrtá, kapitola shrne rozdíly mimo jiné ve vzniku nebo zániku pojištění, ve vylukách a refundacích. Porovná například výši hrubého předepsaného pojistného, počet vozidel, koncentraci trhu, počet pojistitelů nebo limity pojistného plnění.

## **1 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v podmínkách České republiky**

Pojištění odpovědnosti mělo až do konce roku 1999 podobu zákonného pojištění. Nyní je upraveno zákonem č. 168/1999 Sb. s platností od 1.1.2000. Na základě tohoto zákona se pojištění odpovědnosti v roce 2000 stává povinně smluvním, hlavně kvůli snaze České republiky o zapojení se do evropské integrace a s ní spojené harmonizaci české legislativy s legislativou Evropské unie. Je také zřízena Česká kancelář pojistitelů s garančním fondem. Tak, jak vyžaduje legislativa Evropské unie, je zrušen monopol České pojišťovny a trh pojištění odpovědnosti se otevírá dalším pojistitelům a tím se nabízí možnost výběru pojišťovny podle přání klienta. Zvyšuje se také kvalita a rychlost likvidace pojistných událostí. Zmíněný zákon z roku 1999 s sebou přináší zrušení příbuzenské klauzule u škod na zdraví. Mimo jiné zavádí systém bonus/malus a tím i možný pokles dopravní nehodovosti. Konkurenční prostředí na trhu působí proti růstu cen za pojištění. Přesto stát reguloval minimální a maximální pojistné sazby až do 31.12.2002. Po tomto datu dostaly pojišťovny volný prostor pro poskytování pojištění odpovědnosti. Zákon č. 47/2004 Sb. účinný ode dne vstupu České republiky do Evropské unie uvádí zákon z roku 1999 do souladu s právem Evropských společenství. [5]

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je pojištěním škodovým, jehož účelem je náhrada škody vzniklé v důsledku pojistné události. Pojištění se vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Podle příslušných zákonů smí být na veřejně přístupné pozemní komunikaci provozováno jen takové vozidlo, u kterého majitel uzavřel pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Nepojištěné vozidlo musí být umístěno mimo veřejně přístupné pozemní komunikace (garáž, soukromý veřejnosti nepřístupný pozemek) a jeho majitel musí podniknout další kroky. Pokud do 14 dnů od zániku pojistné smlouvy není uzavřena smlouva nová, je vlastník povinen podle zákona příslušnému orgánu registrace vozidel odevzdat registrační značku a osvědčení o registraci vozidla. V případě porušení těchto povinností hrozí pokuta až 20 000 Kč. Dále příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností

provede dočasné vyřazení vozidla z registru silničních vozidel, o které žádá vlastník vozidla. K žádosti se přikládá osvědčení o registraci vozidla (dříve osvědčení o technickém průkazu), tabulka s přidělenou registrační značkou (dříve státní poznávací značka) a technický průkaz vozidla, do kterého se označí záznam o jeho dočasném vyřazení.

Tato doba dočasného vyřazení není ničím omezena. K žádosti o ukončení dočasného vyřazení u obecního úřadu vlastník vozidla přiloží doklady o splnění podmínek pro provoz vozidla na pozemních komunikacích (doklad o pojištění, technický průkaz vozidla).

### **1.1 Rozsah pojištění odpovědnosti**

Toto pojištění se vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Pojištěný má nárok, aby za něho jeho pojistitel uhradil poškozenému uplatněné a prokázané nároky na náhradu:

- „škody na zdraví nebo usmrcením,
- škody vzniklé poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklé odcizením věci, pozbyla – li fyzická osoba schopnost opatrovat ji,
- účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatňování výše uvedených nároků, pokud ke škodné události, ze které tato škoda vznikla a za kterou pojištěný odpovídá, došlo v době trvání tohoto pojištění,
- škody, které mají povahu ušlého zisku.“<sup>1</sup>

Na požádání příslušníka Policie České republiky je řidič povinen předložit doklad o pojištění, který je nahrazován zelenou kartou nebo doklad o hraničním pojištěním. [9]

---

<sup>1</sup> Zákon č. 169/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů §6, odst.2

## 1.2 Pojistná smlouva

Pojistnou smlouvu je povinen uzavřít každý vlastník či spoluvlastník tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského vozidla, který není držitelem platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě nebo nemá pojištění odpovědnosti zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Vlastník tuzemského vozidla si může vybrat jednu z pojišťoven, která dostala povolení od České národní banky.

Pojistná smlouva obsahuje minimálně údaje o pojistiteli a pojistníkovi, držiteli vozidla, vlastníkovi vozidla (například leasingová společnost), údaje o vozidle vyplněné v souladu s technickým průkazem vozidla. Dále obsahuje dobu trvání pojištění, pojistné období, limit pojistného plnění, výši, způsob a splatnost pojistného.

U sjednávané výše pojistného je pojistitel povinen přihlédnout k předcházejícímu škodnímu průběhu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla pojistníka. Pojistné po tomto zohlednění může být sníženo v případě bezeškodního průběhu pojištění – tzv. bonus. Nebo naopak může dojít k přirážce k pojistnému, pokud v minulosti došlo k výplatě pojistného plnění z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla – tzv. malus.

Ze zákona je stanovena také nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodní události, čímž se rozumí limit pojistného plnění. Ten musí být při škodě na zdraví nebo usmrcení nejméně 35 mil. Kč na každého zraněného nebo usmrceného. Při majetkové škodě či škodě na ušlém zisku činí limit pojistného plnění nejméně 18 mil. Kč bez ohledu na počet poškozených. Většina pojišťoven nabízí pro své klienty limity vyšší, jedná se o 50 mil., 70 mil. či dokonce 100 mil. Nyní pojišťovny a její klienti stojí před postupným navyšováním limitů pojistného plnění až do června roku 2012. Zavazuje k tomu Českou republiku 5. evropská směrnice, která požaduje navýšení stávajících limitů pojistného plnění u škod na majetku na 1 mil. € a u škod na zdraví dává volbu, zda se zvolí limit 1 mil. € na každého poškozeného, nebo 5 mil. € pro všechny poškozené.

Uzavřít pojistnou smlouvu nemusí složka integrovaného záchranného systému, vozidla provozovaná Bezpečnostní informační službou, Vojenským zpravodajstvím, Úřadem pro zahraniční styky a informace, Policií České republiky útvarů služby kriminální policie a vyšetřování a vozidla jednotek sborů dobrovolných hasičů obce. škodu způsobenou těmito vozidly hradí ministerstvo. [9]

### **1.3 Výluky z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**

Není – li ve smlouvě dohodnuto jinak, pojistitel nehradí:

- „škodu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena,
- škodu, která má povahu ušlého zisku a škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla – li fyzická osoba schopnost opatrovat ji, za kterou pojištěný odpovídá svému manželovi nebo osobám, které s ním v době vzniku škodné události žily ve společné domácnosti, s výjimkou škody v podobě ušlého zisku, jestliže tato škoda souvisí se škodou na zdraví nebo usmrcením,
- škodu na vozidle, jehož provozem byla škoda způsobena, jakož i na věcech přepravovaných tímto vozidlem, s výjimkou škody způsobené na věci, kterou měla tímto vozidlem přepravovaná osoba v době škodné události na sobě nebo u sebe, a to v rozsahu v jakém pojištěný za škodu odpovídá,
- škodu, která má povahu ušlého zisku a škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla – li fyzická osoba schopnost opatrovat ji, která vznikla mezi vozidly jízdní soupravy tvořené motorovým a přípojným vozidlem, jakož i škodu na věcech přepravovaných těmito vozidly, nejedná – li se o škodu způsobenou provozem jiného vozidla,
- škodu vzniklou manipulací s nákladem stojícího vozidla,
- náklady vzniklé poskytnutím péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví nebo usmrcením, které utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla tato škoda způsobena,



- škodu způsobenou provozem vozidla při jeho účasti na organizovaném motoristickém závodě nebo soutěži, na kterých není řidič povinen dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- škodu vzniklou provozem vozidla při teroristickém činu nebo válečné události, jestliže má tento provoz přímou souvislost s tímto činem nebo událostí.“<sup>2</sup> [9]

#### 1.4 Nárok na náhradu pojistného plnění

Existují i případy, ve kterých pojišťovna plní, ale od pojištěného může požadovat náhradu vyplacené částky, mluvíme o takzvaných regresech. Tento zpětný postih může požadovat, pokud se prokáže, že pojištěný:

- „způsobil škodu úmyslně,
- porušil základní povinnost týkající se provozu na pozemních komunikacích a toto porušení bylo v příčinné souvislosti se vznikem škody, za kterou pojištěný odpovídá,
- způsobil škodu provozem vozidla, které použil neoprávněně,
- bez zřetele hodného důvodu nesplnil povinnost ohlásit dopravní nehodu, která je škodní událostí, a v důsledku toho byla ztížena možnost řádného šetření pojistitele,
- bezdůvodně nesplnil povinnost a v důsledku toho byla ztížena možnost řádného šetření pojistitele,
- bezdůvodně odmítl jako řidič vozidla podrobit se na výzvu příslušníka Policie České republiky zkoušce na přítomnost alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo.“<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Zákon č. 169/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů §7, odst.1, §6, odst.2

<sup>3</sup> Zákon č. 169/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů §10, odst.1

Porušením základních povinností při provozu vozidla na pozemních komunikacích se rozumí:

- „provozování vozidla, které svojí konstrukcí a technickým stavem neodpovídá požadavkům bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí,
- provozování vozidla, jehož technická způsobilost k provozu vozidla nebyla schválena,
- řízení vozidla osobou, která není držitelem příslušného řidičského oprávnění, s výjimkou řízení vozidla osobou, která se učí vozidlo řídit nebo skládá zkoušku z řízení vozidla, a to vždy pouze pod dohledem oprávněného učitele nebo řidiče cvičitele individuálního výcviku,
- řízení vozidla osobou, které byl uložen zákaz činnosti řídit vozidlo, v době tohoto zákazu,
- řízení vozidla osobou, která při řízení vozidla byla pod vlivem alkoholu, omamné nebo psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo,
- předání řízení vozidla osobě bez řidičského oprávnění nebo osobě, které byl uložen zákaz činnosti řídit vozidlo nebo osobě pod vlivem alkoholu, omamné látky, psychotropní látky nebo léku označeného zákazem řídit motorové vozidlo.“<sup>4</sup>

Dále má pojišťovna nárok na náhradu vyplacené částky za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, byla-li důvodem škody skutečnost, kterou pro vědomě nepravdivé nebo neúplné odpovědi pojistníka nemohla zjistit při sjednávání pojištění a která byla pro uzavření pojistné smlouvy zásadní.

Součet všech požadovaných náhrad nesmí přesáhnout plnění vyplacené pojistitelem v důsledku škodné události, se kterou toto právo pojistitele souvisí. [9]

---

<sup>4</sup> Zákon č. 169/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů §10, odst.2

## **1.5 Povinnosti pojištěného**

Pojištěný má povinnost bez zbytečného odkladu písemně oznámit svému pojistiteli, že došlo k pojistné události, přiložit příslušné doklady a v průběhu šetření škodní události postupovat podle pokynů pojistitele. Dále je povinen pojistiteli bez zbytečného odkladu písemně sdělit, že bylo proti němu uplatněno právo na náhradu škody a vyjádřit se k požadované náhradě a její výši. Pokud v souvislosti se škodní událostí bylo zahájeno správní nebo trestní řízení, je pojištěný povinen ihned informovat pojistitele o jeho průběhu a výsledku. Pojistiteli také písemně sděluje, že byl na něj uplatněn nárok na náhradu škody u soudu nebo u jiného příslušného orgánu. Poškozenému je povinen bez zbytečného odkladu a na jeho žádost doložit údaje nezbytné pro uplatnění práva poškozeného na náhradu škody. Jedná se především o jméno, příjmení, bydliště, popřípadě obchodní jméno a sídlo, obchodní jméno a sídlo pojistitele, u kterého bylo sjednáno pojištění odpovědnosti, číslo pojistné smlouvy a státní poznávací značku vozidla, kterým byla škoda způsobena. [9]

Pokud pojištěný neoznámí pojistnou událost, je šetření ze strany pojišťovny omezeno a pojišťovna často nemá doklad o tom, kdo nese za škodu odpovědnost. Pojišťovna může požadovat po pojištěném zaplacení celého pojistného plnění jen v případě, když neoznámí pojistnou událost anebo jejím pozdním nahlášením dojde současně k zastavení šetření.

## **1.6 Pojistné plnění**

Pojistné plnění je splatné do 15 dnů ode dne, kdy pojistitel skončí šetření nutné k zjištění rozsahu jeho povinnosti plnit nebo ode dne, kdy pojistitel obdrží pravomocné rozhodnutí soudu o své povinnosti poskytnout pojistné plnění. Šetření pojistné události je pojistitel povinen provést bez zbytečného odkladu. Ve lhůtě do tří měsíců od okamžiku, kdy bylo oprávněnou osobou uplatněno právo na plnění, pojistitel musí ukončit šetření pojistné události a sdělit poškozenému výši pojistného plnění a podat poškozenému písemně

sdělení k těm jím uplatněným nárokům na náhradu škody, které byly pojistitelem zamítnuty nebo u nichž bylo plnění sníženo. [9]

## 1.7 Škodní zástupce

V každém členském státě Evropského společenství, kromě členského státu, ve kterém pojistitel získal povolení k provozování své činnosti, je tento pojistitel povinen ustanovit škodního zástupce. To proto, aby poškozenému, který utrpí zranění nebo věcnou škodu v souvislosti se škodní událostí, zajistil odpovídající zacházení v zemi, pro kterou je ustanoven. Ten projednává škodní události jménem a na účet pojišťovny. Proto je členským státům stanoveno, aby pojišťovny provozující pojištění odpovědnosti se sídlem na jejich území jmenovaly škodní zástupce v ostatních členských státech. Tito zástupci shromažďují nezbytné informace týkající se nároků na náhradu škody z provozu vozidel, dělají potřebné kroky k vypořádání těchto nároků bez zbytečných průtahů při šetření jménem a na účet pojišťovny a je oprávněn vyplácet pojistná plnění. Z těchto důvodů musejí mít škodní zástupci dostatečné pravomoci k zastupování pojišťoven vůči poškozeným a třetím osobám jako jsou státní orgány nebo soudy příslušného státu.

V praxi to vypadá tak, že pokud dojde k pojistné události v jiném členském státě než je Česká republika a vznikne při ní škoda českému občanovi, tento poškozený se může po návratu domů obrátit na českého škodního zástupce příslušného zahraničního pojistitele. Škoda je hrazená z pojištění občana jiného členského státu Evropské Unie, ale protože dojde k vyřízení nároků v České republice, poškozený český občan může událost vyřešit bez znalosti cizího jazyka. Pro motoristy to znamená snadnější a pohodlnější vyřizování náhrad škody se zahraničními pojišťovnami.

Jedná – li se o fyzickou osobu musí mít bydliště nebo místo podnikání ve státě, pro který je jmenován. Právnícká osoba musí mít ve státě, ve kterém je ustanovena, sídlo. Musí být schopen vést jednání a vyřizovat věci v úředním jazyce státu, ve kterém má poškozený bydliště nebo sídlo.

Škodní zástupci jsou jmenováni pouze v zemích Evropské unie, v Lichtenštejnsku, Norsku a Islandu. Pro švýcarské pojistitele není povinnost škodní zástupce jmenovat. [9], [24]

## **1.8 Zánik pojištění odpovědnosti**

Pojištění odpovědnosti může zaniknout několika způsoby:

- „oznámením změny vlastníka pojišťovně,
- fyzickým zánikem vozidla, tím se rozumí jeho totální zničení, sešrotování nebo rozebrání na náhradní díly,
- vyřazením vozidla z registru evidence vozidel,
- odcizením vozidla,
- nezaplacením dlužného pojistného ani po upomínce,
- výpovědí,
- dohodou,
- uplynutím sjednané pojistné doby.“<sup>5</sup>

Po zániku pojištění odpovědnosti má vlastník povinnost tuto skutečnost nahlásit pojišťovně a odevzdat jí bez zbytečného odkladu doklad o pojištění odpovědnosti a zelenou kartu, pokud byla vydána. [9]

## **1.9 Segmentace pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**

Pod pojmem segmentace trhu se neskrývá nic jiného než princip stanovení výše pojistného. Poprvé ho v České republice zavedla pojišťovna Allianz a ČSOB v roce 2004.

Základní kritérium pro výši pojistného je obsah (zdvihový objem), popřípadě hmotnost vozidla. Všechny pojišťovny uplatňují i systém bonusu a malusu. Řidiči, kteří jezdí

bez nehod získávají zvýhodněné sazby v podobě bonusů. Za každý rok bez nehod získávají ve většině případů slevu 5 %, tento systém je uplatňován od roku 1999, takže pro rok 2008 mohou beznehodoví řidiči získat bonus až ve výši 40 %. Ve výši malusů jsou u pojišťoven na rozdíl od bonusů už velké rozdíly. Řidič, který způsobil nehodu, může přijít o 24 či 36 měsíců bonusu. Většina pojišťoven má určenou maximální výši, na kterou se může malus vyšplhat, je to 100 ale nebo také až 150 procent základní sazby.

V již v zmíněném roce 2004 přišly pojišťovny Allianz a ČSOB s novým systémem tvorby výše pojistného. Segmentaci pojištění odpovědnosti rozšířily o další kritéria. Jak Allianz tak ČSOB zvýhodnily řidiče z nejméně rizikových skupin a naopak rizikovější řidiči si museli připlatit. Allianz rozdělila řidiče do tří skupin, a to podle regionu, ve kterém jezdí se svými vozidly. Jednalo se o regionální tarify R1 (Praha), R2 (obce nad 90 000 obyvatel) a R3 (obce pod 90 000 obyvatel). ČSOB zvýhodnila řidiče, kteří se pohybují v nejméně rizikových okresech, co se týče nehodovosti. V roce 2004 těchto zvýhodněných okresů bylo 13, pro rok 2008 jejich počet pojišťovna rozšířila na 40.

Každá pojišťovna určuje výši pojistného podle zdvihového objemu válců a podle výše pojistných limitů. Jakých dalších segmentačních kritérií využívají jednotlivé pojišťovny, naznačuje tabulka v příloze 1.

Tabulka je pro přehlednost rozdělena na kritéria vztahující se k řidiči (věk, bydliště, držitelé průkazu ZTP), k vozidlu (stáří, použití, kategorie, výkon, hmotnost) či ostatní kritéria (sjednání po telefonu, on-line, frekvence plateb, výše spoluúčasti). V tabulce není uvedena Triglav, protože jako jediná nevyužívá segmentačních kritérií pro tvorbu pojistného. Též zde není uváděna Direct, u které nejsou potřebné informace dostupné. Z tabulky vyplývá, že nejvíce segmentuje Wüstenrot, která využívá sedmi segmentačních kritérií. Čtyř kritérií využívá Allianz a ČSOB, ostatní pojišťovny kritérií pro segmentaci příliš nevyužívají. Nejčastějším kritériem je věk a bydliště řidiče, dále stáří vozidla a sjednání on-line.

---

<sup>5</sup> Zákon č. 169/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů §12, odst.1

## 2 Česká kancelář pojistitelů

Česká kancelář pojistitelů vznikla z nutnosti existence zastřešující organizace, která by sdružovala pojistitele poskytující povinné ručení. Vznikla na základě zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ke dni 30. července 1999. Jedná se o právnickou osobu zapsanou v obchodním rejstříku se sídlem v Praze. Jejími orgány jsou shromáždění členů, správní rada, kontrolní komise a výkonný ředitel. Mimo jiné spravuje garanční fond, provozuje hraniční pojištění a informační středisko, vede evidence a statistiky pro účely pojištění odpovědnosti a v neposlední řadě se podílí na předcházení škodám v provozu na pozemních komunikacích a na předcházení pojistných podvodů v pojištění souvisejících s provozem motorových vozidel. Povoláním k provozování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla od České národní banky vzniká pojišťovně členství v České kanceláři pojistitelů.

Valné shromáždění členů Rady kanceláří, jako nejvyššího statutárního orgánu, se koná obvykle jednou ročně, kde se řeší nejdůležitější otázky fungování zelenokaretního systému (legislativní otázky, úpravy směrnic nebo metodik respektovaných kanceláři, schvalování členů jednotlivých komisí a vlastních orgánů). Zúčastňují se ho představitelé jednotlivých kanceláří s dostatečnými pravomocemi, kteří mohou takovéto náležitosti schvalovat, za Českou kancelář pojistitelů to je výkonný ředitel. Současně celoročně probíhají jednání různých komisí, které mají na starosti určitou problematiku a následně připravují podklady, případně návrhy, pro Valné shromáždění členů. [9], [12]

### 2.1 Členové ČKP

V tabulce 1 jsou zachyceny počty členů České kanceláře pojistitelů v letech 2000 až 2007.

**Tabulka 1 – Počet členů České kanceláře pojistitelů**

<b>Rok</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Počet členů</b>	12	13	13	10	8	8	9	11	13

Zdroj: zpracováno dle údajů [12]

Výši předepsaného pojistného členských pojistitelů v letech 2005 a 2006 lze sledovat v níže uvedené tabulce 2.

**Tabulka 2 - Hrubé předepsané pojistné (v mil. Kč)**

	2004	2005	2006	Tržní podíl v roce 2006 (v %)
<b>Allianz</b>	2 546	2 488	2 354	10,333
<b>ČP</b>	8 757	8 753	8 351	36,656
<b>ČPP</b>	2 197	2 237	2 403	10,548
<b>ČSOB</b>	795	1 057	1 219	5,351
<b>Generali</b>	770	1 403	1 924	8,445
<b>Kooperativa</b>	5 169	5 468	5 594	24,554
<b>Triglav</b>	48	127	233	1,023
<b>UNIQA</b>	381	470	596	2,616
<b>WÜSTENROT</b>	x	10	108	0,474
<b>Celkem</b>	<b>20 663</b>	<b>22 013</b>	<b>22 782</b>	<b>100,000</b>

Zdroj: zpracováno dle údajů [12]

Do roku 1999 poskytovala pojištění odpovědnosti z provozu vozidla jediná pojišťovna a to Česká pojišťovna. Její monopol končí ve zmíněném roce vstupem nových pojišťoven na trh. Licenci opravňující pojišťovnu k provozu tohoto typu pojištění získalo 11 a později 12 pojišťoven. V letošním roce 2008 ho poskytuje třináct pojišťoven, které jsou členy Kanceláře pojistitelů.

To, jak se vyvíjel tržní podíl původního pojistitele po demonopolizaci trhu povinného ručení, znázorňuje následující tabulka 3.

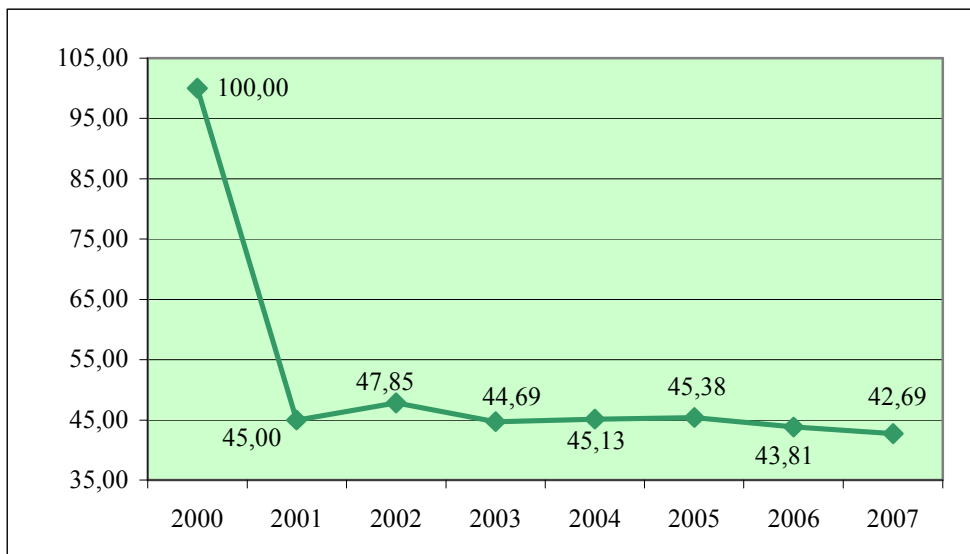
**Tabulka 3 - Podíl ČP podle počtu vozidel**

	ČP	Celkem	Podíl ČP
<b>2000</b>	2 365 637	5 256 909	45,00
<b>2001</b>	2 515 300	5 405 549	46,53
<b>2002</b>	2 349 277	5 176 946	45,38
<b>2003</b>	2 372 352	5 271 798	45,00
<b>2004</b>	2 385 827	5 420 620	44,01
<b>2005</b>	2 303 030	5 667 218	40,64
<b>2006</b>	2 244 130	5 997 461	37,42

Zdroj: zpracováno dle výročních zpráv [12]

Data z tabulky jsou pro přehlednost uvedena na obrázku 1, který ilustruje vývoj tržního podílu České pojišťovny v letech 2000 až 2007.



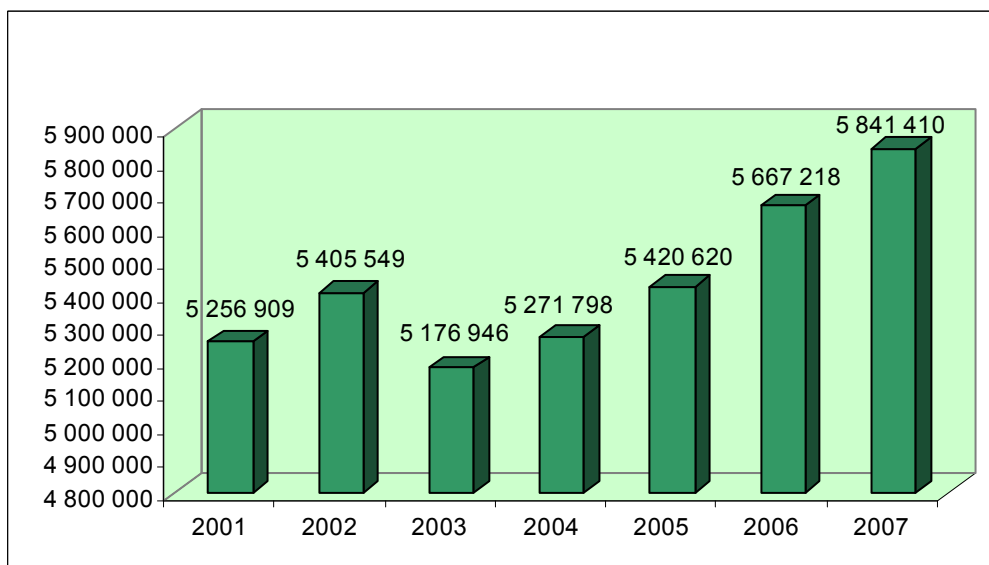


Zdroj: zpracováno dle údajů [12]

**Obrázek 1 – Podíl ČP na trhu POV**

Jak je z grafu patrné, dochází k poklesu podílu České pojišťovny. V roce 2000, kdy došlo k demonopolizaci trhu získala Česká pojišťovna 45 % podílu na trhu, tento podíl nyní stále klesá.

Následující obrázek 2 znázorňuje vývoj počtu pojištěných vozidel vedených v databázi České kanceláře pojistitelů k poslednímu dni v roce v letech 2001 až 2007.



Zdroj: zpracováno dle údajů [12]

**Obrázek 2 – Počet pojištěných vozidel v databázi ČKP k 31.12.**

Z grafu je patrné, že počet vozidel evidovaných v databázi ČKP stále roste. K 31.12.2007 je v Centrálním registru vozidel, který spadá pod Ministerstvo vnitra, evidováno 6 806 332. Toto číslo je o téměř 1 mil. vyšší než je počet vozidel evidovaných Českou kanceláří pojistitelů a tedy pojištěných vozidel. Většinu těchto vozidel, které mnohdy již ani fyzicky neexistují, jejich majitelé neodhlásily z registru. Podle odhadů ČKP se ale na českých silnicích pohybuje 200 až 350 tisíc nepojištěných vozidel, jejichž řidiči nedbají zákonného pojištění. V případě nehody způsobují tito lidé závažné problémy nejen poškozeným, ale také sobě a svým blízkým. Pokud škodu způsobí nepojištěný řidič, vstupuje do hry Česká kancelář pojistitelů, aby z garančního fondu, který spravuje, uhradila poškozeným jejich oprávněné nároky a následně vymáhala veškerou vyplacenou úhradu škody na viníkovi. Nepojištění řidiči podceňují rizika a neuvědomují si závažnost možných následků. Při nehodě často nejde jen o hmotné škody, které se obvykle pohybují v řádech desetitisíců korun. Pokud viník způsobí poškozenému újmu na zdraví, mohou náklady na jeho léčbu a následnou zdravotní péči dosáhnout milionů korun. Po výplatě plnění z garančního fondu poškozenému ČKP uplatňuje vyplacenou částku po nepojištěném škůdci. Pokud ve stanovené lhůtě nepojištěná osoba dluh neuhradí ani neuzavře s ČKP dohodu o splácení, předává ČKP případ k externímu vymáhání, v další etapě pak soudům. [9], [25]

## **2.2 Bývalí členové ČKP**

V průběhu let po demonopolizaci docházelo k zániku, prodeji nebo přeměně pojišťoven a tedy i jejich pojistného kmene.

### **„Pojišťovna Zürich**

Dne 1.1.2003 byla prodána část podniku společnosti "Zürich" Versicherungs-Gesellschaft, a to společnosti Generali Pojišťovna a.s. V důsledku tohoto prodeje převzala Generali Pojišťovna a.s., jako kupující, veškeré závazky i pohledávky související s výše uvedenou částí podniku. Výše uvedený prodej nabyl účinnosti schválením převodu pojistného kmene Ministerstvem financí ČR dnem 1.1.2003. S ohledem na vrácení povolení provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla Ministerstvu financí přestává být dne 31.01.2003 Zürich Pojišťovna členem České kanceláře pojistitelů.

### **IPB Pojišťovna a ČSOB pojišťovna**

Dne 1.1.2003 nabyla účinnosti smlouva o prodeji podniku mezi ČSOB Pojišťovnou a.s., na straně prodávající a IPB Pojišťovnou a.s., na straně kupující. Součástí této smlouvy byla i dohoda o převodu pojistného kmene, čímž tedy přešla veškerá práva a závazky z pojistných smluv na IPB Pojišťovnu a.s.

### **Komerční pojišťovna**

Komerční pojišťovna pozastavila k 30. 9. 2002 poskytování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Další servis poskytuje pojišťovna Kooperativa. S ohledem na vrácení povolení provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla Ministerstvu financí přestala být dne 18.12.2002 Komerční Pojišťovna členem České kanceláře pojistitelů.

### **Pojišťovna České spořitelny**

S účinností od 2.1.2004 byl pojistný kmen neživotních pojištění, jehož součástí jsou i pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, Pojišťovny České spořitelny, a.s. převeden na Kooperativu, pojišťovnu, a.s.

### **Union pojišťovna**

S účinností od 2.1.2004 byl pojistný kmen smluv pojištění odpovědnosti z provozu vozidla Union, pojišťovny, a.s. převeden na Kooperativu, pojišťovnu, a.s.“<sup>6</sup>

Průběh těchto změn je shrnut v následující tabulce 4, která zobrazuje, která pojišťovna ukončila své působení na trhu povinného ručení, která přejala její pojistný kmen a kdy toto převzetí nabylo účinnosti.

**Tabulka 4 - Provedené akvizice**

<b>Prodávající</b>	<b>Kupující</b>	<b>Datum změny</b>
<b>IPB</b>	ČSOB	1.1.2003
<b>Komerční</b>	Kooperativa	30.9.2002
<b>Pojišťovna ČS</b>	Kooperativa	2.1.2004
<b>Union</b>	Kooperativa	2.1.2004
<b>Zürich</b>	Generali	1.1.2003

Zdroj: zpracováno dle údajů [12]

<sup>6</sup> Česká kancelář pojistitelů [online]. [cit. 18. 4. 2008]. Dostupné z: <<http://www.cpk.cz/byvali.htm>>

### **2.3 Informační středisko**

Česká kancelář pojistitelů na základě zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a čtvrté směrnice Evropské unie o pojištění motorových vozidel (2000/26/EC) provozuje od 1.5.2004 informační středisko. Mezi hlavní funkce informačního střediska patří zjišťování, uchovávání a poskytování vybraných údajů o pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel registrovaných na území České republiky a o škodních zástupcích pojistitelů, kteří mají oprávnění provozovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v České republice a na území dalších členských států Evropské unie. Tyto údaje o ostatních členských státech zjišťuje ČKP prostřednictvím středisek daných států. Poskytování těchto údajů slouží osobám, které mají nárok na náhradu škody, pro zjišťování údajů o vozidle škůdce, o jeho škodním zástupci nebo o dalším subjektu. Vzhledem k faktu, že informační středisko bylo zřízeno 1.5.2004 jsou poskytovány informace o dopravních nehodách pouze od tohoto data. Informace o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla registrovaných v České republice včetně kontaktů na jejich pojistitele jsou k dispozici i pro období před 1.5.2004. Dále lze na internetových stránkách podat elektronické hlášení – oznámení poškozeného pro občany a pro pojistitele. [9], [12]

### **2.4 Garanční fond**

Tvoří se z příspěvků pojistitelů a z pojistného za hraniční pojištění. Pro stanovení výše příspěvku se nevychází z procentní výše pojistného každého člena (což je jedna metoda, kterou umožňuje zákon), ale vychází se z druhé eventuality, tedy z pevné částky za vozidlo, která je dále stanovena pro každou danou tarifní skupinu vozidel. Motivací této možnosti je to, že pojistitel, který pojišťuje 100 000 motocyklů má jinou rizikovou expozici než pojistitel pojišťující 100 000 osobních automobilů. Tato rozdílná expozice k riziku se vyjádří pomocí rizikových vah pro jednotlivé tarifní skupiny a až z nich se pak formují konečné tržní podíly pro určení příspěvků. Předpis příspěvků a výpočet tržních podílů se provádí čtyřikrát do roka.

Z garančního fondu Česká kancelář pojistitelů poškozenému poskytuje:

- „plnění za škodu na zdraví nebo usmrcením způsobenou provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba bez pojištění odpovědnosti,
- plnění za škodu způsobenou provozem vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna u pojistitele, který z důvodu svého úpadku nemůže uhradit tuto škody,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, za kterou odpovídá osoba, jejíž odpovědnost za tuto škodu je pojištěna hraničním pojištěním,
- plnění za škodu způsobenou provozem cizozemského vozidla, jehož řidiči nevzniká při provozu tohoto vozidla na území České republiky povinnost uzavřít hraniční pojištění,
- náhradní plnění, jestliže pojistitel nesplnil povinnost provést šetření škodní události bez zbytečného odkladu,
- náhradní plnění, jestliže pojistitel se sídlem v jiném členském státě než je Česká republika, neustanovil škodního zástupce.“<sup>7</sup>

Z garančního fondu se neposkytuje plnění za:

- „škodu způsobenou provozem vozidla s výjimkou z pojištění odpovědnosti,
- náklady vzniklé poskytnutím péče, dávek nemocenského pojištění nebo důchodů z důchodového pojištění v důsledku škody na zdraví nebo usmrcením způsobené provozem nezjištěného vozidla, za kterou odpovídá nezjištěná osoba,
- výluky na pojištění,
- věcnou škodu způsobenou nezjištěným vozidlem,
- věcnou škodu nepřesahující 5 000 Kč.“<sup>8</sup> [9], [12]

---

<sup>7</sup> Zákon č. 169/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů §24, odst.2

<sup>8</sup> Zákon č. 169/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů §24, odst.9, §7, odst.1

Vyplacená pojistná plnění poškozeným z garančního fondu a ohlášené nároky poškozených k 31.12. příslušného roku jsou zpracovány v tabulce 5:

**Tabulka 5 - Plnění z garančního fondu**

<b>Rok</b>	<b>Vyplacená pojistná plnění (v tis. Kč)</b>	<b>Ohlášené nároky (v tis. Kč)</b>
<b>2000</b>	4 240	54 702
<b>2001</b>	31 385	121 939
<b>2002</b>	56 175	256 194
<b>2003</b>	130 587	344 108
<b>2004</b>	205 025	727 695
<b>2005</b>	280 913	728 101
<b>2006</b>	296 512	1 020 601

Zdroj: zpracováno dle údajů [12]

## **2.5 Hraniční pojištění**

Nejčastějším místem vzniku tohoto typu pojištění je silniční hraniční přechod, odtud také pochází název (pojmenování) hraničního pojištění. Vztahuje se na řidiče vozidel registrovaných v cizině, kteří nejsou držiteli platné zelené karty vydané pojišťovnou v cizím státě nebo jejichž pojištění odpovědnosti na území České republiky není zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Jediným pojistitelem na našem území je Česká kancelář pojistitelů. Uzavření pojistné smlouvy nastává v momentě zaplacení pojistného. Zda bylo hraniční pojištění uzavřeno, kontroluje Policie ČR pod sankcí nemožnosti další jízdy vozidla bez zaplacení trojnásobku jinak splatného pojistného, což může činit nejméně 10 000 Kč. Pojistná doba je alespoň 15 dnů.

V souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie k 1.5.2004 došlo k výraznému poklesu poptávky po hraničním pojištění. Počet uzavřených smluv klesl v roce 2004 oproti roku 2003 z 558 uzavřených smluv na 226, což je pokles o 59 %. Předepsané pojistné ve stejném období pokleslo o 69 % (z 2 916 000 Kč na 1 080 000 Kč). Z tohoto důvodu byl také snížen počet prodejních míst. K 30.4.2004 jich bylo 38, k 1.5.2004 jich fungovalo již pouze 9, přičemž zprostředkovatelem prodeje byla

společnost Čechofracht Logistic, spol. s r.o. Od 1.1.2005 však došlo s ohledem na zákon č. 38/2004 Sb. o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí, který zpřísnil podmínky pro zprostředkovatele pojištění, ke změně prodejní sítě hraničního pojištění a novým prodejcem se stala Kooperativa, která pojištění nabízí na 22 vybraných pobočkách. Důvodem růstu počtu prodejních míst je široká síť poboček pojišťovny Kooperativa, která nyní pokrývá všechna větší města ČR a města blízko hranic s okolními státy. [9], [12]

Sazby hraničního pojistného jsou uvedeny v tabulce 6.

**Tabulka 6 - Standardní pojistné hraničního pojištění**

Skupina vozidel	Sazby pojistného v Kč	
	Mimo soutěže	Motoristické soutěže
<b>Dvoukolové motorové vozidlo a motorová tříkolka</b>	2 000	3 000
<b>Osobní automobil do celkové hmotnosti 3500 kg včetně</b>	5 500	10 000
<b>Ostatní motorová vozidla (nákladní vozidla, tahače, autobusy)</b>	8 000	15 000
<b>Přívěsy nad 750 kg a návěsy</b>	2 000	x

Zdroj: zpracováno dle údajů [12]

Postupný pokles počtu uzavřených smluv o hraničním pojištění v příslušných letech můžeme sledovat v následující tabulce 7.

**Tabulka 7 - Počet uzavřených smluv o hraničním pojištění**

Rok	Počet uzavřených smluv
<b>2000</b>	1 486
<b>2001</b>	916
<b>2002</b>	688
<b>2003</b>	558
<b>2004</b>	226
<b>2005</b>	49
<b>2006</b>	90

Zdroj: zpracováno dle údajů [12]

## 2.6 Databáze škod povinného ručení

Ke dni 1.10.2007 byl spuštěn provoz databáze škod povinného ručení. Tento registr pojistných událostí byl připravován několik let na základě spolupráce České kanceláře pojistitelů a jednotlivých pojišťoven poskytujících pojištění odpovědnosti z provozu vozidel. Největším přínosem by mělo být zpřístupnění informací mezi pojišťovnami o předchozím škodním průběhu pojištění klienta, který hodlá změnit pojišťovnu. Cílem je objektivní aplikace systému bonus/malus dle zákona. Nemělo by již nyní docházet k tzv. „malusové turistice“. Tedy k tomu, že klient mění pojišťovnu z důvodu škodní události a následného odebrání bonusu. U nové pojišťovny pojistnou událost zatají a není postihnut navýšením pojistného v podobě malusu. Navíc pro klienty odpadá nutnost dokazovat předešlý bezeškodní průběh pomocí písemného potvrzení. [12]



### **3 Charakteristika pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla na území Visegrádské skupiny**

V následující kapitole bych ráda porovнала pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla ve vybraných státech Evropy. Pro svou analýzu jsem si zvolila území nazývané Visegrádská skupina neboli Visegrádská čtyřka (V4). Jedná se o neoficiální název čtyř postkomunistických zemí uprostřed Evropy. Visegrádská skupina je spoluprací na bázi konzultací; sestává z pravidelných setkání na různých úrovních (prezidentské, premiérské, na úrovni ministrů zahraničí či na úrovni expertů).

#### **3.1 Vznik a charakteristika Visegrádské čtyřky**

Seskupení získalo svůj původní název Visegrádská trojka během setkání prezidenta ČSFR Václava Havla, premiéra Maďarska Józsefa Antalla a prezidenta Polska Lecha Wałęsy pořádaného v severomaďarském městě Visegrád 15. února 1991. Místo konání setkání bylo vybráno podle historického jednání mezi polským, maďarským a českým králem v roce 1335, kdy se panovníci dohodli na těsné spolupráci v politických a obchodních otázkách, čímž o mnoho generací později inspirovali k založení další úspěšné středoevropské iniciativy. Politikové v roce 1991 po vzoru panovníků podepsali deklaraci blízké spolupráce tří (po rozdělení Česko - slovenské federativní republiky v roce 1993 čtyř) středoevropských zemí na jejich cestě k evropské integraci. Po zhroucení komunistického režimu byla kooperace mezi zeměmi důležitá pro jejich přechod od totalitárního systému ke svobodné, pluralitní a demokratické společnosti.

Po přijetí zemí skupiny Visegrádské čtyřky do Evropské unie v květnu 2004 výrazně vzrostly zahraničně - politické aktivity Visegrádské čtyřky a skupina se zaměřila na prosazování spolupráce a stability v širším regionu střední Evropy. Visegrádská čtyřka spolupracuje s Rakouskem a Slovinskem v rámci takzvaného Regionálního partnerství, s dalšími zeměmi střední a východní Evropy v programu V4+, s regionálními skupinami Benelux a Nordická rada.

V rámci Visegrádské skupiny funguje jediná instituce a to Mezinárodní visegrádský fond založený vládami zemí skupiny v roce 1999. Posláním fondu je podpora rozvoje užší spolupráce mezi Českou republikou, Maďarskem, Polskem a Slovenskem a posilování vzájemných vazeb mezi těmito státy. Fond finančně podporuje projekty v oblastech kultury, vědy a výzkumu, vzdělávání, výměny mládeže, rozvoj turismu a přeshraniční spolupráce. Rozpočet fondu je tvořen stejně vysokými příspěvky všech čtyř členských zemí. V roce 2006 se členské státy zavázaly přispívat ve výšce 1,25 mil. €. Celkový rozpočet Mezinárodního visegrádského fondu je 5 000 000 €. [30]

### **3.2 Charakteristika vývoje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v Evropské unii**

Země, které jsem si vybrala pro analýzu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, jsou od 1.5.2004 členy Evropské unie. V tomto společenství je povinné ručení regulováno směrnicemi, které vydává Rada Evropské unie.

I. směrnice z roku 1972 obsahuje následující ustanovení:

- odpovědnostní pojištění motorových vozidel je povinné ve všech členských zemích, pokud se jedná o odškodňování škod na zdraví,
- odpovědnostní pojištění motorových vozidel se vztahuje na území všech členských států,
- rozsah pojistné ochrany při škodách utrpěných v členských zemích se řídí právem země, ve které ke škodě došlo,
- členské země zruší kontroly mezinárodních pojišťovacích karet na hranicích, toto ustanovení bylo možné splnit až po sjednání mnohostranných dohod mezi kanceláři takzvaných zelených karet, jejichž systém je založen na Londýnské dohodě z roku 1949, ke schválení došlo v průběhu 50. let; zelená karta je ve většině členských zemí považována za dostačující doklad o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou motorovým vozidlem.

II. směrnice z roku 1983, která byla dalším krokem v harmonizačním procesu, obsahuje tato ustanovení:

- povinné pojištění se rozšiřuje o pojistná krytí na majetku,
- povinné minimální krytí je u škod na zdraví 350 000 XEU na každou osobu nebo 500 000 XEU na všechny poškozené při jedné pojistné události a u škod na majetku je 100 000 XEU nebo existuje možnost uzákonění jediné částky 600 000 XEU pro škody na zdraví i na majetku na jednu škodní událost,
- zavedení garančního fondu v každé členské zemi pro výplatu náhrad za škody způsobené nezjištěným vozidlem nebo nedostatečně pojištěným vozidlem,
- zrušení tzv. příbuzenské klauzule, jedná-li se o škody na zdraví,
- uzákonění zákazu některých výluk, i v těchto případech je vypláceno pojistné plnění: řízení bez řidičského oprávnění, řízení souhlasu, provoz vozidla, pokud toto vozidlo nesplňuje technické a bezpečnostní normy.

III. směrnice byla vydána roku 1992, termín pro její implementaci v národních zákonodárstvích byl konec roku 1992. Obsahuje:

- pojistná ochrana u škod na zdraví se rozšiřuje na všechny osoby cestující motorovým vozidlem s výjimkou řidiče,
- pojistné je sjednáváno s pojistníkem po celém území ES jednou sazbou,
- pojistná ochrana je nejen v rozsahu minimálního pojistného krytí v zemi, kde je motorové vozidlo evidováno, ale i v rozsahu pojistného krytí v zemi, kam vozidlo cestuje, dle toho, kde je vyšší pojistný limit,
- zrušení podmínky prokázání platební neschopnosti nebo platební nevůle pro výplatu pojistného plnění z garančního fondu,
- stanovena instituce, která vyplatí pojistné plnění poškozenému v případě nehody mezi garančním fondem a pojišťovnou.

IV. směrnice z roku 2000 zavádí nová pravidla pro usnadnění a urychlení likvidace pojistných událostí v případě nehody, která se stala mimo členský stát, kde má oběť bydliště. Cílem je usnadnit a urychlit likvidaci pojistných událostí

tím, že se oběti budou moci obracet přímo na pojistitele odpovědné strany, a nikoli na samotnou odpovědnou stranu. Každý pojistitel je povinen jmenovat v každém členském státě EU škodního zástupce, aby oběť nehody mohla jednat se zástupcem odpovědného pojistitele ve svém vlastním členském státě a jazyce. Podle této směrnice musí členské státy také:

- ukládat sankce pro urychlení náhrady, pokud odpovědným pojistitelům trvá déle než tři měsíce, než vyhotoví zdůvodněnou odpověď na žádost o náhradu,
- stanovit informační centra pro vyřizování otázek v oblasti pojištění motorových vozidel obecně, aby oběti nehod jednodušeji zjistily, kdo pojišťuje odpovědnou stranu,
- stanovit orgán pro odškodnění, jehož úkolem bude likvidovat pojistné události v případech, kdy není žádný škodní zástupce nebo kdy pojistitel postupuje příliš pomalu. Tento orgán bude poté peníze požadovat zpět od orgánu pro odškodnění členského státu, kde má pojistitel sídlo. [6]

### **3.3 Základní koncepce pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla existující ve světě**

Vzhledem k významu povinného ručení, zejména s jeho propojením s havarijním pojištěním motorových vozidel, není zařazováno do pojištění odpovědnosti, ale do odvětví pojištění motorových vozidel. Důležitost povinného ručení je dána rizikem, které s sebou přináší provoz a používání motorového vozidla. Ve světě existují tři základní koncepce pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.

Klasická koncepce kladoucí rozhodující důraz na odpovědnost za zavinění (subjektivní odpovědnost, škoda je způsobena jednáním, zaviněním) se uplatňuje v méně než třetině zemí. Jedná se především o státy s tradičním anglosaským zákonodárstvím jako je například Velká Británie, Irsko, ve většině zemí Spojených státech amerických a provinciích Kanady, Argentině nebo Belgie. Dříve se pojištění odpovědnosti v klasické koncepci soustřeďovalo na pojistné zájmy pojistníka sestávající v zabezpečení případných

oprávněných finančních nároků poškozených z titulu zavinění pojistníka a v ochraně před neoprávněnými nároky třetích osob. Nyní je zaměřeno na zabezpečení potřeb poškozených a garantem uspokojujícím pojistné potřeby je pojišťovna ne již pojistník. Pojištěným se tedy více než pojistník stává poškozený, provozovatel motorového vozidla se stává pouze plátcem pojistného.

Další pojetí pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla je modifikovanou koncepcí. Tato koncepce klade rozhodující důrazem na odpovědnost za výsledek (objektivní odpovědnost, není vyžadováno zavinění, poškozený nemusí dokazovat, kdo mu škodu způsobil). Je využívána zejména evropskými státy.

Třetí podobou je koncepce „no – fault“. Vina není zkoumána, důležitý je výsledek. Ve své podstatě se již nejedná o odpovědnostní pojištění, je omezeno jen na škody na zdraví. Do pojištění je navíc zahrnut i řidič motorového vozidla, takže se spíše jedná o úrazové pojištění obětí dopravních nehod. Využívá se v Dánsku.

Existuje i řada kombinací zvláště pak kombinací klasické a modifikované koncepce odpovědnostního pojištění motorových vozidel. Jedná se o pojištění, kdy je modifikovaná koncepce využívána do výše zákonem určených pojistných limitů a nad tyto částky se uplatňuje klasická koncepce. S tímto modelem je možné se setkat ve Španělsku a Portugalsku. V Nizozemsku se používá klasická koncepce, ale pro úrazy osob mimo motorová vozidla, chodci, cyklisté, platí modifikovaná koncepce. Ve Francii platí pro škody na majetku modifikovaná koncepce a pro úrazy klasická. [6]

### **3.4 Slovenská republika**

Rok 1919 lze označit za rok vzniku slovenského pojišťovnictví, vznikají totiž první slovenské pojišťovny:

- Prvá slovenská poisťovna, účastinný spolok, Bratislava,
- Prvá slovenská poisťovna, účastinný spolok, Žilina,

- Slovenské rol'nické družstvo v Bratislave.

Při jejich založení stál DR. J. A. Wagner, který se společně s Vladimírem Makovickým zasloužil o vznik slovenského pojišťovnictví. Před tímto rokem působilo na Slovensku několik desítek pojišťovacích společností se sídlem mimo území Slovenské republiky (sídlo ve Vídni, Budapešti, Terstu) a několik místních pojišťovacích spolků pro pohřební pojištění, pojištění hospodářských zvířat a požární pojištění, které byly organizovány již od 13. století různými náboženskými a zájmovými spolky (cechy, bratrstvy, gildami), které mimo jiné vykonávaly i charitativní a podpornou činnost. Nedokázaly však uspokojit všechny pojistné potřeby obyvatelstva města, kde často vznikaly hromadné požáry.

V období let 1918 – 1938 působily na trhu kromě tří výše zmíněných slovenských pojišťoven mnohé české, italské, rakouské, německé, švýcarské a francouzské. Na konci roku 1938 zde působilo celkem 41 pojišťoven.

S příchodem roku 1939 dochází ke vzniku samostatné Slovenské republiky, pro kterou je uvedený počet pojišťoven příliš velký. Byla tedy povolena činnost pouze čtyřem skupinám pojišťoven

- slovenské – 4 pojišťovny,
- české – 6 pojišťoven,
- německé – 3 pojišťovny,
- italské – 3 pojišťovny,

čímž se jejich počet snížil na 16. Pojišťovny, které nemohly na území Slovenské republiky působit, předaly svůj pojistný kmen existujícím (povoleným) pojišťovnám, tím se zvýšila slovenská kapitálová účast z 20% na 60%. Kvůli problémům s převodem pojistných kmenů vzniká v roce 1940 Tatra, poisťujúca účastinná spoločnosť v Bratislave, která přijala od nekoncesovaných (především českých) pojišťoven jejich pojistné kmeny s ročním pojistným 40 mil. Kč a rezervy životního pojištění ve výši 60 mil. Kč, díky čemuž se stala největším pojišťovacím ústavem na slovenském pojistném trhu a rozvinula svou činnost nejen v oblasti pojištění ale i zajištění.

V roce 1945 dochází k znárodnování pojišťovnictví. Tento proces trval až do roku 1947, kdy v Československu vzniklo pět pojišťoven jako národních podniků. Monopolní postavení na slovenském pojistném trhu získala pojišťovna SLOVAN v Bratislavě, která ale působila pouze jeden rok do 1.1.1948, kdy bylo těchto pět pojišťoven sloučeno do jedné a to Československé pojišťovny, národního podniku. V roce 1952 přestala být národním podnikem a od roku 1953 působila jako státní pojišťovací ústav Státní pojišťovna v Praze, na Slovensku byla zřízena pouze oblastní správa.

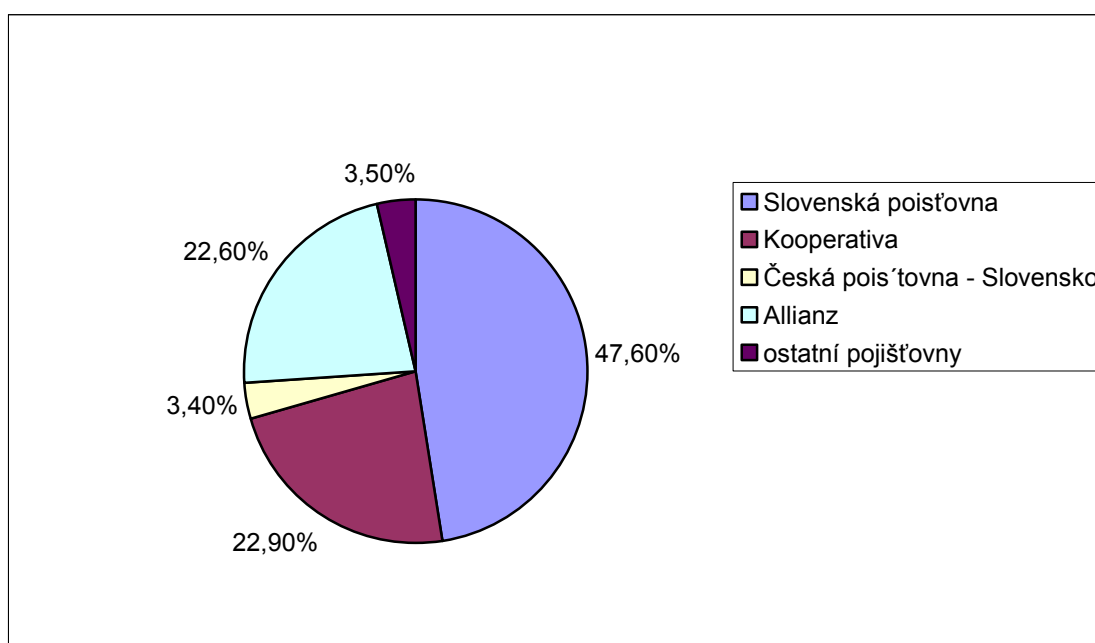
Roku 1969 se Státní pojišťovna rozdělila na Českou státní pojišťovnu a Slovenskou štátnu poisťovnu, čímž na Slovensku vznikl samostatný pojistný trh. V letech 1948 – 1968 bylo československé pojišťovnictví centralizované, ve Slovenské republice se netvořil samostatný rezervní fond ani rezervy životního pojištění.

Slovenská poisťovna, akciová spoločnosť, ktorá se v roce 1991 stala nástupcem Slovenské štátnej poisťovny, získala významnou pozici jak na pojistném tak i na kapitálovém trhu. Nový zákon o pojišťovnictví, který měl upravit podmínky podnikání v oblasti pojišťovnictví a státní dozor nad pojišťovnami, umožnil podnikání na pojistném trhu neomezenému množství pojišťoven. [4]

Ve Slovenské republice je pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla upraveno zákonem č.381/2001 Z.z., o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Zmíněný zákon upravuje povinně smluvní pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla a zřízení Slovenské kanceláře pojistitelů (Slovenskej kancelárie poisťovateľov).

Povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla má držitel tuzemského motorového vozidla, a to nejpozději v den prvního použití vozidla. V případě cizozemského vozidla povinnost uzavření smlouvy připadá na řidiče motorového vozidla při vstupu na území Slovenské republiky. [10]

Velkou událostí na slovenském pojistném trhu v roce 2002 byl konec monopolu zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Komerční pojišťovny se na něj připravovaly dlouho a přestože byl zákon potřebný, byl přijat dost pozdě, rozdělení trhu přesto proběhlo poměrně hladce. Podle očekávání zůstala největším pojistitelem Slovenská poisťovňa s téměř 50-procentním podílem. Necelou polovinu klientů si rozdělily Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s. a KOOOPERATIVA poisťovňa, a. s.. Každá z nich získala podle údajů Slovenskej kancelárie poisťovateľov skoro 23 % trhu. Tržní podíly slovenských pojišťoven po demonopolizaci slovenského trhu pojištění odpovědnosti zachycuje následující obrázek 3.



Zdroj: zpracováno dle [14]

**Obrázek 3 – Tržní podíly slovenských pojišťoven po demonopolizaci v roce 2002**

Stát přiřkl v privatizačním tendru největší slovenskou pojišťovnu právě Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s., německý gigant bude tedy kontrolovat více než dvě třetiny slovenského pojistného trhu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Ostatním pěti konkurentům tak zůstalo necelých sedm procent trhu, z kterých polovinu ovládla Česká poisťovňa – Slovensko. Ostatní pojistitele – Ergo,

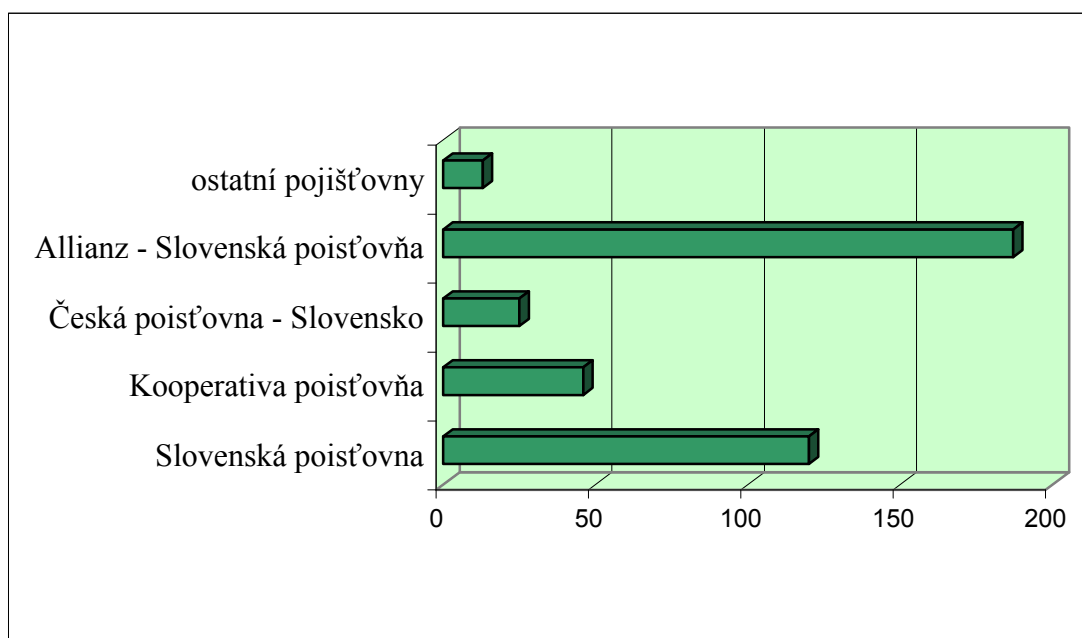


Generali, Komunálna poisťovňa a Uniqa – se musely dohromady uspokojit s podílem menším než 3,5%.

Pro podobnost českého a slovenského trhu mohly pojišťovny vycházet ze zkušeností s demonopolizací, která se v Česku uskutečnila dva roky před tou slovenskou. Pojišťovny tehdy na získání zákazníků vynaložily bezmála miliardu českých korun (1,3 mld. Sk).

Slovensko má zhruba třetinový vozový park v porovnání s Českem, čemuž odpovídaly i náklady na reklamu pojišťoven na Slovensku. Bezkonkurenčně nejvíc, téměř 200 miliónů slovenských korun - zhruba polovinu celkové slovenské reklamy na povinně smluvní pojištění - vynaložila Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s. Interní plán v náboru klientů se jí podařilo překročit zhruba o pětinu.

Kooperativa, která získala porovnatelný tržní podíl, však na svou kampaň vynaložila jen čtvrtinu peněz, čímž se její kampaň stala jednoznačně nejefektivnější. Náklady, které vynaložily jednotlivé pojišťovny těsně před demonopolizací k získání klientů, ilustruje obrázek 4.



Zdroj: zpracováno dle [14]

**Obrázek 4 – Výdaje na reklamu na povinné ručení (v mil. Sk)**

Náklady na rozběhnutí zákonného pojištění a jeho marketing nebyly jedinými výdaji, které musely pojišťovny vynaložit. Zákon o povinně smluvním pojištění jim ukládá povinnost přispívat na fungování Slovenskej kancelárie poisťovateľov (SKP), a to podle podílu na trhu povinně smluvního pojištění.

Za poslední dva měsíce roku 2001, kdy začala SKP fungovat, musely pojišťovny na její činnost vynaložit 50 milionů slovenských korun. Z nich až čtyři pětiny směřovaly na vytvoření informačního systému, který je jakýmsi centrálním registrem pojištěných vozidel.

Kromě registru je SKP povinna vést také garanční fond, z kterého se hradí škody způsobené nezjištěnými nebo nepojištěnými vozidly. Do tohoto fondu převádí rezervy na povinně pojištění také Slovenská poisťovňa, původní monopolní zákonný pojistitel. Nezodpovězenou otázkou zůstalo, zda byly tyto rezervy vytvořené v dostatečné výši. Ministerstvo financí SR předpokládá, že by tento případný deficit neměl překročit jednu miliardu slovenských korun. Tento předpoklad byl zapracovaný také do privatizační smlouvy o Slovenskej poisťovni. Její nový majitel Allianz za SP nezaplatí do fondu rezerv víc než půl miliardy korun. Výše tohoto příspěvku se opět odvíjí od tržního podílu v povinně smluvním pojištění.

Představitelé pojišťoven jsou při odhadu chybějících rezerv mnohem skeptičtější a nezdědka uvádějí sumu převyšující dvě miliardy korun. To by znamenalo pro Allianz mimořádný náklad ve výši 700 milionů slovenských korun za Allianz poisťovňu a Slovenskú poisťovňu. Další čtvrtmiliardu korun by byla nucena zaplatit Kooperativa. Ostatní pojišťovny jsou v tomto ohledu ve výhodě. Díky nízkému tržnímu podílu by výdaje na chybějící rezervy neměly výrazněji postihnout jejich hospodaření.

Pojišťovny musí začít reálně tvořit rezervy na chybějící finance ze zákonného pojištění z bývalé Slovenskej poisťovne. Poprvé se tak má stát nejpozději do 1. května 2008 v určité zákonem stanovené výšce. Pravděpodobně budou muset podle výše svého tržního podílu vynaložit až 5,5 miliardy slovenských korun. [14], [15]

### 3.4.1 Rozsah pojištění

Na každého, kdo je uvedený v pojistné smlouvě a odpovídá za škodu způsobenou provozem motorového vozidla se vztahuje toto pojištění. Má tedy právo, aby za něho pojistitel uhradil poškozenému uplatněné prokázané nároky na náhradu:

- škody na zdraví a náklady při usmrcení,
- škody vzniklé poškozením, zničením, krádeží či ztrátou věci,
- účelně vynaložených nákladů spojených s právním zastoupením při uplatnění nároků na náhradu škody na zdraví, nákladů při usmrcení, náhradu škody vzniklé poškozením, zničením, krádeží či ztrátou věci, pokud pojistitel bez zbytečného odkladu nezačal vyšetřování potřebné pro zjištění rozsahu jeho povinností poskytnout pojistné plnění a do tří měsíců ode dne oznámení poškozeného o škodní události neskončil toto své šetření nebo neposkytl poškozenému písemné vysvětlení odmítnutí pojistného plnění, krácení pojistného plnění, k uplatněným nárokům na náhradu škody, u kterých nebyl ve stanovené době prokázaný rozsah povinností pojistitele poskytnout pojistné plnění a výše pojistného plnění nebo neoprávněně odmítl nebo poskytnout pojistné plnění nebo ho neoprávněně krátil,
- ušlého zisku.

Pojištěný má právo, aby za něho pojistitel hradil příslušným subjektům uplatněné, prokázané a vyplacené náklady na

- zdravotní péči,
- nemocenské dávky,
- dávky nemocenského zabezpečení,
- úrazové dávky,
- dávky úrazového zabezpečení,
- důchodové dávky,
- dávky výsluhového zabezpečení,
- důchody starobního důchodového spoření. [10]

### 3.4.2 Výluky

Pokud není v pojistné smlouvě stanoveno jinak, pojistník nehradí z pojistného:

- škodu, kterou utrpěl řidič motorového vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena,
- účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením, ušlý zisk, škodu vzniklou poškozením, zničením, zcizením, či ztrátou věci
  - za kterou je odpovědný svému manželovi či osobám žijícím ve společné domácnosti v době vzniku pojistné události,
  - které vznikne držiteli, vlastníkovi nebo provozovateli motorového vozidla, jehož provozem byla škoda způsobena,
  - která vznikne na vozidlech jízdní soupravy tvořené motorovým vozidlem a přípojným vozidlem s výjimkou, pokud byla škoda způsobena jiným motorovým vozidlem,
  - v případě spojení motorových vozidel vlečným lanem nebo vlečnou tyčí při poskytování pomoci, která nebyla vykonávána v rámci podnikatelské činnosti,
- škodu na vozidle a věcech přepravovaných tímto vozidlem, jehož provozem byla škoda způsobena, s výjimkou škody způsobené na věcech, které měly přepravované osoby na sobě nebo u sebe v době vzniku pojistné události,
- škodu, kterou pojištěný uhradil nebo se zavázal uhradit nad rámec stanovený právními předpisy nebo nad rámec právoplatného rozhodnutí soudu o náhradě škody, nebo na základě rozhodnutí soudu, kterým byla schválena dohoda účastníků konání, pokud pojistitel nebyl jedním z těchto účastníků,
- škodu vzniklou závodníkem nebo soutěžícími účastníky při motoristických závodech a soutěžích nebo při jejich přípravných jízdách a ani škodu vzniklou na motorových vozidlech použitých při nich s výjimkou škody způsobené provozem takového vozidla, u kterého je řidič povinen dodržovat pravidla silničního provozu,
- škodu vzniklou uhrazením nákladů na zdravotní péči, nemocenské dávky, dávky nemocenského zabezpečení, úrazové dávky, dávky úrazového zabezpečení,

důchodové dávky, dávky výsluhového zabezpečení, důchody starobního důchodového spoření z důvodů škody na zdraví nebo usmrcení

- pokud nebyla zjištěna osoba odpovědná za škodu,
- řidiči vozidla, jehož provozem byla škoda zaviněna,
- škodu způsobenou pracovní činností motorového vozidla jako pracovního stroje s výjimkou škod způsobených jeho jízdou,
- škody, které nejsou v přímé souvislosti s pojistnou událostí,
- škody vzniklé manipulací s nákladem stojícího vozidla,
- škody vzniklé provozem motorového vozidla při teroristickém činu nebo válečné události, pokud má provoz tohoto vozidla přímou souvislost s tímto činem či událostí.

Není – li v pojistné smlouvě stanoveno jinak, pojistitel je oprávněn pojistné plnění částečně či úplně odmítnout, pokud pojištěný:

- bez souhlasu pojistitele uzná povinnost uhradit škodu nebo její část nad rámec pojistného plnění, které by byl jinak pojistitel povinen poskytnout dle zákona,
- se zaváže uhradit promlčenou pohledávku,
- neposkytne pojistiteli potřebnou součinnost v soudním řízení.

### **3.4.3 Nárok na náhradu pojistného plnění**

Pojistitel má oproti pojistníkovi nárok na náhradu pojistného plnění nebo jeho části, které vyplatil z důvodu škody způsobené provozem motorového vozidla

- po pojištění, který není pojistníkem, pokud:
  - způsobil škodu úmyslně nebo řídil motorové vozidlo pod vlivem návykové látky,
  - způsobil škodu provozem motorového vozidla, které použil neoprávněně,
  - řídil motorové vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění nebo v době zákazu činnosti řídit motorové vozidlo uloženého soudem nebo jiným příslušným orgánem,

- způsobil škodu motorovým vozidlem, o kterém věděl, že jeho technická způsobilost neodpovídá podmínkám pro používání v provoz na pozemních komunikacích a tento stav byl v příčinné souvislosti se způsobenou škodou,
  - vědomě svěřil řízení motorového vozidla osobě, která nesplnila podmínky pro řízení motorového vozidla,
  - porušil povinnost ohlásit dopravní nehodu, která je pojistnou událostí,
  - způsobil škodu motorovým vozidlem a bez důvodů hodných osobitného zřetele porušil povinnosti podle § 10 ods. 1 až 4,
  - se odmítl po dopravní nehodě podrobit zkoušce na přítomnost návykové látky,
- po pojistníkovi navíc, pokud:
    - v době, kdy nastala pojistná událost, se opozdil s platbou pojistného.

Výše náhrady pojistného plnění nebo její části, na kterou vznikne pojistiteli nárok, nesmí přesáhnout sumu pojistných plnění, které pojistitel vyplatil z důvodu pojistné události.

Toto právo pojistitele na náhradu pojistného plnění nebo jeho části se promlčí do třech let ode dne vyplacení pojistného plnění. [10]

#### **3.4.4 Pojistná smlouva**

Pojistná smlouva kromě právních náležitostí jako je výše a splatnost pojistného, zda se jedná o jednorázové nebo běžné pojistné, pojistná doba, práva a povinnosti pojistitele, pojištěného a toho, kdo s pojistitelem pojistnou smlouvu uzavírá obsahuje údaje o motorovém vozidle zapsané v osvědčení o evidenci vozidla nebo údaje zapsané v technickém osvědčení vozidel u vozidel, které nepodléhají evidenci vozidel, popřípadě v obdobném průkazu. Nezbytnou součástí pojistné smlouvy jsou i všeobecné pojistné podmínky. Po uzavření pojistné smlouvy platí pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla na území všech členských států a států vyznačených v zelené kartě.

Před uzavřením pojistné smlouvy může pojistitel dohodnout s osobou, na kterou se vztahuje povinnost uzavřít pojistnou smlouvu, že za ni nahradí vzniklou škodu v rámci takzvaného předběžného pojištění. Pojištění zaniká uplynutím doby, na kterou bylo sjednané anebo uzavřením pojistné smlouvy. Toto pojištění se nevztahuje na cizozemská vozidla.

Pojistné se stanovuje v takové výši, která zabezpečí splnitelnost všech závazků pojistitele vyplývajících z pojištění včetně tvorby rezerv. Pojistným obdobím je zpravidla jeden kalendářní rok, případně kratší období. Způsob placení pojistného, délka pojistného období a splatnost pojistného určují všeobecné pojistné podmínky. [10]

### **3.4.5 Systém bonus/malus**

Systém bonus/malus vstoupil v platnost 1. ledna 2002 a uplatňuje se pro všechny druhy vozidel s výjimkou motocyklů (včetně trojkolek a čtyřkolek) se zdvihovým objemem do 50 ccm, traktorů, samohybných pracovních strojů bez evidenčního čísla vozidla a přípojných vozidel kromě návěsů.

Pro přiznání bonusu nebo uplatnění malusu je rozhodující doba škodního průběhu, která se počítá v celých ukončených měsících. Při uzavírání pojistné smlouvy se vozidlo zařazuje do základní třídy bonusu/malusu s dobou škodního průběhu nula měsíců. Za každou pojistnou událost se doba škodního průběhu snižuje o 36 měsíců. Doba škodního průběhu se nesnižuje za pojistnou událost způsobenou osobou, která použila motorové vozidlo neoprávněně, nebo pokud byla pojistiteli v celém rozsahu uhrazená částka, kterou pojistitel vyplatil z důvodu škody způsobené provozem vozidla.

Kladná doba škodního průběhu je nejvýše 120 měsíců a záporná doba škodního průběhu je maximálně 60 měsíců. Bonus a malus se podle doby škodního průběhu člení do tříd s příslušnou výškou bonusu/malusu.

V případě splnění podmínek majících vliv na zařazení do příslušné třídy bonusu/malusu vykoná pojistitel odpovídající změnu výše pojistného s platností od prvního dne následujícího pojistného období.

Při uzavírání pojistné smlouvy se přiznává bonus nebo uplatňuje malus podle naposledy vydaného dokladu o škodním průběhu zaniklého povinně smluvního pojištění, pokud není dohodnuto jinak, přičemž doba škodního průběhu před 1. lednem 2002 se nezapočítává. Bonus se nepřiznává, pokud zaniklo předcházející pojištění z důvodu neplacení pojistného. Pokud nepředloží pojistník při uzavírání pojistné smlouvy výše uvedené potvrzení a pojistitel dodatečně zjistí důvody pro správné zařazení do příslušné třídy bonusu/malusu, je pojistitel oprávněn doúčtovat odpovídající výši pojistného. Bonus se přiznává nebo malus se uplatňuje na základě dokladu o škodním průběhu zaniklého povinně smluvního pojištění jen pro stejný druh a kategorii vozidla.

Pokud netrvá doba od zániku povinně smluvního pojištění do vzniku následujícího povinně smluvního pojištění déle než jeden rok, doba škodního průběhu se nemění. Pokud doba od zániku povinně smluvního pojištění do vzniku následujícího povinně smluvního pojištění trvá dobu delší než je jeden rok, ale méně než pět let, kladná doba škodního průběhu se snižuje o počet celých měsíců, které uplynuly od jednoho roku od zániku povinně smluvního pojištění do vzniku následujícího povinně smluvního pojištění, nejvíce však o celou kladnou dobu škodního průběhu. Záporná doba škodního průběhu se nemění. Pokud doba od zániku povinně smluvního pojištění do vzniku následujícího pojištění trvá déle než pět let, předcházející kladná doba škodního průběhu se nezapočítává, záporná doba škodního průběhu se nemění.

K jednomu vozidlu je možné uplatnit jen jeden doklad o škodním průběhu zaniklého pojištění daného pojistníka. Pokud se pojistitel dozví o pojistné události, která nastala v daném pojistném období a která má vliv na změnu třídy bonusu/malusu až potom, co už vyhotovil předpis pojistného na následující pojistné období, má pojistitel právo na doúčtování rozdílu na pojistném. [10], [11]



Již od roku 2007 většina pojišťoven poskytujících pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla neuplatňuje malus. Jak může vypadat výše bonusů ukazuje tabulka 8 používaná Allianz – Slovenská poisťovna, a.s.

**Tabulka 8 – Možná podoba bonusu - malusu**

Třída		Škodní průběh (v měsících)	Výše bonusu	Osobní věrnostní bonus v r. 2007	Celková výše bonusu
třída bonusu (slevy)	B6	72 až 83	30 %	25 %	55%
	B5	60 až 71	25 %	20 %	45%
	B4	48 až 59	20 %	15 %	35%
	B3	36 až 47	15 %	10 %	25%
	B2	24 až 35	10 %	5 %	15%
	B1	12 až 23	5 %	-	5%
základní třída	Z	0 až 11	0 %	-	-
třída malusu (přirážky)		<b>V letech 2007 a 2008 neuplatňujeme malus.</b>			

Zdroj: zpracováno dle [11]

Allianz – Slovenská poisťovna, a.s. uplatňuje za každý rok bezškodního průběhu pětiprocentní bonus, který v roce 2008 může činit až 30 %. Navíc za každý rok, kdy je klient pojištěn u této pojišťovny, poskytuje další pětiprocentní slevu na placení pojistného, tento systém uplatňuje již od roku 2003, pro rok 2008 může pojistník získat slevu ve výši až 25 %. Celkem tedy za rok 2008 může získat slevu na pojistném pro letošní rok 2008 až ve výši 55 %. Malus, tedy přirážku k pojistnému za způsobenou dopravní nehodu, případně nehody, pojišťovna již od roku 2007 neuplatňuje.

### **3.4.6 Limity pojistného plnění**

Do 31. prosince 2008 je limit pojistného plnění pojistitele při jedné škodní události:

- 19 000 000 Sk v případě škody na zdraví na každého poškozeného a
- 5 000 000 Sk v případě škody na majetku.

Od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2011 limit pojistného plnění jedné škodní události:

- 2 500 000 EURO v případě škody na zdraví na každého poškozeného a
- 500 000 EURO v případě škody na majetku.

Od 1. ledna 2012 je limit pojistného plnění při jedné škodní události:

- 5 000 000 EURO v případě škody na zdraví na každého poškozeného a
- 5 000 000 EURO v případě škody na majetku. [11]

### **3.4.7 Zánik pojištění odpovědnosti**

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla může zaniknout následujícími způsoby:

- zánikem motorového vozidla,
- zápisem převodu motorového vozidla na jinou osobu v evidenci vozidel,
- vyřazením motorového vozidla z evidence,
- přijetím oznámení o krádeži motorového vozidla příslušným orgánem,
- vrácením dokladu o pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla, které nepodléhá evidenci vozidel,
- vyřazením motorového vozidla z provozu na pozemní komunikaci,
- změnou nájemce, pokud je na vozidlo uzavřena nájemní smlouva s právem koupě pronajaté věci.

K zániku pojištění dojde okamžikem nastání výše uvedených důvodů. [10]

### 3.4.8 Práva a povinnosti pojištěného

Pojištěný má povinnost písemně sdělit pojistiteli vznik škodní události

- do 15 dnů, pokud vznikla na území Slovenské republiky,
- do 30 dnů, pokud k jejímu vzniku došlo mimo území Slovenské republiky.

Existuje možnost prodloužit dané lhůty oznámení a to na základě úpravy ve všeobecných pojistných podmínkách.

Bez zbytečného odkladu je pojištěný povinen písemně pojistiteli oznámit, že

- byl proti němu uplatněn nárok na náhradu škody a vyjádřit se k požadované náhradě a její výši,
- začalo trestní stíhání či řízení o přestupku v souvislosti s pojistnou událostí, informovat pojistitele o průběhu a výsledcích stíhání či řízení a oznámit mu jméno, příjmení, trvalý pobyt nebo obchodní jméno a sídlo právního zástupce, pokud ho má,
- právo na náhradu škody bylo řádně uplatněno, potom je pojištěný povinen se dále řídit pokyny svého pojistitele.

Pojistník je povinen na žádost orgánu evidence motorových vozidel prokázat pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla potvrzením o pojištění nebo prokázat uzavření předběžného pojištění.

Při provozu tuzemského motorového vozidla je řidič povinen mít u sebe potvrzení o pojištění, které je povinen na výzvu příslušníky Policejního sboru předložit, a to i v případě, že bylo sjednáno předběžné pojištění. Při provozu cizozemského motorového vozidla je řidič povinen mít u sebe zelenou kartu nebo potvrzení o hraničním pojištění a na žádost příslušníka Policejního sboru je předložit. Tato povinnost

se nevztahuje na cizozemské motorové vozidlo, na které se vztahuje Mnohostranná dohoda o zárukách mezi Národními kanceláři pojistitelů. [10]

### **3.4.9 Pokuty**

Obvodní úřad uloží pokutu ve výši od 500 Sk do 100 000 Sk tomu, kdo neuzavře pojistnou smlouvu. Dále na základě oznámení Slovenské kanceláře pojistitelů vyzve bez zbytečného odkladu toho, kdo má povinnost uzavřít pojistnou smlouvu, aby do sjednaných pracovních dnů od doručení výzvy, předložil doklad prokazující existenci pojištění. Při ukládání pokuty se přihlíží k závažnosti porušení povinnosti a na délku trvání protiprávního stavu. Pokuta může být uložena do dvou let ode dne, kdy se obvodní úřad dověděl o porušení povinnosti, nejpozději však do tří let ode dne, kdy k porušení došlo. Uložit a vymáhat pokutu smí příslušný obvodní úřad v místě trvalého pobytu a nebo sídla držitele, vlastníka či provozovatele motorového vozidla. Výnosy z pokut jsou příjmem státního rozpočtu. [10]

### **3.4.10 Segmentace pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**

Pojišťovny se snaží nalákat nové klienty na nejrůznější výhodné podmínky uzavření pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. Využívají systému, který při tvorbě pojistného jako parametr využívá nejen objem vozidla, ale i další kritéria jako jsou:

- věk řidiče (rok narození řidiče),
- pohlaví řidiče,
- počet dětí řidiče, případně sleva pro budoucí rodiče,
- objem motoru,
- stáří vozidla,
- místo bydliště (řidiči z regionů s nižší frekvencí škody mají výhodnější pojistné),

- věrnostní slevy, pokud už má pojistník uzavřenou jakoukoliv jinou pojistnou smlouvu u dané společnosti,
- sleva při uzavření pojistné smlouvy prostřednictvím telefonu nebo internetu,
- frekvence placení pojistného (zvýhodnění při ročním placení pojistného),
- sleva za spoluúčast
- systém bonus/malus,
- důchodci nad 70 let a zdravotně postižené osoby.

Dalšími lákadly pro potenciální klienty mohou být:

- nejrůznější slevy poskytnuté na další pojištění (havarijní, cestovní) u stejné pojišťovny,
- call centra, dispečink (odborná pomoc a poradenství),
- přenesení starostí s vrakem na pojišťovnu,
- slevy na pneumatiky a plechové disky vybraných značek.

#### 3.4.11 Slovenská kancelária poisťovateľov (Slovenská kancelář pojistitelů)

Slovenská kancelář pojistitelů působí jako asociace sdružující pojistitele poskytujících pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla od roku 2002. Byla zřízena na základě zákona č. 381/2001 Z.z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov Národní radou Slovenské republiky.

Vývoj počtu členů Slovenské kanceláře pojistitelů zachycuje tabulka 9.

**Tabulka 9 - Počet členů Slovenské kanceláře pojistitelů**

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet členů SKP	7	7	8	8	9	9	9

Zdroj: zpracováno dle údajů [27]

V roce počátku působení Slovenské kanceláře pojistitelů poskytovalo pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla 7 členských pojišťoven. Od té doby toto číslo pozvolna roste, jak je patrné z tabulky. V letošním roce 2008 pojištění provozuje 9 pojišťoven.

Následuje tabulka 10, která nám pomůže udělat si obrázek o síle, důvěryhodnosti a oblíbenosti pojišťoven poskytujících pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla na území Slovenské republiky.

**Tabulka 10 - Počet pojištěných vozidel u jednotlivých pojišťoven**

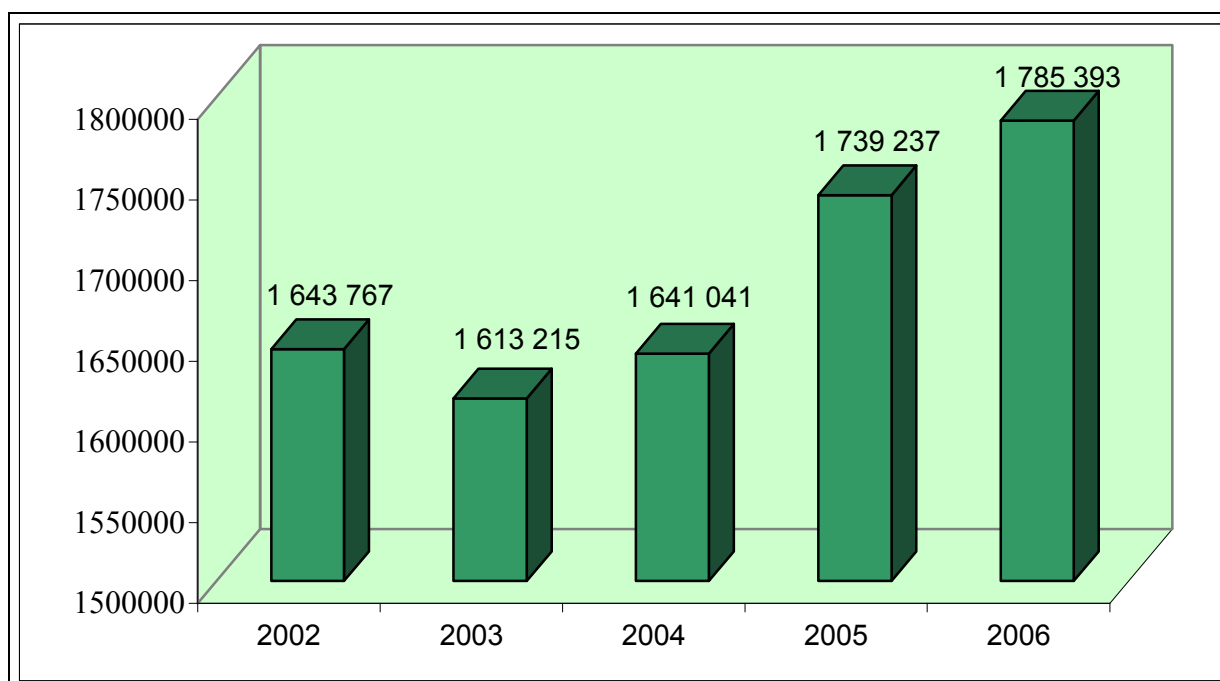
Pojišťovna/rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Allianz - Slovenská poist'ovňa, a. s.</b>	1 145 904	1 066 163	958 174	791 028	731 024	736 360
<b>Česká poist'ovňa – Slovensko, a. s.</b>	62 627	62 245	81 846	73 470	86 290	106 229
<b>ČSOB poist'ovňa, a. s. (dříve ERGO)</b>	9 790	13 632	22 618	139 965	100 890	67 796
<b>Generali Poist'ovňa, a. s.</b>	13 066	17 410	21 095	36 228	59 456	57 086
<b>Komunálna poist'ovňa, a. s.</b>	26 451	40 066	66 142	120 792	149 610	179 679
<b>KOOPERATIVA poist'ovňa, a. s.</b>	370 767	396 556	441 250	494 747	571 373	633 780
<b>OTP Garancia poist'ovňa, a. s.</b>	x	x	x	x	1 157	9 815
<b>UNIQA poist'ovňa, a. s.</b>	15 162	17 143	17 936	21 736	38 191	61 954
<b>Wüstenrot poist'ovňa, a. s.</b>	x	x	31 980	61 271	47 402	38 477

Zdroj: zpracováno dle údajů [21]

Jak tabulka naznačuje, trh pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla drží ve svých rukou čtyři pojišťovny, které dohromady ovládají neuvěřitelných 88% pojistných smluv uzavřených v roce 2007. Bezkonkurenčně největší podíl má na slovenském trhu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla Allianz - Slovenská poist'ovňa, a. s. Její počet uzavřených smluv sice rok od roku klesá, nicméně si stále drží silnou pozici. Naopak svou zatím druhou pozici

na trhu si upevňuje KOOOPERATIVA poisťovňa, a. s., u které si své vozidlo pojišťuje stále více zájemců. Stejně tak je na tom i Komunálna poisťovňa, a. s., Česká poisťovňa - Slovensko, a. s., Generali Poisťovňa, a. s., UNIQA poisťovňa, a. s., k nimž přichází každý rok více a více klientů, aby si u těchto pojišťoven pojistili svá motorová vozidla. Nejprve růst v prvních letech svého působení na trhu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a v posledních letech pokles uzavřených pojistných smluv zaznamenávají ČSOB poisťovňa, a. s. (dříve ERGO) a Wüstenrot poisťovňa, a. s.

V následujícím obrázku 5 je zobrazen počet pojištěných vozidel v evidenci Slovenské kanceláře pojistitelů vždy k 31.12. příslušného roku.



Zdroj: zpracováno dle údajů [27]

**Obrázek 5 – Počet pojištěných vozidel v databázi SKP k 31.12. příslušného roku**

Jak graf napovídá v roce 2002 bylo v evidenci 1 643 767 motorových vozidel, následují dva roky mírného propadu v počtu evidovaných vozidel. V posledních letech ale dochází k očividnému nárůstu pojištěných vozidel. Vzhledem k tomu, že ve Slovenské republice žije 5 439 448 obyvatel, připadá na 1000 obyvatel kolem 330 automobilů.

**Tabulka 11 - Předepsané pojistné POV v tis. Sk**

<b>Pojišťovna/rok</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>Tržní podíl v roce 2006</b>
<b>Allianz - Slovenská pojišťovňa, a. s.</b>	6 660 918	4 446 477	3 717 579	38,16
<b>Česká pojišťovňa - Slovensko, a. s.</b>	690 964	660 160	552 381	5,67
<b>ČSOB pojišťovňa, a. s. (dříve ERGO)</b>	106 866	647 630	495 483	5,09
<b>Generali Pojišťovňa, a. s.</b>	146 976	183 840	279 669	2,87
<b>Komunálna pojišťovňa, a. s.</b>	616 822	723 349	890 427	9,14
<b>KOOPERATIVA pojišťovňa, a. s.</b>	3 149 349	3 052 076	3 164 494	32,49
<b>OTP Garancia pojišťovňa, a. s.</b>	x	x	4 645	0,05
<b>UNIQA pojišťovňa, a. s.</b>	155 666	156 989	223 662	2,30
<b>Wüstenrot pojišťovňa, a. s.</b>	170 487	432 826	412 330	4,23
<b>SKP</b>	723	458	429	0,00
<b>Celkem</b>	<b>11 698 771</b>	<b>10 303 805</b>	<b>9 741 099</b>	<b>100,00</b>

Zdroj: zpracování dle údajů [20]

Situace v oblasti předepsaného pojistného je obdobná jako v případě počtu pojištěných vozidel u jednotlivých pojišťoven. Nejvyšších hodnot dosahuje Allianz - Slovenská pojišťovňa, a. s. společně s KOOPERATIVA pojišťovňa, a. s., obě zmíněné pojišťovny mají předepsané pojistné v roce 2007 přes 3 mil. Sk. Ostatní pojišťovny za těmito dvěma velice ztrácejí, sice se ve většině případů jejich podíl na předepsaném pojistném zvyšuje, ale v porovnání s Allianz - Slovenská pojišťovňa, a. s. a KOOPERATIVA pojišťovňa, a. s. dosahují nízkých hodnot. Výše hrubého předepsaného pojistného je zanesena do tabulky 11.



### 3.5 Maďarská republika

Maďarský pojistný trh se v letech 1945 – 1948 příliš nevyvíjel. Od roku 1947 (po zestátnění pojišťoven) tamější pojistný trh ovládala jediná státní monopolní pojišťovna Állami Biztosító, která byla v roce 1986 rozdělena na dvě společnosti a to Állami a Hungária, čímž se měla zlepšit hospodářská soutěž. Obě dvě, jako nástupkyně monopolní pojišťovny, měly vysoký tržní podíl, který začal postupně klesat s příchodem nových pojišťoven na trh.

Ty s sebou, hlavně z počátku 90. let, s sebou přinesly know – how, kapitál, nové produkty a novou firemní kulturu, čímž se začala zvyšovat jak celková pojištěnost, tak i výše předepsaného hrubého pojistného.

V průběhu let 1993 - 2004 se na maďarský pojistný trh začaly aplikovat směrnice EU. Postupně vstupovaly v platnost novely a nové zákony o pojišťovnictví, byl kladen důraz na ochranu klienta a rozšíření jeho pravomocí či zpřísnování podmínek pro udělování licencí pojišťovnám, nastavení míry solventnosti a přiměřenosti kapitálového vybavení pojišťovny. Harmonizace právních předpisů v pojišťovnictví spojená se vstupem do Evropské unie byly impulsem ke zlepšení služeb a ke zkvalitnění postavení subjektů na pojistném trhu.

V období před rokem 2004 dochází k postupné harmonizaci zákonů nejen v pojišťovnictví. Jedním z požadavků bylo zrušení monopolu v poskytování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla. V Maďarsku tato demonopolizace probíhala na etapy. V roce 1991 vznikl samostatný zákon o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tarify byly určovány Ministerstvem financí na základě návrhů komise složené z pojišťovny, pojistitelů a dozorčího orgánu (takzvaná tripartita). Od roku 1997 dochází k postupné liberalizaci tarifů, s každým přibývajícím rokem se mohou lišit vždy o dalších 5 % od základní sazby.

V Maďarské republice spadá tamější Maďarská kancelář pojistitelů (Magyar Biztosítók Szövetsége Gépjármű Kárrendezési Irodája = MABISZ GKI) pod Maďarskou asociaci

pojišťoven (Magyar Biztosítók Szövetsége = MABISZ). Na trhu pojištění působí již od 1. ledna 1996. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla je upraveno zákonem 190/2004. Korm. rendelet, který je platný od 1. ledna 2001. Předcházela mu vyhláška ill. 58/19991, která do té doby toto pojištění upravovala. [18]

### **3.5.1 Rozsah pojištění**

Provozovat motorové vozidlo na území Maďarské republiky lze pouze při splnění následujících kritérií:

- uzavření pojistné smlouvy s pojistitelem, který má povolení k poskytování pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla na území Maďarské republiky, která slouží ke krytí škody způsobené provozem motorového vozidla až do výše
  - 500 000 000 HUF pro případ škody na majetku na každou pojistnou událost,
  - 1 250 000 000 HUF v případě škody na zdraví či usmrcení bez ohledu na počet zraněných či usmrcených osob,
- udržování pojistné smlouvy v platnosti prostřednictvím pravidelného placení pojistného.

Po smrti provozovatele může být motorové vozidlo nadále používáno, pokud osoba nebo organizace, která ho převezme, nahlásí úmrtí pojistiteli a udrží pojistnou smlouvu v platnosti placením pravidelného pojistného. Takováto smlouva může být platná prostřednictvím placení pojistného nejpozději do doby skončení prozkoumání závěti.

Jestliže provozovatel motorového vozidla, postrádající pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti, způsobí škodu v jiném členském státě, Garanční fond uhradí pojistné plnění zraněným osobám nebo odškodní cizí Národní kancelář, případně Garanční fond. V případě škody způsobené v nečlenském státě přebere odpovědnost na základě příslušné dohody mezi příslušnými Národními kanceláři.

Zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla kryje opodstatněné nároky na náhradu škody a zamítnuté nepodložené požadavky uvalené na pojištěné z důvodu nehody způsobené provozem motorového vozidla specifikovaného v pojistné smlouvě. Oprávněnost nároku na náhradu škody by měla být zajištěna pojistníkem porovnáním výpovědí pojištěného, vztahující se k jeho odpovědnosti a dostupných faktů a dat v souladu s odpovědností pojištěného. [8]

### 3.5.2 Pojistné

V případě vozidla podléhajícího registraci motorových vozidel by mělo být pojistné zapláceno předem, a to za období pojistného krytí, tedy ode dne jeho počátku až do jeho konce, s výjimkou případu smluv uzavřených na dobu určitou nebo s výjimkou případu skončení smlouvy pro zánik pojistného zájmu, kdy krytí pojistníkem končí při vyřazení motorového vozidla z provozu nebo při změně vlastnictví. Pojistník může požadovat zaplacení pojistného až do posledního dne pojistného krytí. První pojistné by mělo být zapláceno (pokud se strany nedohodnou jinak) při uzavření pojistné smlouvy a každé další pravidelně placené pojistné by mělo být splatné v první den období krytí. Strany se také mohou dohodnout na frekvencích plateb kratších než jeden rok (například několik měsíců, čtvrtletně, pololetně). Od konce třicátého dne, který následuje po dni splatnosti pojistného může pojistná smlouva zaniknout pokud nedoplatené pojistné není do té doby uhrazeno, pojištěnému není poskytnuta dodatečná lhůta a pojistník si nemůže vynutit pojistné přes soudní proces.

V případě motorového vozidla nepodléhajícího registraci by měla pojistná smlouva zaniknout ještě přede dnem ukončení specifikovaným ve smlouvě, poslední den v měsíci, kdy pojištěný vrátí potvrzení o pojištění pojistníkovi spolu s označením na důkaz existence pojistné smlouvy spolu s uvedenými důvody takového vrácení. Pojistné by v tomto případě mělo být zapláceno jednorázově předem na celou dobu uvedenou v pojistné smlouvě.

V závislosti na tarifním systému používaným pojistníkem, provozovatel motorového vozidla nemá nárok na bonus nebo by měl zaplatit malus v souladu s počtem pojistných událostí způsobených pojištěným. V případě zániku pojistného zájmu nebo skončení pojistné smlouvy s účinností ode dne vzniku dne pojistného období pojistník, který poskytl krytí, které bylo vypovězeno, by měl vystavit osvědčení o škodním průběhu provozovatele motorového vozidla obsahující, že tento provozovatel nezpůsobil žádnou nehodu nebo že nedošlo k výplatě pojistného plnění. [8]

### **3.5.3 Platnost pojištění**

Pojistné krytí začíná, pokud se strany nedohodnou jinak, dnem následujícím po dni zaplacení prvního pojistného pojistiteli nebo když strany souhlasí s opožděním platby pojistného nebo pojistitel uplatní požadavek na jeho zaplacení přes soudní proces. Aby začátek krytí rizika pojistníkem byl již před uzavřením pojistné smlouvy, je potřeba vydání prohlášení o přijetí pojistitelem nebo osobou jím oprávněnou k vydávání takovýchto potvrzení. Vydání předběžného potvrzení krytí vyžadované pro uvedení motorového vozidla do provozu, by mělo být kvalifikováno jako přijetí předběžného krytí. Provozovatel motorového vozidla by měl uzavřít pojištění odpovědnosti s pojistníkem vydávajícím osvědčení během 30 dní po vydání osvědčení. Selhání v tomto procesu znamená zánik předběžného krytí od doby platnosti třicátého dne.

Pojistná smlouva by měla být uzavřena na dobu neurčitou, která by měla být identická s kalendářním rokem. V případě vozidel nepodléhajících povolení provozu motorových vozidel, může být doba pojištění specifikována v dokladu o pojištění.

Pojistná smlouva může být pozastavena na dobu od dvou do šesti měsíců, pokud pojištěný dodá dokumenty na důkaz dočasného vyřazení motorového vozidla z provozu. Pozastavení může být zahájeno od prvního dne měsíce, který následuje po dni sdělení pojistiteli a končit nejpozději dnem pokračování v provozu, potřebná data musí být sdělena provozovatelem motorového vozidla pojistiteli. Pokud držitel motorového

vozidla nenahlásí návrat vozidla do provozu během šesti měsíců, smlouva může zaniknout pro zánik pojistného zájmu. [8]

### 3.5.4 Výluky

Pojistník, Garanční fond a Národní kancelář neposkytuje náhradu za

- škody vzniklé na součástech motorového vozidla, které způsobilo nehodu, pokud tyto součásti nejsou v užívání osob, které tímto vozidlem cestovaly,
- škody vzniklé na motorovém vozidle, které způsobilo nehodu,
- škody na majetku pojištěného vzniklé ze škody způsobené motorovým vozidlem pojištěného nebo jako nerealizovaný zisk,
- škody způsobené radiací nebo toxickými materiály či toxickými produkty nebo během akcí zdravotních organizací ukončenými škodlivými účinky radiace,
- škody způsobené povrchem vozovky během nehody zúčastněného motorového vozidla,
- škody způsobené motorovému vozidlu, pokud je používáno jako součást těžkého nákladního stroje během užívání,
- škody způsobené nakládkou či vykládkou stojícího vozidla,
- škody kvalifikované jako nehoda při práci způsobená během opravy nebo údržby motorového vozidla,
- škody nastalé během motorových závodů nebo předepsaných cvičení,
- škody způsobené znečištěním životního prostředí během nehody zahrnující motorové vozidlo,
- škody jako výsledky trvalého zničení a zhoršení stavu ostatního majetku v důsledku použití motorového vozidla,
- škody vzniklé jako následek války, aktu války nebo teroristického útoku. [8]

### 3.5.5 Nárok na náhradu pojistného plnění

S ohledem na osobu, která způsobila dopravní nehodu a měla nedostačující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, pojistník, Národní kancelář nebo Garanční fond jsou oprávněni požadovat náhradu zaplacené škody nebo krácení pojistného plnění. Pojistník nebo Národní kancelář nemohou požadovat náhradu po zaměstnancích pojištěného, může však být požadována po příbuzných, kteří žijí s pojištěným v jedné domácnosti, nebo po osobě, která použila nebo řídila motorové vozidlo, když se stala pojistná událost a to ve stejných případech, ve kterých dochází ke krácení pojistného plnění. Pojistník, Národní kancelář nebo Garanční fond mohou požadovat krácení pojistného plnění:

- od řidiče, který řídil motorové vozidlo bez povolení k provozu motorového vozidla nebo od osoby, která jinak právoplatně používá motorové vozidlo,
- od pojištěného nebo v případě několika motorových vozidel od kohokoliv z nich nebo každého z nich jako společné a nerozdílné ručení pokud bylo motorové vozidlo řízeno pod vlivem alkoholu nebo jiné látky s negativním dopadem na řidičské schopnosti nebo pokud bylo řízení motorového vozidla předáno takové osobě s výjimkou osoby, která neměla více než 0,8 promile alkoholu v krvi nebo neměla při dechové zkoušce více než 0,5 mg alkoholu na jeden litr,
- od pojištěného nebo v případě několika motorových vozidel od kohokoliv z nich nebo každého z nich jako společné a nerozdílné ručení pokud řidič motorového vozidla neměl řidičské oprávnění nebo řízení motorového vozidla bylo předáno takové osobě a pokud neprokáží, že měli dobrý důvod předpokládat, že osoba povoláná řídit motorové vozidlo, má řidičské oprávnění,
- od řidiče motorového vozidla, jestliže se nehoda stala závažným opomenutím technického stavu motorového vozidla,
- od řidiče, jestliže nehoda byla způsobena chybným poskytnutím asistence nebo úmyslným ohrožením v rámci zaměstnání,
- od pojištěného, jestliže špatně plnil svou povinnost poskytnout informace, nahlásit změny nebo škody v době uzavírání smlouvy nebo pojistnou událost nebo jiné, které mají zásadní vliv na platební povinnost pojistníka,

- od provozovatele motorového vozidla, pokud pojistná událost nastane během třiceti dnů po skončení pojistné smlouvy z důvodu neplacení pojistného.

Pojistník, Garanční fond nebo Národní kancelář nemohou požadovat nárok na refundaci po dědicích zesnulého pojištěného. [8]

### **3.5.6 Práva a povinnosti pojištěného**

Pojištěný by měl nahlásit pojistnou událost – poskytnout potřebná data k likvidaci pojistné události a popsat podstatné okolnosti – svému pojistiteli během osmi dnů a měl by předložit každé rozhodnutí oprávněného soudního líčení týkající se pojistné události. Provozovatel motorového vozidla s nedostačující platnou pojistnou smlouvou musí nahlásit pojistnou událost během osmi dnů Garančnímu fondu. Konečná lhůta pro nahlášení pojistné události, která se stane v zahraničí je den návratu do Maďarska. Během osmi dnů pojištěný rovněž nahlásí právní řízení nebo mimosoudní proces zahájený proti pojištěnému ve spojení s pojistnou událostí V tomto případě je pojistitel oprávněn poskytnout pro daný proces právního zástupce k reprezentaci pojištěného.

Od uzavření smlouvy by měl provozovatel motorového vozidla nahlásit všechny okolnosti důležité pro podnikání v oboru pojišťovnictví. Jestliže je smlouva uzavírána z důvodů jiných než je změna vlastníka (provozovatele motorového vozidla):

- provozovatel motorového vozidla by měl předložit dokumenty na důkaz zaplacení pojistného za předchozí pojistný rok, o který se jedná, pokud je smlouva uzavírána jindy než před prvním dnem běžného roku pojistného období; vlastník (provozovatel motorového vozidla) by měl zaplatit pojistné, pokud ho neplatil předtím,
- neuhrazené pojistné by mělo být zaplaceno pojistitelem Garančnímu fondu, ze kterého byl dříve pojistitel oprávněn čerpat ke krytí rizika bez placení pojistného během pojistného období.

Jestliže je smlouva uzavírána z důvodu změny provozovatele motorového vozidla, nový vlastník by měl neprodleně uzavřít pojistnou smlouvu při změně vlastnictví vozidla. Pro období mezi změnou vlastnictví motorového vozidla a datem uzavření pojistné smlouvy by měl pojištěný zaplatit proporcionální částku pojistného dle kategorie A00 a tuto částku by měl pojistitel zaplatit Garančnímu fondu. Provozovatel motorového vozidla by měl nahlásit změny dat v pojistce během 8 dnů od změny vlastníka. [8]

### **3.5.7 Systém bonus/malus**

Pojistník by měl zaznamenávat pojistné smlouvy vztahující se k motorovému vozidlu v souladu se systémem bonus/malus upraveném v zákoně a na základě tohoto systému určit výši pojistného.

Registrační systém bonus/malus zahrnuje osobní automobily, nákladní automobily, autobusy, motocykly, traktory (tahače) a zemědělské stroje (kategorie motorových vozidel) s jednotlivými smlouvami. Z hlediska registračního systému bonus/malus osobních vozidel, nákladních vozidel, autobusů, motocyklů, traktorů a zemědělských strojů bylo první pozorovací období mezi 1. červencem 1991 a 30. červencem 1992. Další pozorovací období jsou mezi 1. červencem a 30. červencem.

V případě motorových vozidel s individuální smlouvou obsahuje systém výchozích 10 bonusových a 4 malusové kategorie. Pro pojistné období přiřadí pojistník jednotlivou smlouvu do příslušné kategorie.

Výhody týkající se systému bonus/malus jsou přiřazeny k totožnosti provozovatele motorového vozidla bez ohledu na to, kdo toto vozidlo řídí. Pokud je motorové vozidlo používáno třetí osobou bez oprávnění a tato skutečnost je oznámena policii, nehoda způsobená neoprávněným řidičem motorového vozidla nemá vliv na kategorie smlouvy.

Smlouva uzavíraná provozovatelem motorového vozidla poprvé je přiřazena do kategorie A00. Zařazení do již získané bonusové kategorie vzhledem k dané smlouvě



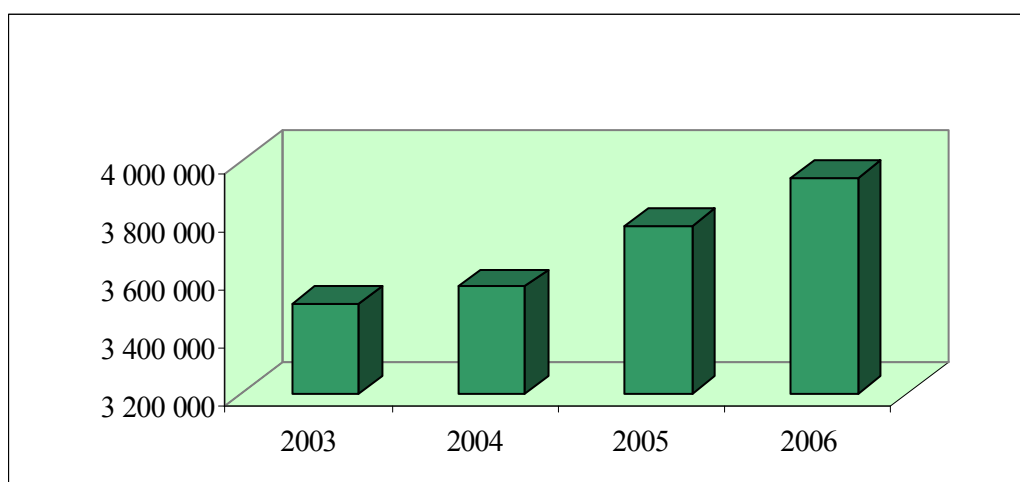
by mělo být ponecháno, jestliže smlouva skončí pro zánik pojistného zájmu a provozovatel motorového vozidla uzavře novou smlouvu pro stejnou kategorii motorového vozidla u původního nebo u jiného pojistitele. Nová pojistná smlouva by měla být výhradně přiřazena do kategorie A00, pokud předcházející smlouva skončila pro zánik pojistného zájmu před více než 2 lety před uzavřením nové. [8]

### 3.5.8 Maďarská kancelář pojistitelů

V Maďarské republice spadá tamější Maďarská kancelář pojistitelů (Magyar Biztosítók Szövetsége Gépjármű Kárrendezési Irodája = MABISZ GKI) pod Maďarskou asociaci pojišťoven (Magyar Biztosítók Szövetsége = MABISZ). Na trhu pojištění působí již od 1. ledna 1996. Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla je upraveno zákonem 190/2004. Korm. rendelet, který je platný od 1. ledna 2001. Předcházela mu vyhláška ill. 58/19991, která do té doby toto pojištění upravovala.

V roce 2008 poskytuje na maďarském pojistném trhu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla 14 pojišťoven.

Vývoj počtu motorových vozidel evidovaných u Maďarské kanceláře pojistitelů je patrný z obrázku 6.



Zdroj: zpracováno dle údajů [18]

**Obrázek 6 – Počet pojištěných vozidel v databázi MKP k 31.12. příslušného roku**

Graf udává počet pojištěných vozidel vždy k poslednímu dni kalendářního roku. Jak je z něj patrné, i v Maďarské republice dochází ke zvyšování počtu pojištěných vozidel. Tento nárůst je velmi pozvolný. V období let 2003 až 2004 se počet vozidel zvýšil pouze o 58 814, což odpovídá zhruba 1,68 %. O rok později to bylo o 210 342, tedy přesně o 6 %. O další rok nárůst trochu poklesl, ale stále se jedná o zvyšování počtu evidovaných vozidel. V Maďarské republice žije podle posledního sčítání lidu 9 981 334 obyvatel. V roce 2006 bylo v Maďarské kanceláři pojistitelů evidováno 3 938 668 vozidel, to znamená, že na 1000 obyvatel připadá zhruba 395 motorových vozidel.

Výše přijatého pojistného na trhu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v Maďarské republice stoupá. Nejvíce pojistného již tradičně vybírá pojišťovna Allianz Hungária Biztosító Zrt. V roce 2006 celkové přijaté pojistné činilo 129 377 milionů HUFů, Allianz Hungária Biztosító Zrt inkasovala 53 244 milionů HUFů, což odpovídá tržnímu podílu 41 %, společně s Generali – Providencia ovládají více než polovinu trhu. Na každou další pojišťovnu nepřipadá ani 8 % tržního podílu, jak je zřejmé z tabulky 12.

**Tabulka 12 - Přijaté pojistné (v mil. HUF)**

Pojišťovna / rok	2004	2005	2006	Tržní podíl v roce 2006 [v %]
<b>AEGON Hungary</b>	5 595	687	6 248	4,829
<b>Allianz</b>	47 671	53 037	53 244	41,154
<b>Generali – Providencia</b>	1 714	16 794	17 097	13,215
<b>Groupama (Európa)</b>	8 286	4 516	2 877	2,224
<b>K &amp; H (Argosz)</b>	9 681	9 923	10 273	7,940
<b>KÖBE</b>	5 333	5 422	6 229	4,815
<b>Magyar Posta Bizt.</b>	2 597	5 314	6 798	5,254
<b>MÄV</b>	24	1 545	4 675	3,613
<b>OTP Garancia</b>	5 197	5 239	6 696	5,176
<b>TIR BE</b>	259	1 138	1 993	1,540
<b>Union</b>	3 428	6 802	4 649	3,593
<b>UNIQA</b>	4 868	614	8 598	6,646
<b>Celkem</b>	94 653	111 031	129 377	100,000

Zdroj: zpracováno dle údajů [18]

### 3.6 Polská republika

V roce 1939 působilo na polském pojistném trhu 38 vzájemných pojišťoven, 72 pojišťoven soukromých a 16 dalších pojišťovacích institucí. Tento počet pojišťovacích subjektů nepřestál období 2. světové války a následné transformace ekonomického systému země. Z tohoto důvodu působily v Polsku pouze 2 pojišťovací instituce. Monopol na trhu životního i neživotního pojištění získala Powszechny Zakład Ubezpieczeń Spółka Akcyjna, která si své výsadní postavení udržela dodnes. Druhá společnost, WARTA pojišťovna, která se dokázala přizpůsobit novému systému, si své postavení udržela především díky působení na trhu zajištění.

Až zákon z roku 1984 povoloval zakládání nových pojišťoven formou státního podniku, družstva či akciové společnosti. Novela tohoto zákona vydaná roku 1989 zrušila všechna omezení týkající se vlastnictví pojišťoven. Stále ale nebyla vyřešena otázka efektivního dozoru nad pojišťovnictvím. Polský trh se i nadále neotvíral zahraničním investorům a přínosu know-how. Konkurenceschopnost mezi společnostmi byla omezena, což celý sektor oslabovalo a Ministerstvo financí se tak rozhodlo uskutečnit reformní kroky k vylepšení pojišťovacího systému, které měly přispět k rozvoji a oživení pojišťovacího trhu v zemi. Hlavním úkolem bylo přijmout taková opatření, která by byla v souladu s právem Evropské unie. Výsledkem tohoto náročného procesu byl zákon o pojišťovnictví ze dne 28. července 1990.

Tento zákon s sebou přinesl demonopolizaci polského pojistného trhu, podrobné ustanovení všeobecných principů zahájení a provádění pojišťovací činnosti v životním a neživotním pojištění, oddělení životního pojištění od neživotního pojištění, které mělo velký vliv na fungování a hospodaření pojišťoven. Pro polský pojistný trh znamenala první polovina devadesátých let výrazné oživení. Trh v tomto období překonával poměrně rychle následky dlouholeté absence tržního prostředí. Přešlo se ke standardnímu modelu soustavy navzájem si konkurujících pojišťoven.

22. května 2003 byl přijat nový zákon související se vstupem Polské republiky do Evropské Unie, který vešel v platnost 1. ledna 2004. Nový zákon rozšířil a upřesnil

definice a otázky regulace daného sektoru, tedy specifikoval principy pojišťovací činnosti a uvedl podstatu a funkci pojistného matematika.

### **3.6.1 Rozsah pojištění**

Vlastník motorového vozidla je povinen uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla k tomu, aby byly kryty škody způsobené během provozu motorového vozidla v jeho vlastnictví. Povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti nemají členové cizích ozbrojených sil a jejich civilní personál vlastníci motorová vozidla patřící k těmto ozbrojeným silám, které zůstávají na území Polské republiky s ohledem na mezinárodní dohody.

Pojištění odpovědnosti kryje události, které se přihodí na území Polské republiky a může, po vzájemné dohodě, být i události nastalé na území států, se kterými Polská kancelář pojistitelů podepsala dohodu.

Vzhledem k pojistné smlouvě o pojištění odpovědnosti může být náhrada vyplacena, jestliže vlastník či řidič motorového vozidla je oprávněn k vyrovnání za škodu způsobenou provozem během dopravní nehody jeho vozidlem mající za následek: smrt, zranění, zdravotní omezení, ztrátu zdraví, zničení majetku nebo škodu na majetku. Škody vzniklé během dopravní nehody jsou přijaty, pokud nastaly během:

- nastupování a vystupování z motorového vozidla,
- přímo nakládkou a vykládkou motorového vozidla,
- zastavení, zastavení a parkování.

Výše náhrad je dána pevně a vyplácena do limitů občanskoprávní odpovědnosti v nejvyšší garantované sumě jak je uvedeno v pojistné smlouvě. Garantovaná částka nesmí být nižší než:

- 350 000 EURO v případě zranění na každou zraněnou osobu,

- 200 000 EURO v případě škody na majetku vzhledem k jedné pojistné události, jejímž důsledkem je krytí pojištění bez ohledu na počet zraněných osob.

Náhrada je vyplácena v PLN, jejíž výše je vypočtena jako průměrná míra směnného kurzu zveřejňovaného Polskou národní bankou platného ke dni vzniku škody. [7]

### **3.6.2 Pojistná smlouva**

Pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti má být uzavřena na dobu 12 měsíců, doba uzavřená na kratší dobu, takzvané krátkodobé pojištění, může být uzavřena, pokud motorové vozidlo je:

- registrováno nastálo – pojistná smlouva uzavřená na dobu kratší než je 30 dní, může být uzavřena, pokud jde o subjekt provozující podnikatelské aktivity v nakupování nebo prodeji v rozsahu motorových vozidel určených k nákupu, prodeji či přímému prodeji a přímému nákupu,
- registrováno dočasně – pojistná smlouva nemůže být uzavřena na dobu kratší než je období registrace vozidla,
- registrováno v zahraničí – pojistná smlouva je uzavírána na dobu 30 dnů,
- pomalu jedoucí – pojistná smlouva nemůže být uzavřena na dobu kratší 3 měsíců,
- historické vozidlo – pojistná smlouva nemůže být uzavřena na dobu kratší 30 dnů.

Jestliže vlastník motorového vozidla nejpozději den před uplynutím (koncem) dvanáctiměsíčního období, na které byla uzavřena smlouva o pojištění odpovědnosti, písemně neoznámí pojistiteli výpověď, pak se další smlouva považuje za uzavřenou na následujících 12 měsíců. Pokračování smlouvy není uzavřeno navzdory chybějící výpovědi, pokud:

- pojistné definované v pojistné smlouvě nebylo zapláceno celé za předchozí období 12 měsíců nebo v případě schválení přenosu pojistných aktivit v oblasti povinně – smluvního pojištění odpovědnosti,

- v případě vyhlášení nesolventnosti pojišťovny, likvidace pojistitele, uvalení bankrotu nebo přerušeni soudního řízení o bankrotu.

Ve výše uvedených případech odpovědnost pojišťovny skončí na konci pojistného období 12 měsíců.

Vlastník motorového vozidla je povinen uzavřít smlouvu o pojištění odpovědnosti:

- nejpozději během dne registrace motorového vozidla,
- před uvedením motorového vozidla do provozu,
- před překročením hranic, jestliže vlastník motorového vozidla nemá pro provoz na území Polské republiky pojištění odpovědnosti,
- před uvedením motorového vozidla, které nemá registraci, do provozu,
- před uvedením motorového vozidla, historického vozidla, které nemá povolení k provozu,
- před uvedením motorového vozidla, které bylo zaregistrováno v zahraničí do provozu, ale toto povolení se nevztahuje na území Polské republiky,
- nejpozději poslední den odpovědnosti pojišťovny,
- nejpozději poslední den aktuální (nynější) pojistné smlouvy.

Na základě uzavřené pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti pojistitel pošle registrační poplatek v příslušné výši PLN odpovídající 1 EURU dle průměrného směnného kurzu zveřejňovaného Polskou národní bankou platného ke dni uzavření smlouvy. [7]

### **3.6.3 Zánik pojištění**

Pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti může být ukončena:

- na konci období jejího uzavření,
- v momentě, kdy je motorové vozidlo vyňato z registru,
- ve výpovědní den smlouvy,

- v momentě, kdy je doložena trvalá a kompletní ztráta vlastnictví motorového vozidla v události nevedoucí ke změně vlastnictví,
- na konci tříměsíčního období začínajícího vyhlášením nesolventnosti pojišťovny.

### 3.6.4 Výluky

Pojistitel neodpovídá za následující škody:

- škody na majetku, jeho zničení nebo ztráta způsobené řidičem vlastníkovu motorového vozidla stejně jako situace, kdy vlastník motorového vozidla, který způsobí škodu, je vlastníkem nebo spoluvlastníkem motorového vozidla, kterému byla škoda způsobena,
- škody pramenící ze zboží, které je zaplaceným nákladem, zásilkou nebo zavazadlem, pokud není odpovědnost za způsobenou škodu je kryta vlastníkem motorového vozidla nebo jiným přepravním vozidlem,
- škody týkající se ztráty hotovosti, šperků, kauce, všech druhů dokumentů a sbírek známek, mincí nebo podobných sbírek,
- škody vzniklé znečištěním prostředí nebo kontaminací.

Vrácení pojistného za krytí nevyužitého pojistného období je možné v následujících případech:

- vyřazení motorového vozidla z registru nebo potvrzení trvalé a celkové ztráty vlastnictví motorového vozidla v případě, že se nejedná o změnu vlastnictví,
- odstoupení od pojistné smlouvy,
- ukončení pojistné smlouvy,
- vlastnická ztráta motorového vozidla. [7]

### 3.6.5 Nárok na náhradu pojistného plnění

Pojistitel může dle svých práv požadovat navrácení kompenzační náhrady po vlastníkově motorového vozidla, které vyplatil na základě pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, pokud vlastník motorového vozidla:

- škodu způsobil úmyslně nebo pod vlivem alkoholických nápojů nebo pod vlivem narkotických či psychotropních látek nebo náhražkových látek v průběhu odvykací kúry,
- se stal vlastníkem motorového vozidla nezákonně,
- není držitelem požadovaného řidičského oprávnění s výjimkou jízdy za účelem záchrany života, majetku nebo při stíhání delikventa ihned po spáchaném trestném činu,
- odjel z místa pojistné události. [7]

### 3.6.6 Pokuty

Osoba, která nesplní zákonné povinnosti uzavřít pojistnou smlouvu, je povinna zaplatit poplatek, jehož výše je v případě:

- osobních automobilů 500 EURO,
- nákladních automobilů a autobusů 800 EURO,
- ostatních automobilů 100 EURO.

V případě vlastníka motorového vozidla, který nesplní zákonnou povinnost uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla, výše poplatku závisí na době trvání, kdy tento vlastník byl bez pojistného krytí během každého kalendářního roku a měla by případně dosahovat:



- 20 % poplatku 500 EURO v případě osobních automobilů, 800 EURO v případě nákladních automobilů a autobusů a 100 EURO v případě ostatních automobilů, jestliže doba, kdy nebyl vlastník pojištěn, nepřesáhne 3 dny,
- 50 % poplatku 500 EURO v případě osobních automobilů, 800 EURO v případě nákladních automobilů a autobusů a 100 EURO v případě ostatních automobilů, jestliže doba, kdy nebyl vlastník pojištěn, nepřesáhne 14 dnů,
- 100 % poplatku 500 EURO v případě osobních automobilů, 800 EURO v případě nákladních automobilů a autobusů a 100 EURO v případě ostatních automobilů, jestliže doba, kdy nebyl vlastník pojištěn, přesáhne 14 dnů. [7]

### **3.6.7 Polská kancelář pojistitelů**

Polské členství v zelenokaretním systému se datuje od roku 1958, kdy poté co bylo v Polsku zavedeno povinně smluvní pojištění občanské odpovědnosti získala State Insurance Establishment členství v Národních kancelářích Council of Bureaux. Jako výsledek následných změn v polské legislativě účast Polska v tomto systému byla postupně přenesena na WARTA Insurance and Reinsurance Company Ltd (1960 - 1990), Polish Green Card Bureau (1990 - 1996) a Polish Motor Insurance Bureau (od 10.05.1996) založená na základě dodatku zákona Insurance Activities Act ze dne 28.7.1990. Dalším dodatkem zákona ze dne 8.6.1995 získala Polish Motor Insurance Bureau statut právnické osoby a převzala tak veškeré funkce, práva a povinnosti Polish Green Card Bureau. Od 1.1.2004 v souladu se zákonem Compulsory Insurance, Insurance Guarantee Fund and the Polish Motor Insurers' Bureau je tato instituce nazývána Polish Motor Insurers' Bureau.

V roce 2005 bylo evidováno 17 100 000 pojištěných vozidel, na 1 000 obyvatel tedy připadá 443 vozidel.

V Polsku nebylo možno sehnat jiné informace než je výše hrubého předepsaného pojistného. To je zpracováno v níže uvedené tabulce 13.

**Tabulka 13 - Hrubé předešpané pojistné**

<b>rok</b>	<b>Hrubé předešpané pojistné (v tis.zl.)</b>
<b>2002</b>	50 029
<b>2003</b>	87 827
<b>2004</b>	108 873
<b>2005</b>	102 684
<b>2006</b>	131 222

Zdroj: zpracováno dle údajů [22]

#### 4 Porovnání trhu pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla na území zemí Visegrádské čtyřky

K měření koncentrace podílu pojišťoven na trhu se používá Herfindahlova indexu (HI). Jedná se o součet čtverců procentních podílů na trhu, tedy

$$HI = \sum p_i^2, \quad (1)$$

kde  $p_i$  je podíl  $i$ -tého podniku na trhu vyjádřený v procentech.

Pro analyzované země jsou hodnoty Herfindahlova indexu shrnuty v tabulce 14. Výpočet Herfindhalova indexu a jeho interpretace jsou uvedeny v příloze.

**Tabulka 14 - Herfindahlův index**

	Česko	Maďarsko	Polsko	Slovensko
<b>HI pro POV</b>	2273	2110	•	2685
<b>HI pro celý pojistný trh</b>	1811	1147	1028	1739

• - údaj není k dispozici

Hodnoty Herfindahlova koeficientu pro celý trh vycházejí v Polsku a Maďarsku nižší než je tomu v Česku a Slovensku, znamená to, že v ČR a SR je vyšší koncentrace trhu. Na trhu povinného ručení tomu není jinak. Nejkoncentrovanějším trhem je ten slovenský.

Pro přehlednost údajů je zpracována souhrnná tabulka 15, ve které lze nalézt informace o nejrůznějších ukazatelích popisujících trh pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidlem na území zemí Visegrádské čtyřky. Všechny položky jsou přepočteny na koruny české v kurzu platném pro poslední den příslušného roku.

Jak je z tabulky patrné, výraznějších rozdílů v trhu povinného ručení v analyzovaných zemích nelze shledat. Jejich počet vozidel v evidenci Kanceláře je vzhledem k počtu obyvatel vyrovnaný, to samé lze říci i o předepsaném pojistném a koncentraci trhu.

Překvapivý rozdíl ale nastává v případě minimální výše pojistných limitů, která je ve všech zemích upravena zákonem. Maďarsko v tomto ohledu zřetelně převyšuje ostatní země.

**Tabulka 15 - Souhrnná tabulka V4**

	Česko	Maďarsko	Polsko	Slovensko
<b>rok demonopolizace</b>	2000	1997	•	2002
<b>počet pojistitelů v roce 2008</b>	13	14	26	9
<b>počet vozidel evidovaných v Kanceláři k 31.12. 2006</b>	5 667 218	3 938 668	17 100 000	1 785 393
<b>počet vozidel na 1 000 obyvatel</b>	565	395	443	330
<b>počet vozidel na jednoho pojistitele</b>	435 940	281 333	657 692	198 377
<b>předepsané pojistné v roce 2006 (v mil. Kč)</b>	22 782	12 833	37 707	7 544
<b>Herfindahlův index</b>	2273	2110	•	2685
<b>zákonné pojistné limity (v mil. Kč)</b>	35 / 18	124 / 50	8,8 / 5	14,7 / 3,9

Zdroj: zpracováno dle [12], [18], [23], [27], [29]

• - údaj není k dispozici

Jak je z tabulky patrné, výraznějších rozdílů v trhu povinného ručení v analyzovaných zemích nelze shledat. Jejich počet vozidel v evidenci Kanceláře je vzhledem k počtu obyvatel vyrovnaný, to samé lze říci i o předepsaném pojistném a koncentraci trhu. Překvapivý rozdíl ale nastává v případě minimální výše pojistných limitů, která je ve všech zemích upravena zákonem. Maďarsko v tomto ohledu zřetelně převyšuje ostatní země.

Na celém území Visegrádské čtyřky jezdí celkem 24 556 549 vozidel evidovaných Kanceláři a pojištěných u 62 pojistitelů. U jednoho pojistitele je tedy průměrně pojištěno 396 073 pojištěnců. Žije zde 64 046 882 obyvatel, tudíž na 1000 obyvatel připadá 383 vozidel. Celkové vybrané hrubé předepsané pojistné v roce 2006 činilo 80 866 mil. Kč. Průměrné pojistné je 3 293 Kč.

Pro souhrn zde budou uvedeny rozdílnosti v jednotlivých zákonech oproti tomu českému zejména z hlediska rozsahu pojištění, výluk a zpětných postihů a možných způsobů zániku pojistné smlouvy. Vyjmenovaná problematika je z hlediska porovnání povinného ručení nejzásadnější.

## Maďarsko

Jak již bylo napsáno, maďarský zákon nemá upraven rozsah pojištění tak, jak je nám známa jeho podoba z českého zákona. Dle právní úpravy pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla kryje veškeré škody, které mohou být způsobeny provozem motorového vozidla až do výše zákonných limitů, které jsou v této zemi nastaveny poměrně vysoko. Co se týče výluk pojištění, nalézáme zde určité odlišnosti. Oproti českému povinnému ručení, příslušné orgány nevyplácejí náhradu za:

- škody způsobené radiací nebo toxickými materiály či toxickými produkty nebo během akcí zdravotních organizací ukončenými škodlivými účinky radiace,
- škody způsobené povrchem vozovky během nehody zúčastněného motorového vozidla,
- škody způsobené motorovému vozidlu, pokud je používáno jako součást těžkého nákladního stroje během užívání,
- škody kvalifikované jako nehoda při práci způsobená během opravy nebo údržby motorového vozidla,
- škody způsobené znečištěním životního prostředí během nehody zahrnující motorové vozidlo,
- škody jako výsledky trvalého zničení a zhoršení stavu ostatního majetku v důsledku použití motorového vozidla.

Nárok na vrácení pojistného plnění nebo jeho části mají navíc, pokud:

- od řidiče, jestliže nehoda byla způsobena chybným poskytnutím asistence nebo úmyslným ohrožením v rámci zaměstnání,
- od provozovatele motorového vozidla, pokud pojistná událost nastane během třiceti dnů po skončení pojistné smlouvy z důvodu neplacení pojistného.

V Maďarsku je možnost řídit vozidlo pod vlivem alkoholických nebo návykových látek, pokud osoba řídící vozidlo nemá více než 0,8 promile alkoholu v krvi nebo více než 0,5 mg/l v dechu.

## **Polsko**

I polský trh povinného ručení má určitá specifika. Jedním z nich je společný zákon o povinně smluvním pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla, pojištění odpovědnosti farmářů, pojištění zemědělských budov proti požáru a jiným nahodilým událostem. Tento zákon upravuje i Polskou kancelář pojistitelů a Garanční fond, který je společný pro všechna tři vyjmenovaná pojištění.

V Polsku může být na rozdíl od Česka vyplacena náhrada, pokud ke škodě došlo během nastupování či vystupování z motorového vozidla, přímou nakládkou či vykládkou motorového vozidla nebo při zastavení či parkování vozidla.

Mezi výluky, které v české právní úpravě nenajdeme patří:

- škody týkající se ztráty hotovosti, šperků, kauce, všech druhů dokumentů a sbírek známek, mincí nebo podobných sbírek,
- škody vzniklé znečištěním životního prostředí nebo jeho kontaminací.

Zpětné postihy a způsoby zániku jsou velmi obdobné až na jeden v polském zákoně a to, že k ukončení pojistné smlouvy může dojít na konci tříměsíčního období od vyhlášení nesolventnosti pojišťovny.

## **Slovensko**

Vzhledem k dlouholeté společné historii Česka a Slovenska se tato skutečnost odráží i v této problematice. Nelze nalézt výrazných rozdílů, co se týče rozsahu pojištění, výluk,

povinných údajů v pojistné smlouvě, práv a povinností pojistitele a pojistníka nebo zániku pojistného vztahu.

## Evropa

Na závěr této kapitoly je pro ucelenější pohled na trh povinného ručení uváděna tabulka 16 s údaji 15 vybraných zemí Evropy. Jedná se o data z roku 2005.

**Tabulka 16 - Povinné ručení ve vybraných zemích Evropy v roce 2005**

	počet vozidel (v mil.)	GWP (v miliard. €)	podíl pojistného MTPL/MOD (v %)	škodní poměr (v %)
<b>Belgie</b>	6,500	2,000	66/34	67,059
<b>ČR</b>	<b>5,300</b>	<b>1,000</b>	<b>58/42</b>	<b>71,765</b>
<b>Dánsko</b>	3,500	0,750	41/59	88,824
<b>Finsko</b>	3,500	1,000	57/43	82,353
<b>Francie</b>	38,800	7,125	40/60	105,882
<b>Itálie</b>	50,300	18,500	85/15	80,000
<b>Maďarsko</b>	<b>3,800</b>	<b>0,500</b>	<b>55/45</b>	<b>80,000</b>
<b>Německo</b>	54,700	13,500	62/38	82,353
<b>Norsko</b>	3,200	0,750	40/60	70,588
<b>Polsko</b>	<b>17,100</b>	<b>1,500</b>	<b>56/44</b>	<b>72,941</b>
<b>Rakousko</b>	5,900	1,875	64/36	71,765
<b>Slovensko</b>	<b>2,100</b>	<b>0,250</b>	<b>54/46</b>	<b>71,765</b>
<b>Španělsko</b>	30,000	6,500	58/42	78,824
<b>Švédsko</b>	5,000	1,250	48/52	84,706
<b>Švýcarsko</b>	4,700	1,750	49/51	83,529
<b>Velká Británie</b>	32,400	9,500	50/50	78,824
<b>Průměr</b>	<b>16,675</b>	<b>4,234</b>	<b>55/45</b>	<b>79,449</b>

Zdroj: zpracováno dle údajů [27]

Nejvyšší počet vozidel jezdí v Německu, Itálii, Francii, Velké Británii a Španělsku. Naopak nejméně vozidel najdeme v severských zemích. Nejvyššího hrubého předepsaného pojistného je podle očekávání dosahováno v zemích s nejvyšším počtem vozidel. Ve většině zemí převažuje podíl MTPL nad podílem MOD na pojistném motorových vozidel, není tomu tak jen v Itálii, Dánsku, Francii, Norsku a Švédsku.

## ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo srovnání pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla na území Visegrádské čtyřky. Toho bylo docíleno na základě porovnání zákonné úpravy povinného ručení, výše limitů pojistného plnění, počtu pojištěných vozidel, počtu pojistitelů provozujících toto pojištění, systému bonus – malus, koncentrace trhu a výše hrubého předepsaného pojistného.

Základní smysl i princip povinně smluvního pojištění je ve všech čtyřech zemích zakotven v příslušných zákonech, které definují rozsah pojištění, zánik pojistného vztahu, minimální výši pojistných limitů, výluky pojištění, práva a povinnosti pojištěného stejně tak i pojistitele. Každý zákon se zabývá i úpravou příslušné Kanceláře pojistitelů, hraničním pojištěním, škodním zástupcem nebo informačním střediskem.

Výraznějších rozdílů v trhu povinného ručení v analyzovaných zemích nelze shledat. Jejich počet vozidel v evidenci Kanceláře je vzhledem k počtu obyvatel vyrovnaný, to samé lze říci i o předepsaném pojistném a koncentraci trhu. Překvapivý rozdíl ale nastává v případě minimální výše pojistných limitů, která je ve všech zemích upravena zákonem. Maďarsko v tomto ohledu zdatelně převyšuje ostatní země.

Určité odlišnosti lze nalézt i v právní úpravě analyzovaných zákonů příslušné země. Vzhledem k dlouholeté společné historii Česka a Slovenska se tato skutečnost odráží i v této problematice. Nelze nalézt výrazných rozdílů, co se týče rozsahu pojištění, výluk, povinných údajů v pojistné smlouvě, práv a povinností pojistitele a pojistníka nebo zániku pojistného vztahu. V případě Polska a Maďarska lze již spatřovat určité odlišnosti. Zvláště u maďarského zákona, který ne zcela upravuje rozsah pojištění ale spíše výluky a zpětné postihy. Na maďarském území je dokonce povoleno řídit pod vlivem alkoholu, což upravuje i zákon o povinném ručení. Polský zákon s sebou nese také jistá specifika, upravuje nejen povinné ručení ale i pojištění farmářů a zemědělských budov. Pro všechna tato tři pojištění dokonce existuje jeden společný garanční fond.



Dalším cílem této práce bylo popsat hlavní funkce České kanceláře pojistitelů, jež sdružuje poskytovatele povinného ručení. Touto problematikou se zabývá druhá kapitola, která pro ucelený pohled na věc obsahuje i současnou situaci na trhu českého pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla. Mezi nejdůležitější funkce ČKP patří provozování hraničního pojištění, informačního střediska. ČKP spravuje garanční fond a v loňském roce spustila i databázi škod povinného ručení, která by měla zabránit tzv. malusové turistice. Podílí se i na fungování zelenokaretního systému.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Knižní publikace

- [1] BÖHM, A. *Ekonomika a řízení pojišťoven*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2004. ISBN 80-7357-020-3.
- [2] DUCHÁČKOVÁ, E.:
- [3] KOLEKTIV AUTORŮ ČAP. *Slovník pojišťovnictví (AJ – ČJ)*. 1. vyd. Praha: Grada, 2003. ISBN 80-247-0248-7.
- [4] MAJTÁNOVÁ, A., aj. *Poist'ovnictvo – teória a prax*. 1. vyd. Praha: Ekopress, 2006. ISBN 80-86929-19-1.
- [5] MARVAN, M., CHALOUPECKÝ, J. *Dějiny pojišťovnictví v Československu – 2. díl*. 1. vyd. Bratislava: Alfa Konti, 1993. ISBN 80-88739-01-2.
- [6] VOSTATEK, J. *Sociální a soukromé pojištění*. 1. vyd. Praha: Codex Bohemia, 2000. ISBN 80-85963-21-3.

### Zákony a vyhlášky

- [7] USTAWA z dnia 22 maja 2003 r.o ubezpieczeniach obowiazkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych v platném znění
- [8] zákon 190/2004. Korm. rendelet v platném znění
- [9] zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) ve znění pozdějších předpisů
- [10] zákon č. 381/2001 Z.z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov Národní radou Slovenské republiky v platném znění

### Internetové zdroje

- [11] Allianz - Slovenská poisťovňa, a.s. [online]. cit.[3. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.allianzsp.sk/home>>
- [12] Česká kancelář pojistitelů [online]. [cit.25.4. 2008]. Dostupné z: <<http://www.ckp.cz/>>

- [13] Česká národní banka [online]. [cit.12. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.cnb.cz/cs/index.html>>
- [14] ETREND [online]. [cit.3. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://financie.etrend.sk/17524/moje-poistenie/dve-tretiny-zmluvneho-poistenia-zostanu-v-jednom-kosiari>>
- [15] Hospodárske noviny [online]. [cit.3. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://ekonomika.hnonline.sk/c1-22324980>>
- [16] Komisja Nadzoru Finansowego [online]. [cit.22. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.knf.gov.pl/>>
- [17] Magyar Biztosítók Szövetsége [online]. [cit.14. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.mabisz.hu>>
- [18] Magyar Biztosítók Szövetsége Gépjármű Kárrendezési Irodája [online]. [cit.14. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.mabisz.hu/GKIUj/index.html>>
- [19] MĚŠEC.CZ [online]. [cit.9. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.mesec.cz/clanky/zmeny-v-pojisteni-po-vstupu-do-eu/>>
- [20] Národná banka slovenska [online]. [cit.3. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.nbs.sk/>>
- [21] Poistenie.sk [online]. [cit.3. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.poistenie.sk/>>
- [22] Polska Izba Ubezpieczeń [online]. [cit.22. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.piu.org.pl/pl/>>
- [23] Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych [online]. [cit.22. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.pbuk.pl/>>
- [24] Právní rádce [online]. [cit.9. 3. 2008]. Dostupné z: <[http://pravniradce.ihned.cz/c4-10077840-13534340-F00000\\_d-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-pred-vstupem-cr-do-eu](http://pravniradce.ihned.cz/c4-10077840-13534340-F00000_d-pojisteni-odpovednosti-z-provozu-vozidla-pred-vstupem-cr-do-eu)>
- [25] SDRUŽNÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU [online]. [cit.9. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.autosap.cz>>
- [26] Slovenská asociácia poisťovní [online]. [cit.3. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.slaspo.sk/>>
- [27] Slovenská kancelária poisťovateľov [online]. [cit.3. 3. 2008]. Dostupné z: <<http://www.skp.sk/>>

- [28] Statistické hrátky [online]. [cit. 18. 4. 2008]. Dostupné z: <<http://www.stahroun.me.cz/>>
- [29] Swiss Re [online]. [cit. 15. 4. 2008]. Dostupné z: <<http://www.swissre.com/>>
- [30] UBEZPIECZENIOWY FUNDUSZ GWARANCYJNY [online]. [16. 2. 2004]. Dostupné z: <<http://www.ufg.pl/index.php?module=index>>
- [31] Visegrádská skupina [online]. [cit. 11. 2. 2008]. Dostupné z: <<http://www.visegradgroup.eu> >

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 – Segmentační kritéria

Příloha 2 - Seznam členů České kanceláře pojistitelů v roce 2008

Příloha 3 - Seznam členů Slovenské kanceláře pojistitelů v roce 2008

Příloha 4 - Seznam členů Maďarské kanceláře pojistitelů v roce 2008

Příloha 5 – Seznam členů Polské kanceláře pojistitelů v roce 2008

Příloha 6 – Interpretace hodnot Herfindahlova indexu

Příloha 7 - Výpočet Herfindahlova indexu pro trh POV v České republice

Příloha 8 - Výpočet Herfindahlova indexu pro pojistný trh v České republice

Příloha 9 - Výpočet Herfindahlova indexu pro trh POV v Maďarské republice

Příloha 10 - Výpočet Herfindahlova indexu pro pojistný trh v Maďarsku

Příloha 11 - Výpočet Herfindahlova indexu pro pojistný trh v Polsku

Příloha 12 - Výpočet Herfindahlova indexu pro trh POV ve Slovenské republice

Příloha 13 - Výpočet Herfindahlova indexu pro pojistný trh na Slovensku

## Příloha 1 – Segmentační kritéria

	<b>dle řidiče</b>	<b>dle vozidla</b>	<b>ostatní</b>
<b>Allianz</b>	věk trvalé bydliště		další současně sjednaná pojištění spoluúčast
<b>ČP</b>		druh užití celková hmotnost	
<b>Dolnorakouská</b>	věk bydliště		
<b>Generali</b>	držitel průkazu ZTP bydliště		
<b>ČSOB</b>	okres bydliště dobrý řidič	stáří	sjednání on-line
<b>Kooperativa</b>	fyzická osoba	zařazení stáří	
<b>Wüstenrot</b>	věk	rok výroby výkon kategorie použití	sjednání on-line frekvence plateb

Zdroj: zpracováno dle údajů jednotlivých pojišťoven

## **Příloha 2 - Seznam členů České kanceláře pojistitelů v roce 2008**

AIG EUROPE, S. A.

Allianz pojišťovna, a.s.

Česká podnikatelská pojišťovna, a.s.

Česká pojišťovna a.s.

ČSOB Pojišťovna, a.s.

DIRECT Pojišťovna, a.s.

Dolnorakouská pojišťovna

Generali pojišťovna a.s.

HASIČSKÁ VZÁJEMNÁ POJIŠŤOVNA, A. S.

Kooperativa, pojišťovna, a.s.

Triglav pojišťovna, a.s.

UNIQA pojišťovna, a.s.

WÜSTENROT pojišťovna

### **Příloha 3 - Seznam členů Slovenské kanceláře pojistitelů v roce 2008**

Allianz – Slovenská poisťovna, a.s.,

Česká poisťovna – Slovensko, a.s.,

ČSOB poisťovna, a.s. (bývalá ERGO poisťovna),

Generali Poisťovna, a.s.,

Komunálna poisťovna, a.s., Vienna Insurance Group

KOOPERATIVA Poisťovna, a.s., Vienna Insurance Group,

UNIQA poisťovna, a.s.,

Wüstenrot Poisťovna, a.s.,

OTP Garancia, a.s.



#### **Příloha 4 - Seznam členů Maďarské kanceláře pojistitelů v roce 2008**

AEGON Magyarország Általános Biztosító Zrt.,

Allianz Hungária Biztosító Zrt,

Generali-Providencia Zrt.,

Genertel Biztosító Zrt,

GROUPAMA Biztosító Rt.,

K&H Általános Biztosító Rt.,

Közlekedési Biztosító Egyesület (KÖBE),

Magyar Posta Biztosító Rt.,

MÁV Általános Biztosító Egyesület,

OTP-Garancia Biztosító Rt.,

Signal Biztosító Zrt.,

TIR Biztosító Egyesület,

UNION Vienna Insurance Group Biztosító Zrt.,

UNIQA Biztosító Zrt.

## **Příloha 5 – Seznam členů Polské kanceláře pojistitelů v roce 2008**

Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji WARTA S.A.  
Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.  
HDI-Gerling Polska Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.  
Towarzystwo Ubezpieczeń COMPENSA S.A. Vienna Insurance Group  
UNIQA Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.  
Polskie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.  
Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeń ERGO HESTIA S.A.  
Towarzystwo Ubezpieczeń FILAR S.A.  
Towarzystwo Ubezpieczeń EUROPA S.A.  
HDI Asekuracja Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.  
AXA Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.  
MTU Moje Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.  
Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji PARTNER S.A.  
Towarzystwo Ubezpieczeń INTER Polska S.A.  
Towarzystwo Ubezpieczeń ALLIANZ POLSKA S.A.  
AIG POLSKA Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.  
Towarzystwo Ubezpieczeń INTERRISK S.A.  
GENERALI TU S.A  
BENEFIA Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. Vienna Insurance Group  
LINK4 Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.  
CONCORDIA POLSKA Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych  
COMMERCIAL UNION Polska Towarzystwo Ubezpieczeń Ogólnych S.A.  
SIGNAL IDUNA Polska TU S.A.  
POCZTOWE Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych  
Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych TUW  
Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych TUZ

## Příloha 6 – Interpretace hodnot Herfindahlova indexu

Hodnoty, které mohou vyjít vypočtením Herfindahlova indexu znamenají

- „10 000 = monopol,
- 5 000 = 2 výrobci po 50 %,
- 2 500 = 4 výrobci po 25 % (oligopol),
- 1 800 = vysoce koncentrovaný trh (dle amerického zákona),
- 1 000 = 10 výrobců po 10 %,
- 100 = 100 výrobců po 1 %,
- pod 1 = podíly jsou zanedbatelné.“<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Statistické hrátky [online]. [cit. 18. 4. 2008]. Dostupné z:<<http://www.stahroun.me.cz/interstat/kategorialni/jeden/index.htm#herfi>>

**Příloha 7 - Výpočet Herfindahlova indexu pro trh POV v České republice**

<b>Pojišťovna</b>	<b>Pojistné v roce 2006 (v mil. Kč)</b>	<b><math>p_i</math></b>	<b><math>p_i^2</math></b>
<b>Allianz</b>	2 354	10,333	106,765
<b>ČP</b>	8 351	36,656	1343,672
<b>ČPP</b>	2 403	10,548	111,256
<b>ČSOB</b>	1 219	5,351	28,630
<b>Generali</b>	1 924	8,445	71,322
<b>Kooperativa</b>	5 594	24,554	602,922
<b>Triglav</b>	233	1,023	1,046
<b>UNIQA</b>	596	2,616	6,844
<b>WÜSTENROT</b>	108	0,474	0,225
<b>Celkem</b>	22 782	100,000	x
<b>HI</b>	x	x	<b>2272,683</b>

**Příloha 8 - Výpočet Herfindahlova indexu pro pojistný trh v České republice**

Pojišťovna	Pojistné v roce 2006 (v tis. Kč)	$p_i$	$p_i^2$
AIG	981 312	0,817	0,667
ALLIANZ	9 373 216	7,801	60,861
AMCICO	1 972 863	1,642	2,696
AVIVA	724 903	0,603	0,364
AXA	1 527 640	1,271	1,617
CARDIF	1 020 814	0,850	0,722
ČP	39 667 243	33,015	1090,006
ČP ZDRAVÍ	190 146	0,158	0,025
ČPP	4 345 158	3,616	13,079
ČSOB	7 674 006	6,387	40,795
D.A.S.	218 624	0,182	0,033
ECP	207 396	0,173	0,030
EGAP	910 850	0,758	0,575
EULER HERMES ČESCOB	204 958	0,171	0,029
GERLING	269 296	0,224	0,050
GP	6 388 077	5,317	28,269
HVP	337 916	0,281	0,079
ING	5 938 648	4,943	24,431
KOOPERATIVA	27 427 383	22,828	521,115
KP	2 655 737	2,210	4,886
PČS	4 427 575	3,685	13,580
SLAVIA	64 466	0,054	0,003
UNIQA	3 147 661	2,620	6,863
VICTORIA	243 199	0,202	0,041
WÜSTENROT - pob.	17 034	0,014	0,000
WÜTENROT - ŽP	212 151	0,177	0,031
<b>Celkem</b>	120 148 272	100,000	x
<b>HI</b>	x	x	<b>1810,848</b>

**Příloha 9 - Výpočet Herfindahlova indexu pro trh POV v Maďarské republice**

<b>Pojišťovna</b>	<b>Pojistné v roce 2006 (v mil. HUF)</b>	<b><math>p_i</math></b>	<b><math>p_i^2</math></b>
<b>AEGON Hungary</b>	6 248	4,829	23,322
<b>Allianz</b>	53 244	41,154	1693,664
<b>Generali - Providencia</b>	17 097	13,215	174,633
<b>Groupama (Európa)</b>	2 877	2,224	4,945
<b>K &amp; H (Argosz)</b>	10 273	7,940	63,049
<b>KÖBE</b>	6 229	4,815	23,180
<b>Magyar Posta Bizt.</b>	6 798	5,254	27,609
<b>MÄV</b>	4 675	3,613	13,057
<b>OTP Garancia</b>	6 696	5,176	26,787
<b>TIR BE</b>	1 993	1,540	2,373
<b>Union</b>	4 649	3,593	12,912
<b>UNIQA</b>	8 598	6,646	44,165
<b>Celkem</b>	129 377	100,000	x
<b>HI</b>	x	x	<b>2109,697</b>

**Příloha 10 - Výpočet Herfindahlova indexu pro pojistný trh v Maďarsku**

Pojišťovna	Pojistné v roce 2006 (v mil. HUF)	$p_i$	$p_i^2$
AEGON Hungary	75,853	9,136	83,474
AHICO	6,885	0,829	0,688
AIG Branch Office	6,043	0,728	0,530
Allianz	179,147	21,578	465,612
AVIVA	31,661	3,814	14,543
AXA (Winterthur)	15,998	1,927	3,713
D.A.S.	0,733	0,088	0,008
Dimenzió	5,150	0,620	0,385
Erste	6,546	0,788	0,622
Euler Hermes	2,071	0,249	0,062
European Travel	2,572	0,310	0,096
Generali -Providencia	123,331	14,855	220,673
Grawe	6,770	0,815	0,665
Groupama (Európa)	9,990	1,203	1,448
ING	116,387	14,019	196,523
K&H (Argosz)	22,718	2,736	7,488
K&H Life	9,030	1,088	1,183
KÖBE	6,304	0,759	0,577
MÁV	5,344	0,644	0,414
MEHIB	0,500	0,060	0,004
MP Hungarian Post	8,029	0,967	0,935
MPÉ Hungarian Post Life	18,118	2,182	4,762
OTP Garancia	80,676	9,717	94,427
QBE-Atlasz	6,096	0,734	0,539
Signal	9,931	1,196	1,431
TIR BE	3,010	0,363	0,131
Union	17,467	2,104	4,426
UNIQA	53,868	6,488	42,099
<b>Celkem</b>	<b>830,228</b>	<b>100,000</b>	<b>x</b>
<b>HI</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>1147,457</b>

**Příloha 11 - Výpočet Herfindahlova indexu pro pojistný trh v Polsku**

<b>Pojišťovna</b>	<b>Pojistné v roce 2006 (v tis. PLN)</b>	<b><math>P_i</math></b>	<b><math>P_i^2</math></b>
<b>AEGON S.A.</b>	1 844 128	4,978	24,781
<b>ALLIANZ ŻYCIE POLSKA S.A.</b>	1 424 372	3,845	14,784
<b>AMPLICO LIFE S.A.</b>	1 602 331	4,325	18,709
<b>ASPECTA ŻYCIE S.A.</b>	25 930	0,070	0,005
<b>BENEFIA NA ŻYCIE S.A.</b>	32 830	0,089	0,008
<b>CARDIF POLSKA S.A.</b>	388 603	1,049	1,100
<b>COMMERCIAL UNION - ŻYCIE S.A.</b>	2 452 389	6,620	43,825
<b>COMPENSA ŻYCIE S.A.</b>	202 544	0,547	0,299
<b>CONCORDIA CAPITAL S.A.</b>	6 941	0,019	0,000
<b>ERGO HESTIA STUnŻ S.A.</b>	184 698	0,499	0,249
<b>EUROPA ŻYCIE S.A.</b>	431 435	1,165	1,356
<b>FINLIFE S.A.</b>	77 759	0,210	0,044
<b>GENERALI ŻYCIE S.A.</b>	486 535	1,313	1,725
<b>GERLING POLSKA ŻYCIE S.A.</b>	250 433	0,676	0,457
<b>ING NATIONALE NEDERLANDEN S.A.</b>	1 325 361	3,578	12,800
<b>INTER - ŻYCIE S.A.</b>	7 964	0,021	0,000
<b>MACIF ŻYCIE TUW</b>	1 028	0,003	0,000
<b>METLIFE S.A.</b>	140 560	0,379	0,144
<b>NORDEA ŻYCIE S.A.</b>	561 726	1,516	2,299
<b>POLISA - ŻYCIE S.A.</b>	60 156	0,162	0,026
<b>PRAMERICA S.A.</b>	131 098	0,354	0,125
<b>PZU ŻYCIE S.A.</b>	7 588 449	20,485	419,615
<b>REJENT LIFE T.U.W.</b>	10 396	0,028	0,001
<b>ROYAL POLSKA S.A.</b>	262 208	0,708	0,501
<b>SIGNAL IDUNA ŻYCIE S.A.</b>	13 536	0,037	0,001
<b>SKANDIA ŻYCIE S.A.</b>	47 001	0,127	0,016
<b>SKOK ŻYCIE S.A.</b>	47001	0,127	0,016
<b>UNIQA ŻYCIE S.A.</b>	173140	0,467	0,218
<b>UNIVERSUM ŻYCIE S. A.</b>	3499	0,009	0,000
<b>WARTA TUnŻ S.A.</b>	568115	1,534	2,352
<b>WINTERTHUR ŻYCIE S.A.</b>	232251	0,627	0,393



Pojisťovna	Pojistné v roce 2006 (v tis. PLN)	$p_i$	$p_i^2$
AIG S.A.	139 936	0,378	0,143
ALLIANZ POLSKA S.A.	1 121 611	3,028	9,167
BENEFIA S.A.	100 750	0,272	0,074
BEZPIECZNY DOM T.U.W.	2 029	0,005	0,000
CIGNA STU S.A.	475 194	1,283	1,645
COMMERCIAL UNION UBEZPIECZENIA OGÓLNE S.A.	103 095	0,278	0,077
COMPENSA S.A.	390 667	1,055	1,112
CONCORDIA POLSKA T.U.W.	72 702	0,196	0,039
CUPRUM T.U.W.	25 242	0,068	0,005
D.A.S. S.A.	6 873	0,019	0,000
ELVIA TRAVEL S.A.	47 133	0,127	0,016
ERGO HESTIA S.A.	1 151 357	3,108	9,660
EULER HERMES S.A.	121 514	0,328	0,108
EUROPA S.A.	140 258	0,379	0,143
FILAR S.A.	217 923	0,588	0,346
GENERALI S.A.	247 733	0,669	0,447
HDI ASEKURACJA S.A.	826 484	2,231	4,978
HDI GERLING POLSKA S.A.	114 497	0,309	0,096
INTER POLSKA S.A.	33 664	0,091	0,008
KUKE S.A.	21 502	0,058	0,003
LINK4 S.A.	176 708	0,477	0,228
MTU S.A.	214 622	0,579	0,336
POCZTOWE T.U.W.	56 980	0,154	0,024
POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY	7 515	0,020	0,000
PTR S.A.	214 396	0,579	0,335
PTU S.A.	349 470	0,943	0,890
PZU S.A.	7 673 874	20,715	429,116
SIGNAL IDUNA POLSKA S.A.	57 519	0,155	0,024
SKOK T.U.W.	76 691	0,207	0,043
TUW T.U.W.	115 381	0,311	0,097
TUZ T.U.W.	35 826	0,097	0,009
UNIQA S.A.	380 242	1,026	1,054
WARTA S.A.	1 740 786	4,699	22,082
WINTERTHUR S.A.	232	0,001	0,000
<b>Celkem</b>	<b>37 044 823</b>	<b>100,000</b>	<b>x</b>
<b>HI</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>1028,156</b>

**Příloha 12 - Výpočet Herfindahlova indexu pro trh POV ve Slovenské republice**

<b>Pojišťovna</b>	<b>Pojistné v roce 2006 (v tis. Sk)</b>	<b><math>p_i</math></b>	<b><math>p_i^2</math></b>
<b>Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s.</b>	3 717 579	38,166	1456,608
<b>Česká poisťovňa - Slovensko, a. s.</b>	552 381	5,671	32,159
<b>ČSOB poisťovňa, a. s. (dříve ERGO)</b>	495 483	5,087	25,875
<b>Generali Poisťovňa, a. s.</b>	279 669	2,871	8,243
<b>Komunálna poisťovňa, a. s.</b>	890 427	9,141	83,564
<b>KOOPERATIVA poisťovňa, a. s.</b>	3 164 494	32,487	1055,434
<b>OTP Garancia poisťovňa, a. s.</b>	4 645	0,048	0,002
<b>UNIQA poisťovňa, a. s.</b>	223 662	2,296	5,272
<b>Wüstenrot poisťovňa, a. s.</b>	412 330	4,233	17,919
<b>Celkem</b>	9 740 670	100,000	x
<b>HI</b>	x	x	<b>2685,077</b>

**Příloha 13 - Výpočet Herfindahlova indexu pro pojistný trh na Slovensku**

Pojišťovna	Pojistné v roce 2006 (v tis. Sk)	$p_i$	$p_i^2$
AEGON Životná poisťovňa, a.s.	191 491	0,356	0,127
Allianz - Slovenská poisťovňa, a. s.	17 913 512	33,323	1110,443
AMSLICO AIG Life poisťovňa a. s.	3 612 532	6,720	45,160
Česká poisťovňa - Slovensko, a. s.	3 601 634	6,700	44,888
ČSOB Poisťovňa, a. s.	1 914 466	3,561	12,683
D.A.S. poisťovňa právnej ochrany, a. s.	65 781	0,122	0,015
Generali Poisťovňa, a. s.	2 059 312	3,831	14,675
ING Životná poisťovňa, a. s.	2 592 350	4,822	23,255
Komunálna poisťovňa a. s.	1 700 433	3,163	10,006
KONTINUITA poisťovňa, a. s.	1 638 824	3,049	9,294
KOOPERATIVA poisťovňa, a. s.	11 251 952	20,931	438,117
OTP Garancia poisťovňa, a. s.	69 638	0,130	0,017
OTP Garancia životná poisťovňa, a. s.	52 796	0,098	0,010
Poisťovňa AIG Slovakia a. s.	255 161	0,475	0,225
Poisťovňa Cardif Slovakia, a.s.	184 836	0,344	0,118
POISŤOVŇA GERLING Slovensko, a. s.	284 166	0,529	0,279
Poisťovňa Slovenskej sporiteľne, a. s.	1 204 838	2,241	5,023
Poisťovňa TATRA a. s.	130 255	0,242	0,059
Prvá česko-slovenská poisťovňa Rapid, a. s.	361 838	0,673	0,453
QBE poisťovňa, a. s.	326 646	0,608	0,369
UNION poisťovňa, a. s.	1 004 149	1,868	3,489
UNIQA poisťovňa, a. s.	2 177 642	4,051	16,410
VICTORIA - VOLKSBANKEN Poisťovňa, a. s.	73 226	0,136	0,019
Winterthur poisťovňa a. s., o. z. Slovensko **	85 351	0,159	0,025
Wüstenrot poisťovňa, a. s.	1 003 873	1,867	3,487
<b>Celkem</b>	<b>53 756 702</b>	<b>100,000</b>	<b>x</b>
<b>HI</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>1738,648</b>